



Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ
Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza - CCMN
Instituto de geociências – IGEO
Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGG

CARLOS FERNANDO FURTADO SALDANHA

MEIOS DE TRANSPORTE COLETIVOS DE TRACÇÃO ANIMAL NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1838-1892)



Rio de Janeiro
Dezembro de 2008

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE CIÊNCIAS MATEMÁTICAS E DA NATUREZA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**MEIOS DE TRANSPORTE COLETIVOS DE TRACÇÃO ANIMAL
NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1838-1892)**

Carlos Fernando Furtado Saldanha

Orientador:

Prof. Dr. Maurício de Almeida Abreu

**Rio de Janeiro
Dezembro de 2008**

**MEIOS DE TRANSPORTE COLETIVOS DE TRACÇÃO ANIMAL
NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO (1838-1892)**

CARLOS FERNANDO FURTADO SALDANHA

DISSERTAÇÃO SUBMETIDA AO CORPO DOCENTE DO PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGG - DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO – UFRJ - COMO PARTE DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS À OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRE EM GEOGRAFIA.

Aprovada por:

Prof. Dr. Maurício de Almeida Abreu - Orientador

Prof^a. Dr^a. Fania Fridman

Prof. Dr. Roberto Lobato Corrêa

SALDANHA, Carlos Fernando F.

Meios de Transporte Coletivos de Tração Animal na Cidade do Rio de Janeiro (1838-1892). Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.

67 p.

Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço ao CNPq, pelo apoio financeiro à pesquisa, e ao meu orientador, amigo e padrinho de casamento, Maurício de Almeida Abreu, pois sem seus conhecimentos, sua predisposição para compartilhá-los, sua confiança nos orientandos e seu apoio nos momentos de desânimo, este trabalho não seria possível.

A professora Fania Fridman, sou grato, pelo inestimável aprendizado proporcionado nos cursos que ministrou no campo da História Urbana, os quais incluíram conversas, dicas e sugestões bibliográficas valiosas, como o texto de Maria Stella Bresciani (1990).

Ao professor Roberto Lobato eu agradeço, pelas aulas, sugestões e interesse demonstrado na temática, durante o exame de qualificação.

Agradeço à solidariedade e ao apoio de familiares, irmã, amigos, companheiros e, sobretudo, da minha esposa Fátima Helena, por estar sempre disposta a me apoiar, me dando força para continuar e entendendo meus momentos de “*stress*”, no decorrer do trabalho. Sua paciência, dedicação, seu carinho e disposição para resolver todas as questões cotidianas, muitas vezes se sobrecarregando, foram imprescindíveis para a realização desse sonho. Obrigado Fá, eu te amo!

Aos meus pais Fernando e Beth meus sinceros agradecimentos por minha formação pessoal, escolar e acadêmica, e pelo grande apoio nos momentos de dificuldades, criando todo um arcabouço que me permitiu concluir o trabalho.

Devo gratidão aos meus padrinhos e avós Carlos e Alaydes, pelo carinho, pela fé de que tudo daria certo e pela força para realização desse sonho.

Sou grato também a todos os amigos do Núcleo de Pesquisa em Geografia Histórica, que muito contribuíram na fase final da dissertação. O agradecimento é coletivo, mas não há como deixar de mencionar aqui os nomes daqueles que mais colaboraram para a realização deste trabalho, notadamente Bruno Affonso Rego Rossato, Alexandre da Silva Chaves, Marcelo Werner da Silva, Leonardo Rodrigues de Oliveira e, em especial, Gustavo Vilella que muito me ajudou na confecção dos mapas bem como o amigo Diogo de Carvalho Cabral, a quem agradeço, imensamente, por toda sua colaboração; suas dicas, críticas, sugestões e apoio foram imprescindíveis para a construção do trabalho.

Minha gratidão ao amigo Fábio Simões Cardozo, que com suas conversas e conhecimento sobre o passado da cidade muito contribuiu para realização desta pesquisa.

Não obstante, sou grato, também, as funcionárias da biblioteca da Pós-Graduação em Geografia, Maria Luiza e Raquel, pela compreensão com relação ao número de livros emprestados.

Para apresentação e defesa deste trabalho contei ainda com a colaboração das funcionárias da secretaria do PPGG, Ildione e Nildete, que com todo profissionalismo, carinho e conhecimento dos meandros burocráticos da universidade foram de grande valia, as quais devo meus agradecimentos.

Agradeço, especialmente, por toda energia positiva a mim enviada no decorrer da construção desse trabalho.

Por fim, dedico a todos que, de alguma forma, me apoiaram e incentivaram neste projeto, a minha mais profunda e sincera gratidão.

RESUMO

O tema deste trabalho é a relação entre modernização e modos de transporte coletivos, na cidade do Rio de Janeiro do século XIX. Seu recorte temporal está situado no intervalo entre os anos de 1838 (momento em que entram em circulação os primeiros ônibus de tração animal na cidade – as chamadas, “gôndolas”) e 1892, sendo este o ano que marca a chegada do bonde movido à energia elétrica na cidade do Rio de Janeiro. O objetivo do presente estudo consiste em entender como os referidos meios de transporte influenciaram na alteração de dois importantes aspectos da dinâmica urbana carioca: a distribuição espacial de atividades ligadas aos transportes e o “nomoespaço” da cidade.

ABSTRACT

The theme of this work is the relationship between modernization and transportation modes in 19th century Rio de Janeiro city. The temporal outline extends from 1838 – when starts to operate the first animal-drawn omnibus (*gondolas*) – to 1892 – when electric streetcars are introduced in the city. Our aim is to understand the effects of draft-animal collective transportation media on two important aspects of Rio’s urban dynamics: the spatial distribution of the activities related to these transportation media and the city’s “nomospace”.

ÍNDICE

I – INTRODUÇÃO.....	1
1.1 – Justificativas e dificuldades enfrentadas.....	3
1.2 - Operacionalização.....	5
II – BASES CONCEITUAIS	
2.1 – O passado como campo de estudos da geografia.....	7
2.2 – O estudo do passado das cidades, uma questão teórica.....	11
2.3 – Modernidade e modernização na cidade e nos seus objetos técnicos..	17
2.4 – A evolução técnica dos meios de transporte e sua importância na expansão da malha urbana.....	24
III – ESTUDO EMPÍRICO	
3.1 – Transportes coletivos de tração animal precursores ao bonde (1838-1868).....	28
3.2 – Bondes de tração animal, sua chegada e as mudanças proporcionadas por sua implantação (1868-1892).....	34
3.3 – Dinâmica urbana carioca e os transportes de tração animal do século XIX.....	41

3.4 – Solicitações populares, conflitos e alterações no nomoespaço carioca.....	51
IV – CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	56
V- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	
5.1 – Fontes primárias.....	58
5.2 – Fontes secundárias.....	60
ANEXOS	
Anexo 1 – Tabela das atividades relacionadas aos transportes de tração animal na cidade do Rio de Janeiro, no século XIX	
Anexo 2 – Mapa de referência dos nomes dos logradouros públicos	
Anexo 3 – Planta utilizada como base para os mapas elaborados na dissertação	

I - INTRODUÇÃO

O tema proposto para o trabalho desenvolvido no curso de mestrado em geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ consiste em um estudo sobre a evolução dos meios de transporte coletivos, de tração animal, na estrutura urbana da cidade do Rio de Janeiro no século XIX.

O referido estudo tem como recorte temporal o intervalo entre os anos de 1838 (momento em que entram em circulação os primeiros ônibus de tração animal na cidade – as chamadas, “gôndolas”) e 1892, sendo este o ano que marca a chegada do bonde movido à energia elétrica na cidade do Rio de Janeiro.

Levando-se em consideração o fato deste recorte temporal apresentar dois momentos bem definidos, optou-se por sua divisão. Esta divisão se dá da seguinte forma: a primeira fase consiste no intervalo entre os anos de 1838 e 1868, período em que a cidade se locomovia a pé, a cavalos ou através dos já referidos transportes coletivos da época, que nada mais eram do que variações da carruagem.

A pesquisa referente a esta fase é de suma importância para o melhor entendimento de como eram a estrutura urbana e viária do Rio de Janeiro nesse período e sobre os reais impactos que os bondes vieram a ter na fase posterior.

A segunda fase tem seu início em 1868 e dura até 1892, ano da chegada do bonde elétrico. Nas palavras de Abreu:

“Embora já em 1859 tivesse sido implantada a primeira linha de veículos sobre trilhos a tração animal, ligando a atual Praça Tiradentes com o alto da Tijuca, o seu desaparecimento em 1866, por motivo de insolvência financeira, faz com que seja geralmente atribuído ao ano de 1868 o início do serviço de carris no Rio de Janeiro” (1997, p.44).

A primeira concessão para o serviço de bondes de burro a ser efetivamente levada adiante na cidade foi aquela outorgada à Botanical Garden Railroad Company ou, como ficou conhecida posteriormente, Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico¹. Esta empresa, de origem norte-americana, teve em 9/10/1868 a inauguração de sua

¹ Ver também, sobre o assunto: DUNLOP, Charles J. **Apontamentos para a História dos Bondes no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, s/d, 333p.; NORONHA SANTOS, Francisco A. **Meios de Transporte no Rio de Janeiro: história e legislação**. Volumes 1 e 2. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1934. & SILVA, Maria Lais Pereira. **Os Transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1992. 179p.

primeira linha, ligando a rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado (ABREU, 1997). Data desse ano, portanto, o início do segundo período a ser trabalhado.

O presente trabalho tem por objetivo diagnosticar, espacializar (através de mapas), bem como entender a alteração de dois, importantes, aspectos da dinâmica urbana carioca, a partir do estudo dos meios de transporte coletivos de tração animal.

O primeiro aspecto, diz respeito à distribuição espacial de atividades ligadas aos transportes de tração animal, como: alugadores de cavalos e seges e fábricas de seges e carruagens. Entender, como tais atividades estavam dispostas na cidade e possíveis mudanças nesse padrão, a partir da evolução técnica dos transportes, será de grande importância para pesquisa.

Já o segundo aspecto, se refere ao impacto dessa nova dinâmica dos transportes urbanos, na vida social e no “nomoespaço”, carioca. A partir da leitura de jornais, bem como de dados provenientes do Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro, dos códigos de posturas sobre transportes e de obras, já consagradas, a respeito do tema, pudemos perceber a relação entre a evolução dos transportes de tração animal e variados aspectos normativos da dinâmica social da cidade.

Cabe mencionar, que o recorte temporal da pesquisa coincide com a “chegada” da modernidade na cidade. Consideramos este, um período de fundamental importância para o entendimento da evolução técnica dos transportes, no Rio de Janeiro do século XIX. Isso porque, a referida modernidade teve influência direta no modo de vida da população, assim como na materialidade dos objetos técnicos presentes na cidade.

Para finalizar, deve-se ressaltar que, através do estudo dessas mudanças, pretendemos contribuir para uma melhor compreensão da geografia histórica do Rio de Janeiro desse período.

1.1 - Justificativas e dificuldades enfrentadas

Várias seriam as justificativas para o desenvolvimento de uma pesquisa sobre veículos de tração animal no Rio de Janeiro de meados do período oitocentista, porém uma é irrefutável: a disponibilidade de uma rica base de dados.

Vale ressaltar que muitos dos dados que foram utilizados na confecção da dissertação, já haviam sido levantados pelo Núcleo de Pesquisa de Geografia Histórica da UFRJ, da qual faço parte desde 2002.

Dentre os dados já levantados pela referida Linha de Pesquisa tem-se: a coleção de códices Carris Urbanos, do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ), já integralmente levantados pela equipe de pesquisa, notícias de diversos jornais de circulação diária do século XIX além de relatórios de companhias de carris urbanos.

Tendo acesso a essa importante base de dados, bem como à orientação de um renomado especialista em geografia do passado carioca, somado a grande carência de pesquisa a respeito do tema proposto, viu-se como importante esta iniciativa e o conseqüente desenvolvimento de um trabalho que abarque tal temática.

De acordo com Vasconcelos (1999b, p.191):

“Uma das maiores dificuldades no exame das transformações espaciais das cidades, numa opção pela longa duração, é a relação entre longos períodos onde predominam as questões do cotidiano, e os momentos ou períodos que saem da rotina, e nos quais ocorrem eventos mais significativos, que ocasionam modificações na sociedade urbana, assim como nas funções, nas estruturas e nas formas espaciais”.

Esses períodos, que muitas vezes podem ser de curta duração, o supracitado autor denomina como sendo “*períodos densos*”, pois “representam momentos de grande intensidade, de importantes transformações que extrapolam o cotidiano, mas que não seriam ainda momentos de ruptura, que colocam a sociedade urbana (ou a mais ampla) diante de uma nova realidade ou de uma nova ordem” (*ibid*, p. 191).

Alguns desses “períodos densos” dispõem de elementos factuais de enorme riqueza, a partir de documentos da época, que retratam importantes acontecimentos.

Porém, um grande problema enfrentado pela geografia histórica desses períodos, bem como dos momentos de ruptura, diz respeito à ocorrência de “hiatos temporais” devido à inexistência ou perda de documentos históricos, ou ainda ao que chamamos de

documentos fugidios², ou seja, documentos que existem mas estão “perdidos”, misturados a outros, ou inacessíveis ao público, nas mais diversas instituições de memória, em virtude de seus lastimáveis estados de classificação e de conservação.

Essa foi, exatamente, uma das grandes dificuldades enfrentadas no decorrer da construção desta dissertação de mestrado. Em virtude de um desses “hiatos temporais”, fomos obrigados a mudar parte dos nossos planos com relação ao objetivo inicial do trabalho.

Inicialmente tínhamos como objetivo o estudo dos impactos provenientes da implantação dos bondes de tração animal na Cidade do Rio de Janeiro Oitocentista.

A fim de mensurar o real avanço proporcionado pelos bondes na compressão espaço-tempo, a pesquisa tinha por meta a elaboração de mapas de isócronas de tempo de deslocamento entre diversas partes da cidade, antes e depois da chegada desse meio de transporte coletivo.

Porém, a falta de dados a respeito do tempo de viagem dos veículos precursores dos bondes, nos levou a mudanças nos planos iniciais, que resultaram numa nova perspectiva de estudo do tema.

Tais mudanças, entretanto não invalidam o esforço despendido na busca por dados a respeito dos referidos meios de transportes, pois ele foi recompensado com achados importantes, antes tidos como improváveis, para a elaboração de um estudo que abarque essa temática.

Dentre os importantes achados temos dados referentes a segeiros e alugadores de cavalos que serviram para a construção de mapas temáticos que foram de grande valia para o presente estudo.

A partir dessa rica base de dados, somada àquela que já havia sido levantada, passamos, então, a estudar não, especificamente os impactos causados pela chegada dos bondes na dinâmica urbana carioca, mas sim, num contexto mais abrangente, a evolução dos meios de transporte coletivos de tração animal e sua influência na dinâmica da cidade, no recorte temporal proposto.

Por fim esperamos que esta pesquisa venha a ser, sob o viés da Geografia Histórica, uma importante contribuição para um melhor entendimento da cidade do Rio de Janeiro do século XIX.

² Expressão muito utilizada pelo Núcleo de Pesquisa de Geografia Histórica (NPGH/UFRJ), dirigido pelo Prof. Maurício Abreu, nas mais diversas discussões e apresentações deste.

1.2 – Operacionalização

Tomando como referência a obra de Dunlop (s/d) assim como a de Noronha Santos (1934), tem-se um qualificado manancial de informações sobre a trajetória dos bondes na cidade do Rio de Janeiro bem como de outros meios de transporte. Estas obras descrevem, com riqueza de detalhes, toda a história desses veículos e sua importância na dinâmica da cidade.

Através dessas antigas publicações, pudemos obter preciosas informações, desde o número de concessões para formação de companhias e seus principais acionários até os conflitos gerados por intermináveis disputas por privilégios de zona.

Outras importantes obras utilizadas como referência para a construção desta pesquisa foram: o trabalho de Weid (1997), que desenvolveu uma excelente tese de doutorado sobre o tema bondes a partir da documentação da Light, enfatizando, sobretudo, a fase eletrificada desse meio de transporte e como ele contribuiu para a expansão da cidade; o estudo de Silva (1992), que aborda, de forma bastante instigante, o tema referente aos transportes de massa, sua influência na dinâmica da estrutura urbana carioca e os conflitos que geraram; o trabalho de Duarte (2001) que, apesar de não abordar especificamente os bondes, levanta uma importante discussão teórica sobre as redes de transporte urbano; o de Motta (2001), que aborda em sua dissertação de mestrado uma importante discussão teórica sobre Área Central no Rio de Janeiro do passado; o de Gomes (2001), que apresenta os impactos da chegada de um outro tipo de infra-estrutura no Rio de Janeiro do Oitocentos, a rede de esgotos; além dos trabalhos de Saldanha (2004) e de Abreu (1997), entre outros.

Muitas das etapas necessárias à operacionalização da pesquisa já haviam sido realizadas, sobretudo o levantamento dos Códices de Carris Urbanos, do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Mesmo assim, foi necessário acrescentar algumas outras informações, razão pela qual seguimos os passos habitualmente tomados pela Linha de Pesquisa de Geografia Histórica do Rio de Janeiro, que levam em consideração, no caso desse trabalho, as seguintes etapas de pesquisa:

- I. Complementação do levantamento de dados primários guardados em diversas instituições de memória, tais como o Arquivo Nacional e Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. O objetivo é buscar

documentos comprobatórios da Câmara sobre códigos de posturas, obras de infra-estrutura, etc.

- II. Leitura dos fichamentos, já realizados, de jornais da época, principalmente do Diário do Rio de Janeiro, entre outros.
- III. Levantamento bibliográfico a fim de ampliar o conhecimento a respeito das medidas tomadas, no período, visando promover um serviço de transportes mais satisfatório.
- IV. Interpretação dos dados coletados e redação da dissertação
- V. Elaboração de mapas e tabelas com o auxílio de *softwares*, tais como Arc Gis, Corel Photo Paint, Excel.
- VI. Ajustes Finais na Forma da Dissertação

II – BASES CONCEITUAIS

2.1 - O passado como campo de estudos da geografia:

Desde o século XIX, a divisão do trabalho acadêmico, tendo sido impregnada pelo espírito positivista dominante na época, coloca o passado como domínio da história. Caberia à geografia acadêmica nascente o estudo do presente, razão pela qual os geógrafos logo passaram a utilizar o passado apenas como instrumento para a compreensão da formação de processos e configurações espaciais do presente (ABREU, 1998).

É intenso o debate entre geógrafos, criticando aqueles que fazem uma ciência sem espaço, e historiadores, economistas, sociólogos, entre outros, que denunciam uma geografia que não considera o tempo.

Trazendo essa discussão para a geografia vemos que, ainda que o tempo esteja cada vez mais presente no nosso campo de estudo, essa questão “(...) testemunha, ainda, uma certa frouxidão conceitual (...)” (SANTOS, 2004, p.50) que acaba por representar um sério obstáculo às boas intenções e discursos sobre a necessidade de união do tempo com o espaço.

A Geografia Histórica representa um esforço no sentido de reconciliar estas duas categorias artificialmente separadas, ou, de acordo com Santos (2004, p.51) “[de buscar] fazer uma geografia no tempo, reconstruindo as geografias do passado”. Porém o próprio Milton Santos acrescenta, de forma clara, a enorme dificuldade para se atingir tal objetivo:

“A geografia histórica pretende retrair o passado, mas ela o faz assentada no presente, isto é, a partir do momento em que é escrita. Em que medida ela pode revelar o que arbitrariamente se chama de passado, quando, em vez de mostrar a coerência simultaneamente espacial e temporal de um mesmo momento, apenas reúne instantes disparatados e distantes da mesma flecha do tempo? Enfrentamos, aqui, o difícil problema de discernir, através de uma geografia retrospectiva, o que num dado ponto do passado era, então, o presente. Essa questão continua sendo um pesadelo para os geógrafos.” (*Ibid*, p.51)

Abreu (1998, p.22) argumenta que:

“Não há lei proibindo, e nada impede que a geografia estude o passado. (...) Se conceitos e variáveis são historicamente datados, não podendo ser trasladados impunemente pelo túnel do tempo, as categorias de análise, que eles operacionalizam e desagregam, não o são. E elas que orientam em última instância, a análise geográfica”.

Em outro texto este afirma:

“A geografia não tem (...), que se definir como estudo do presente. É possível, sim, fazer geografias do passado, e elas não têm que buscar ali as bases do entendimento do presente. As análises que fazemos para compreender o momento atual podem também ser feitas para o passado, bastando para isso que façamos as correções metodológicas”. (ABREU, 2000, p. 16)

Sendo assim, podemos afirmar que definir a geografia como estudo do atual é, nessa perspectiva, fora de propósito. (ABREU, 2000)

Por outro lado, David Lowenthal (1988) aponta para a dificuldade e para os cuidados que se deve ter quando se trabalha com o passado. Segundo esse autor, é impossível recuperar ou recontar uma pequenina fração do que ocorreu e nenhum relato histórico jamais corresponde precisamente ao verdadeiro passado. Três fatores limitam o que pode ser conhecido: a imensidão do passado em si, a diferença entre acontecimentos passados e relatos sobre esses acontecimentos, e a inevitabilidade do preconceito – especialmente o preconceito presentista. E ainda a percepção tardia do passado, assim como o anacronismo dão formas às interpretações históricas. Explicar o passado no presente significa lidar não apenas com percepções, valores e linguagens que mudam, mas também com acontecimentos ocorridos após a época examinada.

Para melhor abordarmos o estudo do passado em geografia é necessário seguirmos uma metodologia que preconize algumas “regras fundamentais”. Uma delas diz que “se as categorias de análise da geografia são universais, as variáveis que as operacionalizam não o são; daí, precisamos estar sempre atentos à adequação destas últimas para o entendimento do passado”. (ABREU, 2000, p.18)

Outra importante regra, seguindo esse raciocínio, indica que só podemos entender o passado (ou o “presente de então”) se pudermos contextualizá-lo. Daí a necessidade em pesquisa indireta, via leitura do que já foi produzido sobre o tempo que

decidiu-se estudar, sem descartar a pesquisa direta, feita nas mais diversas fontes documentais existentes nas “instituições de memórias”.

A terceira, e não menos importante, regra proposta por Abreu (2000, p. 18), se refere ao fato de que ao trabalharmos com o passado, utilizamos para isso não o passado propriamente dito, mas sim fragmentos que ele deixou. Por tal motivo é necessário sempre desconfiar dos vestígios encontrados, pois esses documentos não são neutros, isto é, incorporam estruturas de poder e a visão de quem os escreveu. “Por outro lado, há também que tentar dar conta do que não deixou vestígios, mas que sabemos que ocorreu ou que deve ter ocorrido” (*Ibid*, p.18).

Pedro Vasconcelos (1999, p. 17) é outro autor que defende o uso de categorias e conceitos atuais no estudo da cidade brasileira do passado. Porém este mesmo autor ressalva que estes conceitos devem ser utilizados como instrumentais teóricos de fato e não como simples “ornamentos” conceituais.

Logo, para estudar e interpretar o passado, é essencial definirmos quais conceitos e variáveis são os mais adequados à análise do período a ser estudado, buscando recuperar o enquadramento espaço-temporal daquele lugar, naquele tempo. “Trata-se de um verdadeiro desafio, pois o tempo do lugar e os conceitos e variáveis que o operacionalizam estão simbioticamente ligados. A definição de um define o outro”. (ABREU, 1998, p. 23)

Esta dissertação, ao focar uma temática do passado, encaixa-se no campo de conhecimento de geografia histórica. Campo este que começa a ganhar notoriedade no Brasil, nos últimos 25 anos, principalmente por intermédio de Maurício Abreu, de Pedro A. Vasconcelos e de vários dos seus respectivos orientados³. Entretanto, cabe ressaltar que fora do país, principalmente no Reino Unido, este campo de conhecimento possui uma atuação importante e tradicional, que remonta até, pelo menos, aos anos 1920 (DARBY, 1983).

Em virtude dessa nova perspectiva, tem-se presenciado, ultimamente, o desenvolvimento de várias pesquisas sobre a geografia do passado da cidade do Rio de Janeiro.

Valendo-se da extrema importância desse ramo da pesquisa geográfica para o entendimento da lógica de ocupação/expansão da cidade durante o tempo, lembrando ser esta um produto social que reflete os anseios de diversos agentes envolvidos em sua

³ Vide, a título de exemplo, BARBOSA, 1990; DAMASCENO, 1993; MOTTA, 2001; DUARTE, 2001; SALDANHA, 2004; SILVA, 2008; entre muitos outros.

construção, tem-se, através deste trabalho, a intenção de preencher algumas lacunas da compreensão que hoje temos do passado da cidade carioca.

Entretanto, ao contrário do que rezam os tradicionais cânones da ciência geográfica, este trabalho irá estudar o espaço do passado sem a preocupação primordial de estabelecer uma diacronia capaz de explicar o espaço do presente.

Nesse sentido estamos de acordo com Abreu (2000), quando este afirma:

“Podemos e devemos utilizar a categoria presente para orientar nosso método, mesmo porque, (...) são as ações que transcorrem no presente que redefinem as heranças do passado e preparam o futuro. Só que este presente não tem necessariamente que ser o presente atual. Podemos vê-lo também como um “presente de então” ou, como queria Mackinder, como um presente histórico” (DARBY, 1962, p. 128 *apud* ABREU, 2000).

2.2 - O estudo do passado das cidades, uma questão teórica:

Há tempos que as cidades podem ser consideradas como um importante objeto de estudo. Esses estudos podem focalizar diversas temáticas, desde a vida política, a vida de corte, as instituições públicas e seus edifícios, o mercado e a vida comercial; até as atividades econômicas e suas configurações geograficamente sediadas nas cidades, além do recorte de formas urbanas, desde as aglomerações mais primitivas à configuração funcional das diversas cidades industriais.

De acordo com Bresciani (1990, p.11):

“Em todos [estudos] a noção de crescimento evolutivo ou de desenvolvimento constitui o pressuposto teórico que faz com que a(s) cidade(s) seja(m) considerada(s) um fato histórico, sempre o mesmo, um fenômeno cujas transformações (materialidade e função) constituem o objeto de pesquisa dos estudiosos”.

Ainda segundo a autora, existe, uma outra posição que rompe com a concepção de continuidade no tempo como pressuposto de conhecimento das cidades contemporâneas. Esta posição associa as cidades à idéia de modernidade. Seguindo essa linha de raciocínio, a partir da primeira metade do século XIX, as cidades são problematizadas em questão urbana, concebidas como um espaço de tensões empíricas e conceituais, concepção esta que perdura na formulação do paradigma que orienta o conhecimento e vivência nas cidades contemporâneas (BRESCIANI, 1990, p.12).

Bresciani afirma que esta forma de se orientar e estudar as cidades nos oferece cinco portas de entrada conceituais: a questão técnica, a questão social, a formação de novas identidades sociais, a cultura urbana (formação da sensibilidade burguesa) e a cidade como o lugar e sujeito da história.

Esta pesquisa, desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ, se encaixa de maneira bastante satisfatória nas portas que se referem à questão técnica e à questão social.

O tema bondes pode ser abordado pela questão técnica por ser tratar de um meio de transporte urbano técnico surgido num momento em que o triunfo da técnica e do maquinismo dá a este momento histórico (meados do século XIX) e a seus contemporâneos a certeza de viverem a Era Mecânica. “O período técnico vê a emergência do espaço mecanizado” (SANTOS, 2004, p.236).

De acordo com Santos:

“Os objetos técnicos e o espaço maquinizado são *locus* de ações ‘superiores’, graças à sua superposição triunfante às forças naturais. (...)Utilizando novos materiais e transgredindo a distância, o homem começa a fabricar um tempo novo, no trabalho, no intercâmbio, no lar.” (*Ibid*, p.237).

Ainda segundo o mesmo autor:

“As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo cria espaço. Essa forma de ver a técnica não é, todavia, completamente explorada (...)

Um inventário dos estudos empreendidos sobre a técnica deixa ver que esse fenômeno é freqüentemente analisado como se a técnica não fosse parte do território, um elemento de sua constituição e de sua transformação” (SANTOS, 2004, p. 29).

Entretanto, não se pode separar a idéia de técnica da noção de sistema. “A vida das técnicas é sistêmica e sua evolução também o é.” (SANTOS, 2004, 176). As técnicas, no momento de sua implantação, “(...) assumem a forma de sistemas técnicos, nunca aparecendo isoladamente, mas como um conjunto de técnicas”. (SILVA, 2008)

Os lugares redefinem as técnicas e “(...) cada objeto ou ação que se instala se insere num tecido preexistente e seu valor real é encontrado no funcionamento concreto do conjunto” (SANTOS, 2004, 59). Da mesma forma que, a presença de uma técnica nova (ou moderna) altera os valores das técnicas já existentes no lugar, formando uma nova configuração espaço-temporal neste.

Milton Santos também nos lembra que:

“A noção de tempo [também] é inseparável da idéia de sistema. A cada momento da história local, regional, nacional ou mundial, a ação das variáveis presentes depende estritamente das condições gerais do **sistema** em que se situam” (SANTOS, 2004b, 254, grifo nosso).

Sendo assim, podemos concluir, parafraseando Santos (2004, p. 54), que é através da técnica que podemos empiricizar o tempo e uni-lo ao espaço.

Nas palavras de Milton Santos:

“(…) A técnica entra aqui como um traço de união, historicamente e epistemologicamente. As técnicas de um lado, dão-nos a possibilidade de empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham. Então essa empiricização pode ser a base de uma sistematização, solidária com as características de cada época” (SANTOS, 2004, p. 54).

Entretanto concordando com Abreu (1998, p. 24), empiricizar e interpretar o tempo de um lugar não é uma fácil tarefa. É um desafio enfrentado por geógrafos ao fazer qualquer análise empírica, inclusive do presente. “A decisão pela análise dos espaços do passado, tão válida quanto a escolha do momento atual, apenas complexifica um pouco mais a tarefa, mas não impede nem inviabiliza.”

Não obstante, cabe lembrar que a implantação dos bondes na cidade do Rio de Janeiro mostra também uma importante política de intervenção no espaço urbano carioca, num momento, crucial, de mudança na forma como a cidade e seus problemas são pensados. A cidade passa, neste período, a ser pensada enquanto questão técnica, “conjugando o olhar do médico com o saber do engenheiro na observação/transformação do meio ambiente” (BRESCIANI, 1990, p.12).

O recorte temporal utilizado pela pesquisa (1838-1892) compreende um período de transição, em que o saber médico (higienista) e suas influências na forma de pensar a cidade estão sendo suplantados pela técnica e pelo saber dos engenheiros.

Este período foi marcado por uma luta entre dois grandes campos ou princípios: o progresso, a civilização e a regeneração da cidade colonial, antiestética, suja e doente, *versus*, o tradicionalista, o rotineiro e o revoltado.

Foram os médicos higienistas os primeiros a produzir um discurso articulado sobre as condições de vida na cidade e os primeiros a propor e executar intervenções tópicas, visando, com isso, corrigir as “disfunções” do “organismo” urbano e disciplinar as relações entre seus membros. O primeiro plano urbanístico, em sua acepção moderna, para o Rio de Janeiro foi elaborado no contexto de duas epidemias excepcionalmente violentas (1873 e 1876), que suscitaram acalorados debates sobre a urgência de sanear a capital e a conveniência de remover a grande massa proletária do centro para a periferia (BENCHIMOL, 1985).

Segundo Abreu (1996, p. 169-170):

“Apesar de todo o intervencionismo urbano feito em seu nome, que se materializou, sobretudo, no aterro de pântanos, na construção do sistema de esgotos sanitários, na melhoria considerável do abastecimento d’água, o saber médico não conseguirá dar respostas às constantes epidemias que assolavam o Rio de Janeiro. Pior que isso, não conseguirá que o quadro sanitário da cidade se deteriore cada vez mais..., e é a partir desse contexto que pode-se compreender melhor a crise do saber higienista e a ascensão rápida dos engenheiros ao posto de grandes pensadores urbanos do país.”

Porém, devemos deixar claro que, apesar da emergência da engenharia e da técnica neste período, muitos dos preceitos do higienismo ainda continuaram em voga, até ao início do século XX.

Conforme afirma Santos (2004, p.193):

“Unicidade técnica não significa presença única de uma técnica única. (...)Cada nova família de técnicas não expulsa completamente as famílias precedentes, convivendo juntas segundo uma ordem estabelecida por cada sociedade em suas relações com outras sociedades. Isso quer dizer que o passado não é completamente varrido.”

Tal afirmativa se aplica, inclusive, para as técnicas de se pensar a cidade e seus problemas. Como exemplo disso, vimos que muitos dos pedidos de concessões para o estabelecimento de linhas de carris, aprovados pela Câmara Municipal, tinham como pontos a serem exaltados o fato de os projetos proporem o aterro de áreas pantanosas, para o assentamento de trilhos, eliminando, assim, focos de insalubridade na cidade; outros eram reverenciados pela aberturas de espaços que proporcionavam uma melhoria na ventilação de determinadas áreas⁴ (AGCRJ).

A fundação do “Clube de Engenharia”, em 1880, e a criação do Instituto Politécnico Brasileiro, na mesma década, contribuíram na consolidação do prestígio e influência da engenharia no final do XIX (ABREU, 1996, p.172). Turazzi, que estudou a relação entre o surgimento da indústria e a difusão da engenharia no Rio de Janeiro, endossa que “a figura do engenheiro [se tornou] cada vez mais freqüente a partir de fins do século passado [XIX], na direção e administração de empresas industriais e de

⁴ AGCRJ, Carris Urbanos, código 54.3.28, f. 98-104.

serviços” (TURAZZI, 1889, p.88). Vale lembrar que muitas das companhias de carris eram administradas, ou tinham como principais acionistas, engenheiros.⁵

A implantação dos bondes na cidade do Rio de Janeiro vem comprovar ainda mais a idéia de Santos (2004), de que a chegada de uma inovação técnica não expulsa completamente o sistema técnico precedente. Visto que os bondes não só dividiram espaço com diligências, gôndolas, e outros transportes da época, como também se utilizaram da tração animal (técnica pré-existente) para se locomover sobre trilhos (técnica “moderna”).

Devemos ressaltar que esta referida intervenção no espaço urbano é o que possibilita abordar este estudo também, pela questão social, pois uma política de intervenção deve colocar a antecedência do bem público sobre o particular, e a chegada dos bondes alterou significativamente a dinâmica do espaço público carioca no Oitocentos (BRESCIANI, 1990, p.12).

As obras de remodelação da estrutura física da cidade, bem como as interdições destinadas a banir as chamadas “velhas usanças”, atingiram frontalmente as condições de vida da grande massa popular que residia e trabalhava no centro, e mesmo de segmentos rurais da população carioca (BENCHIMOL, 1985). Vários eram os objetivos subjacentes a essas medidas: razões econômicas, imperativos sanitários, valores puramente ideológicos que consagravam formas burguesas de desfrute da cidade. Mas em todos os casos serviram para descarregar parte do ônus da modernização sobre a heterogênea plebe carioca.

Considerando que, neste período, as ruas do Rio eram ocupadas por um grande contingente de “escravos de ganho” e de comerciantes que expunham seus produtos nas calçadas, contrariando as posturas urbanas e atravancando a circulação nos logradouros, temos com a chegada das linhas de bondes uma completa mudança na dinâmica desse espaço e a necessidade, inclusive, de novos códigos de posturas para a cidade.

A relevante obra de Gomes (2006) coloca em questão a dialética na geografia e afirma que esta “pode nos ajudar a compreender conceitos que se exprimem por meio de jogos de oposições... tais como os de moderno e tradicional, de novo e velho, de público e privado, de relações contratuais e relações contextuais...” (GOMES, 2006, p.29) entre outros.

⁵ Vide, AGCRJ, Relatórios das Companhias de Carris Urbanos.

Ao lado das categorias geográficas já consagradas, Paulo César Gomes (2006) propõe ainda duas outras que, nas suas palavras, “são formas propriamente geográficas de pensar o espaço em relação direta com a sociedade” (GOMES, 2006, p.29) São elas, o “*nomoespaço*” e o “*genoespaço*”⁶.

Especificamente a categoria “*nomoespaço*” será de suma importância na explicação e análise das já referidas mudanças das posturas urbanas do Rio de Janeiro do século XIX. Ela se refere ao espaço contratual, ou seja, o espaço onde se dão as relações sociais com o território, sob a mediação de regras, normas ou leis.

De acordo com Gomes, o *nomoespaço* seria:

“uma extensão física, limitada, instituída e regida pela lei. Trata-se de um espaço definido por uma associação de indivíduos, unidos pelos laços de solidariedade de interesses comuns e próprios, e pela aceitação e aplicação de certos princípios logicamente justificados” (2006, p.37).

Esse “*nomoespaço*” é construído de maneira a exprimir relações formais de pertencimento, mas, sobretudo, de ordenamento. “Contudo, a gestão interna do território, suas subdivisões, suas competências e sua forma de hierarquia e controle são, permanentemente, objetos de debates e mudanças” (GOMES, 2006, p.39), como é o caso das leis de posturas, do período abordado pela pesquisa.

Por fim, vale lembrar que, além das posturas urbanas e alterações no espaço contratual carioca, a pesquisa se encaixa na porta relativa à questão social, também, pelo fato de as linhas de bondes terem possibilitado não só uma expansão física da cidade, como o surgimento de uma maior estratificação social de sua população (BRESCIANI, 1990).

⁶ Para melhor entender essas duas categorias propostas: Vide GOMES, Paulo César da Costa, **A condição Urbana**: ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2006, 2ª ed. 304p.

2.3 - Modernidade e Modernização na cidade e nos seus objetos técnicos

Marshall Berman, no prefácio do seu belo livro, “Tudo que é sólido se desmancha no ar”, já afirmava que “ser **moderno** é viver numa vida de **paradoxo** e contradição (...) é ser ao mesmo tempo revolucionário e conservador” (BERMAN, 1987, p.13, grifo nosso).

A fim de salientarmos a íntima relação entre modernidade e paradoxo usamos como exemplo o título do artigo de Martins e Abreu (2004), “Paradoxos da Modernidade: O Rio de Janeiro do período joanino, 1808-1821”. Artigo esse que se refere, exatamente, a complexa e contraditória dinâmica espacial da cidade do Rio de Janeiro no início do século XIX.

Outro geógrafo contemporâneo, Gomes (2007, p.48-49) afirma que:

“Todo fenômeno, quando se apresenta como moderno, parte de uma referência negativa àquilo que existia antes e que a partir de então se transforma no antigo ou no tradicional. (...) Daí vem a concepção de uma estrutura em progressão, segundo a qual o avanço e a mudança são sempre elementos necessários”

Mais adiante o mesmo autor complementa a idéia dizendo que:

“É nesse sentido que nos é permitido refletir sobre um modelo de modernidade dual, onde a continuidade é rompida pelo confronto recorrente do ‘novo’ e do ‘tradicional’, cada um marcado por uma atualidade sempre renovada” (*ibid*, p. 50).

O conceito de modernidade é de fundamental importância para o estudo da evolução dos transportes coletivos de tração animal, no Rio de Janeiro do século XIX. Afirma-se isso em virtude desse ser um período e um tema, que suscitaram inúmeros embates na ordem do: “novo” e “tradicional”; “moderno” e “conservador” e; assim por diante.

Aliás, poderíamos até ousar afirmar que foi no referido século que tivemos a “chegada”, de forma mais concreta, da modernidade no Brasil. Tal afirmativa se baseia no fato de que é nesse período que vemos as primeiras mudanças mais drásticas no modo de vida da população carioca, bem como na materialidade dos objetos técnicos presentes na cidade.

De acordo com Berman (1987, p. 16):

“(...) o público moderno do século XIX ainda se lembra do que é viver, material e espiritualmente, em um mundo que não chega a ser moderno por inteiro. É dessa profunda dicotomia, dessa sensação de viver em dois mundos simultaneamente, que emerge e se desdobra a idéia de modernismo e modernização.”

Na verdade, o supracitado autor divide a história da modernidade em três fases. Dentre essas, ele inclui o século XIX como sendo a segunda delas, porém cabe ressaltar que este mesmo autor é norte-americano e tem como referência espacial da modernidade as cidades americanas e européias. Referências estas que podem ser consideradas o “berço” da modernidade e, que diferem bastante da realidade brasileira da época (BERMAN, 1987, p. 16). Consideramos assim, que as primeiras experiências de modernidade brasileiras se inserem já na segunda fase da história da modernidade proposta por M. Berman.

Um ponto crucial para nossa dissertação, tratado pelo autor, diz respeito à relação entre tempo e espaço no contexto da modernidade. Para ele:

“Existe um tipo de experiência vital – *experiência de tempo e espaço*, de si mesmo e dos outros, (...) – que é compartilhada por homens e mulheres em todo mundo (...) Designarei esse conjunto de experiências como *‘modernidade’*” (BERMAN, 1987, p.15, grifo nosso).

Sendo a modernidade uma experiência vital compartilhada por homens e mulheres, esta perde por completo seu caráter abstrato, uma vez que são estes os sujeitos de sua criação e não meros agentes externos, ou espectadores, fruto de uma modernidade filosófica. “Nesse sentido, a modernidade só pode ser compreendida como práxis humana e como produto desta” (BARBOSA, 1990, p. 8).

Barbosa afirma que:

“A modernidade como produto da práxis humana ganha significado na espaço-temporalidade de uma época e pode ser elevada ao plano do pensamento como conceito revelador da própria práxis humana” (*idem, ibid*).

A modernidade é assumida comumente, como expressão das velozes mudanças que marcam o “Mundo Moderno”. A fim de se referir a esse universo contraditório da vida moderna, Berman recorre à metáfora do turbilhão. (BERMAN, 1987, p.15)

Turbilhão, cataclismos, tsunamis, entre outras expressões, são inspirações vindas de movimentos da natureza e transfiguradas como metáforas a fim de designar o novo e o inesperado na história dos Homens.

Entretanto, parafraseando Barbosa (1990, p. 9), a metáfora turbilhão surgira com Rousseau, em 1762, que deu às transformações então em curso na sociedade a expressão “le turbillion social”.

Outros importantes autores e fundadores de teorias também se utilizaram desse mesmo fenômeno da natureza para se referir às mudanças velozes e bruscas, tais como: Engels, que se referia ao turbilhão em relação à situação da classe trabalhadora na Inglaterra no século XIX; e Marx, para quem o turbilhão era o movimento incessante da História que conduzia os homens a realização plena de suas potencialidades a partir da crise. (ENGELS, 1975, p. 58; MARX, 1977, p. 80-81 *apud* BARBOSA, 1990)

No presente estudo esta metáfora é utilizada com o objetivo de mostrar a velocidade com que ocorreram diversas mudanças físicas e infra-estruturais na cidade do Rio de Janeiro Oitocentista, sobretudo a partir de meados do mesmo.

Parafraseando Abreu (1997, p. 36), a formação social brasileira, baseada em relações de produção arcaicas, de base escravista, conviveu, nos 1800, com novos elementos, essencialmente capitalistas, que aqui se introduziam. Esse “choque” de distintas temporalidades, associado às contradições daí decorrentes não tardaram a aparecer. Os conflitos gerados pelo movimento dessas duas lógicas (escravista e capitalista) se refletiram claramente no espaço urbano carioca.

Nas palavras de Martins e Abreu (2004, p. 212):

“Nessa narrativa teleológica de progresso, o processo de modernização iguala-se ao movimento do colonialismo ao capitalismo industrial, uma história basicamente completada pela independência do país em 1822, a abolição da escravatura em 1888 e o fim do império em 1889”.

Mudanças materiais na paisagem urbana tomam forma, em toda a cidade, no decorrer desse século, como um turbilhão. Sua população cresce de forma assustadora⁷ e os problemas provenientes desse crescimento surgem por toda parte. Notadamente dois problemas ganham grande vulto: moradias populares e epidemias.

⁷ Os dados demográficos disponíveis sobre a primeira metade do século XIX, certamente subestimados apontam um aumento populacional de 22% entre 1821 e 1838, atingindo a marca de 97.162 habitantes nas freguesias urbanas da cidade em 1838 (Recenseamento da população do Município Neutro..., de 1849... *apud* ABREU, 1992, p. 66).

O Rio de Janeiro oitocentista foi, antes de tudo, uma cidade densa. Seu rápido crescimento populacional, no século XIX, não foi acompanhado, na mesma velocidade, pelo espraiamento de sua malha urbana. (ABREU, 1997)

A área do *continuum* urbano, dessa forma, era bastante limitada, comparada aos dias de hoje. Até meados do referido século, estava limitado entre a orla marítima, paralela à Rua Direita (atual Primeiro de Março), e o atual Campo de Santana.



Fonte: ABREU, 1997, p. 36.

Benchimol (1990) dedicou um capítulo de seu livro, exclusivamente, ao início do processo de “modernização” no Rio de Janeiro. Para o autor:

“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” (BENCHIMOL, 1990, p. 40).

No referido capítulo, Benchimol relaciona as transformações ocorridas na economia mundial, ao longo da segunda metade do século XIX, com seus impactos e influências no rumo da sociedade e economia brasileira (*ibid*, 1990, p. 40).

Segundo o mesmo, um requisito necessário para a ampliação do mercado internacional foi a modernização de economias em formação, periféricas, como a brasileira. O Brasil e as outras economias nessas condições necessitavam ser

aparelhadas para responderem aos novos fluxos de produtos industrializados vindos dos países centrais, assim como para o processo de exportação de produtos primários.

De acordo com Benchimol (1985, p. 599):

“A segunda metade do século XIX caracterizou-se pela emergência de forças poderosas de renovação na cidade escravista. A chamada segunda revolução industrial consagrou a Inglaterra como a grande potência econômica mundial, (...). O comércio internacional cresceu num ritmo sem precedentes. As exportações de capital, sob forma de empréstimos públicos e investimentos diretos, resultaram na instalação das bases materiais que configuram o início da modernização de economias periféricas como a brasileira, aparelhadas, então, com ferrovias, navegação a vapor, instalações portuárias, serviços públicos, etc. para responderem aos novos fluxos de matérias primas e produtos industrializados”.

Com efeito, a década de 1850 representa o período áureo da produção de café no Brasil, e mais especificamente, no Vale do Paraíba. A proibição do tráfico de escravos (decreto de 1850) teve como consequência a vinda de escravos provenientes das decadentes fazendas produtoras de cana-de-açúcar para o Vale do Paraíba, bem como o redirecionamento de grande parte dos capitais investidos no tráfico para o espaço urbano, como forma de obter rentabilidade no investimento em forças produtivas (LOBO, 1978).

No mesmo ritmo em que as fazendas do Vale do Paraíba absorviam o estoque final de escravos existentes no país, “abriam-se na cidade do Rio de Janeiro grandes bolsões para o trabalho assalariado. A difusão de novas relações de trabalho traduzia um salto de qualidade no que concerne aos meios materiais” (BENCHIMOL, 1985, p. 600).

Sendo assim, concordamos com EL-KAREH (1982, p. 13), quando este afirma que:

“O surgimento de empresas capitalistas em nossa sociedade, a partir dos anos 50 do século passado [XIX], especialmente no setor de serviços e, portanto, fora da produção, não foi um acaso histórico. Explicá-lo apenas pelo contato cada vez mais estreito da economia brasileira com o mercado mundial capitalista em expansão seria mais uma simplificação histórica, seria desconhecer os interesses de classes e suas lutas”.

A cidade se torna nesse período o principal ponto de investimento do capital obtido com a pujança da exportação cafeeira, além de atrair o capital estrangeiro na forma de investimentos e empréstimos, sobretudo no setor de serviços públicos (transportes, esgoto, gás, etc), via concessões obtidas do Estado (ABREU, 1997, p. 35).

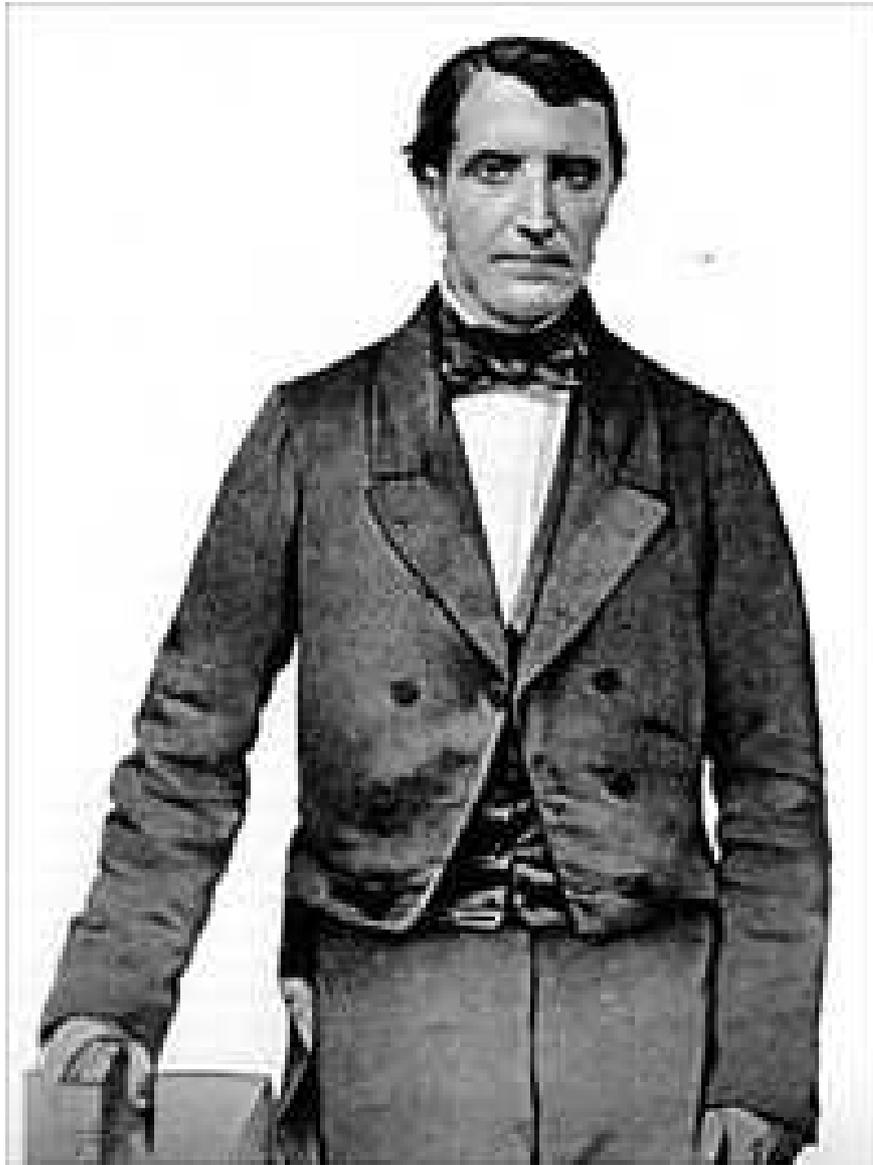
Cabe ressaltar que tivemos em 1854 a inauguração da iluminação a gás na cidade e, posteriormente, em 1858, era inaugurado o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil); através dela eram escoados os produtos de exportação, sobretudo o café.

Nesse contexto surge, quatro anos mais tarde, em 1862, no Rio de Janeiro o primeiro sistema de esgotos sanitários da América, implementado com capital inglês pela Companhia The Rio de Janeiro City Improvements. “A urbe carioca foi a quinta cidade no mundo a contar com esse tipo de serviço, sendo antecedida somente por Londres e Leicester, ambas na Inglaterra, além de Paris e Hamburgo” (GOMES, 2005, p. 56). Isso sem falar na primeira concessão para o serviço de bondes de burro a ser efetivamente levada adiante na cidade, no ano de 1868, pela Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico (ou Botanical Garden Railroad Company).

O processo de modernização dos serviços públicos transforma a vida da cidade e amplia seu espaço urbano. A iluminação a gás permite o aumento das horas úteis do dia, bem como a expansão das linhas de bondes possibilitam o surgimento de novos bairros, tanto na zona norte como na zona sul.

Por fim, vale destacar a importância de um personagem em especial no que diz respeito à modernização da cidade: Irineu Evangelista de Sousa, mais conhecido como Barão de Mauá (FOTO 1). Este que pode ser considerado o maior empreendedor brasileiro no século XIX, foi um dos maiores símbolos da modernização da cidade do Rio de Janeiro. O referido Barão foi um dos responsáveis pela implantação da supracitada iluminação a gás bem como a vários outros projetos “modernizadores”, como a Estrada de Ferro D. Pedro II (CALDEIRA, 1995).

FOTO 1: O Barão de Mauá, 1850.



Barão de Mauá, litografia de S. A. Sisson ao final da década de 1850.

Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Visconde_de_Mau%C3%A1 – Acessado em 12/11/2008.

2.4 – A evolução técnica dos meios de transporte e sua importância na expansão da malha urbana

Estamos de acordo com Santos (2004, p. 63) quando este afirma que “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”.

Nesse sentido consideramos que “as redes de transporte urbano constituem elemento fundamental do sistema de objetos presente nas cidades e que viabilizam, nesse espaço, numerosos fluxos (e, portanto, numerosas ações)” (DUARTE, 2001, p. 19). Entretanto, para que não caiamos no determinismo tecnológico da “Escola de Chicago”, no tocante aos meios de transporte enquanto condicionantes da organização do espaço da cidade, é importante enfatizarmos que “só da sociedade emanam os processos que estruturam as cidades” (*ibid*, 2001, p.19).

Conforme afirma Santos (2004, p. 63):

“Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma.”

Os sistemas de objetos se referem à materialidade e os sistemas de ações dizem respeito à atuação dos agentes sociais, ou seja, às ações humanas (SILVA, 2008, p. 33). Portanto, podemos afirmar, a partir dessas premissas, que o sistema de transporte, enquanto resultado de uma determinada dinâmica social (conflitos sociais, entre outros aspectos), é um dos principais elementos que explicam o arranjo territorial do espaço urbano.

Desse modo, coerente com nossa proposta teórica, devemos ressaltar que as redes geográficas em geral, e as de transporte em particular, estão impregnadas pela técnica e, sendo assim, não podem ser compreendidas desgarradas do sistema técnico no qual se inserem.

Conforme já salientamos anteriormente, um sistema técnico, não é explicado em função de uma técnica específica, mas na sua relação com as outras técnicas presentes no espaço. Partindo da premissa de que um sistema técnico é composto por uma

conjugação de técnicas de distintas idades, devemos pois enquadrá-lo temporalmente, em termos da “idade técnica” deste.

Cabe ressaltar que, os avanços tecnológicos no setor de transportes são inseparáveis do processo de expansão horizontal das cidades. Nesse sentido, Schnoor (1975, p. 14) nos lembra que nenhuma cidade da Antiguidade ou da Idade Média tinha mais de 12 quilômetros de diâmetro. O supracitado autor conclui que os limites eram definidos, fundamentalmente em função da reduzida possibilidades de locomoção da época, tendo por conseqüência uma elevada densidade de ocupação do espaço urbano.

Tal observação realça o papel singular desempenhado pela tecnologia de locomoção no alargamento do espaço físico da cidade. A técnica é capaz de alterar o espaço, integrando novas áreas de expansão urbana à zona urbana preexistente, dentro de uma mesma isócrona. Em outras palavras, a partir do avanço das técnicas de locomoção pode-se atingir distâncias maiores no mesmo espaço de tempo.

De acordo com Schnoor (1975, p. 17):

“Se uníssemos todos os pontos da urbe atingíveis no espaço de uma hora pelos meios de transportes existentes e os ligássemos por uma linha contínua, teríamos delimitado um chão contido dentro de uma linha de igual tempo – a isócrona de uma hora -, que é a linha assim definida [pelo autor], dentro da qual a população pode ser considerada urbana.

(...) A grande característica da metrópole moderna é a sua capacidade de integrar novas áreas à área urbana preexistente dentro da isócrona de uma hora. (...) Porque os espaços não são medidos mais por quilômetros de comprimento, mas em tempo de percurso”.

Um exemplo ilustrativo de como o avanço da técnica de transportes foi capaz de “encurtar” distâncias no Rio de Janeiro, pode ser observado abaixo (Figura 1) em propaganda na Revista da Light de agosto de 1932.

Figura 1:



Fonte: Revista da Light, agosto de 1932 (apud STIEL, 1984, p. 312).

Não obstante, cabe lembrar que a “idade técnica” dos transportes é fundamental também para definir a própria morfologia urbana. Muito interessante é o livro de Schaeffer e Sclar (1975) que trata da interação entre tecnologia (fundamentalmente do setor de transportes) e forma urbana, em uma perspectiva evolutiva. Os autores, no intuito de discutir a acessibilidade para todos, numa análise econômica e social, dividem a evolução das cidades em três tipos básicos. A primeira seria a cidade dos pedestres (The Walking City), característica do período pré-industrial onde o deslocamento era feito basicamente a pé e o raio de crescimento horizontal da malha urbana era bastante limitado. O segundo tipo, a cidade sobre trilhos (The Tracked City), nascida em meados do século XIX e que em função dos trilhos das ferrovias e/ou dos bondes alargou, consideravelmente, o tamanho da área urbanizada. Sendo assim, o terceiro tipo de cidade definido pelos autores leva o nome de cidade da borracha (The Rubber City) numa alusão ao pneu dos automóveis, período de importantes inovações técnicas nas quais se destacam o uso da energia elétrica, o avanço das telecomunicações e, sobretudo, o desenvolvimento do transporte rodoviário.

Santos (2004), apesar de não trabalhar, especificamente, com as tecnologias de transporte, nos propõe em seu livro, “*A Natureza do Espaço*”, uma periodização da evolução da técnica que iria do, que ele chama, Meio Natural ao Meio Técnico-Científico-Informacional.

Para o autor:

“A história das chamadas relações entre sociedade e natureza é, em todos os lugares habitados, a da substituição de um meio natural, dado a uma determinada sociedade, por um meio cada vez mais artificializado, isto é, sucessivamente instrumentalizado por essa mesma sociedade.” (SANTOS, 2004, p. 233)

Sendo assim, Santos (2004) chama de Meio Natural, um meio utilizado pelo homem sem grandes transformações, onde “as técnicas e o trabalho se casavam com as dádivas da natureza, com a qual se relacionavam sem outra mediação” (*ibid*, 2004, p. 235), porém ele nos alerta que os meios naturais são meios “relativamente técnicos”. O segundo período proposto pelo autor é o período técnico, onde se vê a emergência do espaço mecanizado, os objetos que formam o meio são culturais e técnicos, ao mesmo tempo.

Por fim, Milton Santos propõe como terceiro período o Meio técnico-científico-informacional, que se iniciaria após a segunda Guerra Mundial e se distingue dos outros pela profunda interação da ciência e da técnica.

Fazendo um paralelo entre a proposta de Schaeffer e Sclar (1975) e a de Santos (2004) podemos dizer que o presente estudo pretende mostrar como se deu na cidade do Rio de Janeiro a passagem do primeiro estágio proposto por Schaeffer e Sclar (1975), a cidade dos pedestres, para o estágio da cidade sobre trilhos, na dinâmica dos transportes coletivos de tração animal ou ao que Santos (2004) chamou de Meio Natural ao Meio Técnico.

Entretanto, vale mencionar, a título de exemplo, outros trabalhos que fizeram analogias semelhantes entre a tecnologia dos transportes e o espaço da cidade como Boal (1970), Mayer (1970) e Muller (1986), além do livro de Vance (1990).

III – ESTUDO EMPÍRICO

3.1 - Transportes coletivos de tração animal precusores ao bonde (1838 – 1868)

Foto: 100 Anos do Transporte Urbano no Brasil – Technibus Editora



Ônibus que trafegava no Rio de Janeiro no início do século XX.
Fonte: http://www.fetranspor.com.br/revista_onibus/revista26_serie_1.htm

Tendo como ponto de partida a primorosa obra de Noronha Santos (1934), iniciamos este tópico discursando sobre alguns veículos utilizados para transporte de passageiros que foram anteriores aos bondes.⁸ Dentre estes temos: as diligências, os ônibus, as gôndolas e as Maxambombas.

Vale lembrar que esta pesquisa utiliza o ano de 1838 como marco inicial, mas que antes dessa data chegaram a existir alguns meios de transporte coletivos de tração animal na Cidade do Rio de Janeiro. Como exemplo disso tivemos as chamadas diligências, veículos que eram, na realidade, uma variação de carruagens, possuíam quatro rodas puxadas por duas parelhas de cavalos e circularam na cidade do Rio de Janeiro a partir do ano de 1817.

De acordo com Noronha Santos (1934, p.215): “as primeiras diligências que trafegaram no Rio de Janeiro, pertenceram a Sebastião Fábregas Surigué.” Esses veículos faziam o trajeto do centro ao palácio da Boa Vista (em São Cristóvão), e à Fazenda de Santa Cruz. A concessão desta linha foi concedida em 18 de outubro de 1817 pelo príncipe regente D. João a fim de realizar o transporte de malas do correio, e

⁸ Cabe ressaltar que alguns desses veículos chegaram a dividir espaço com os bondes que vieram depois de 1868.

proporcionar uma cômoda condução às pessoas que quisessem ter a honra de beijar a augusta mão de sua alteza.⁹

Pouco antes de 1850, já havia linhas para Botafogo, São Cristóvão e Tijuca. E quinze anos depois várias empresas faziam este serviço. O ponto inicial de todas as empresas era o Largo de São Francisco de Paula. Seus carros eram distinguidos por diferentes cores: as diligências roxas se dirigiam rumo ao Catumbi, Rio Comprido e São Cristóvão; as amarelas, em maior número, cobriam o mesmo itinerário, se estendendo também até Benfica; as brancas e azuis iam para o Rio Comprido e depois passaram a ir também para Santa Teresa (WEID, 1997, p.87).

As diligências tiveram um longo tempo de vida, chegando a dividir espaço com os bondes nas apertadas ruas do centro do Rio de Janeiro. De acordo com Noronha Santos (1934, p. 221):

“o bond, por essa época, desbancara a fama das diligencias, dos omnibus e das gôndolas. De todos estes vehiculos, o que menos sofreu foi a diligencia. Era a conducção dos pobres, a mais barata e procurada pelas classes desprovidas de recursos.”

Para se ter uma idéia de quão longa foi a vida deste veículo na Cidade do Rio de Janeiro, as últimas diligências urbanas deixaram de trafegar no início do século XX.

Data de 1837 o primeiro “ônibus” a chegar ao Rio de Janeiro. Veio importado da Europa, era um veículo grande, de quatro rodas, dois andares e puxado por quatro animais. Em caráter provisório e com muitos aplausos, fez a viagem partindo da Praça da Constituição (atual Praça Tiradentes) até a praia de Botafogo. Nos primeiros dias sofreu fortes reações dos segeiros, que quase apedrejaram o veículo (NORONHA SANTOS, 1934, p. 226).

Pouco depois formou-se uma empresa para explorar o seu uso. Sua concessão foi dada em 14 de setembro de 1837 e seu tráfego iniciado em julho de 1838, de onde vem o marco inicial da presente pesquisa. Funcionavam, de início, quatro carros apenas e suas primeiras linhas serviam aos bairros de Botafogo, Engenho Velho e São Cristóvão. Seu estabelecimento e escritório localizava-se, em um vasto terreno, na rua do Senado, entre as ruas dos Inválidos e Lavradio (Figura 2). E seu ponto de partida era a Praça da Constituição (atual Praça Tiradentes) ao lado do Theatro São Pedro de

⁹ Ver também sobre este assunto a obra de Weid (1997).

Alcântara (atual Teatro João Caetano) (NORONHA SANTOS, 1934, p.228; ALMANAK LAEMMERT, 1848, p. 250).

Figura 2: Estabelecimento da Cia. Fluminense dos Omnibus



Estabelecimento e escritório da Cia Fluminense dos Omnibus.

Fonte: Rio de Janeiro, Brazil, escalas gráficas em braças e pés, organizado por Edward Gotto, 1871.

O serviço dessas linhas era bastante irregular. Sofrendo com paralisações freqüentes, devido, sobretudo, às chuvas torrenciais que inundavam Botafogo, transformando seu caminho em um vasto atoleiro.

Contudo devemos ressaltar a importância deste que foi o primeiro veículo que se propôs a levar um maior número de passageiros (nove, sendo quatro enfileirados em cada lateral e um atrás), facilitando, não só, o deslocamento pela cidade, como também a mudança de alguns moradores do centro para seus arrabaldes mais próximos. Este meio de transporte teve um razoável desenvolvimento, trafegando pelas ruas do centro até 1868, ano que marca a inauguração da primeira linha de bonde que foi levada

adiante e que ligou a rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado, era administrada pela Botanical Garden Railroad Company (ABREU, 1997).

De acordo com Noronha Santos (1934, p.233):

“Derradeiro rasto do caminho percorrido pela trintona Companhia de Omnibus, a linha Botafogo à Gavea foi pouco a pouco, diminuindo o tráfego, na impossibilidade de manter este serviço”.

Outro meio de transporte precursor dos bondes e que data do mesmo ano da chegada dos ônibus (1838) foi um serviço de coches, denominado Gôndolas Fluminenses. Eram pequenos ônibus, puxados por parselhas de mulas, com capacidade para nove passageiros. Seu serviço, inicialmente, era bastante irregular.

A concessão para a circulação desse veículo foi dada aos franceses Martin & C. em 17 de outubro de 1838, sob a rubrica do Regente Pedro de Araújo Lima (futuro Marquês de Olinda) em nome do Imperador D. Pedro II.

De acordo com seu plano, suas linhas partiriam de um ponto central localizado no Largo de Moura. Iniciaram seu serviço com apenas três linhas, que tomavam a direção do Rossio Pequeno, da Cidade Nova e do pocinho da Glória. Logo após, seguiu-se outra rumo ao Valongo.

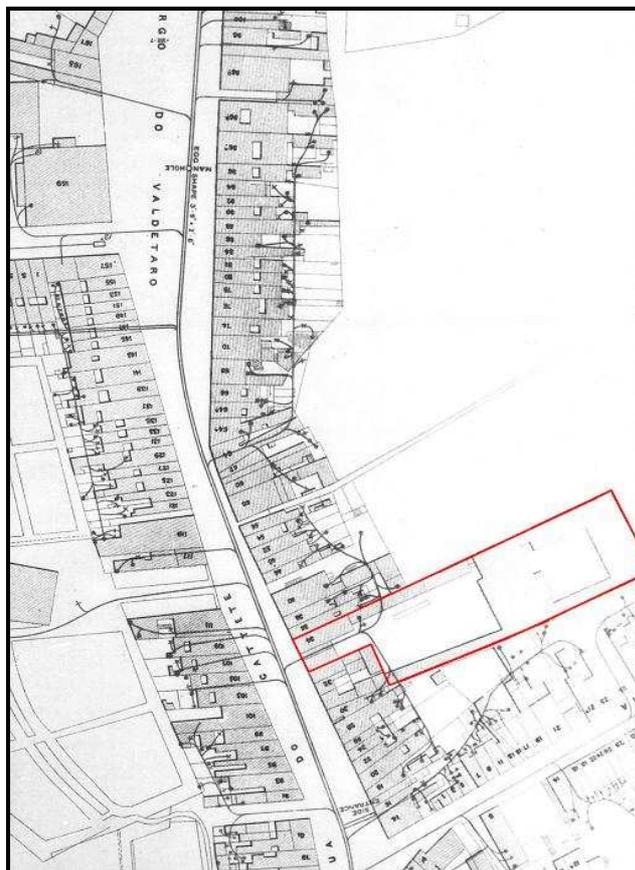
O escritório da companhia, até 1850, estava situado na Praça do Comércio, nº 9, onde hoje se situa a Casa França-Brasil, local, razoavelmente, próximo ao Largo do Moura (localizado próximo ao atual Museu Histórico Nacional). De 1851 em diante a Companhia mudou-se para seu endereço definitivo, Rua do Catete, nº 34 (Figura 3), fato que comprova o “espraiamento” da cidade para seus arrabaldes mais próximos e a necessidade de grandes terrenos para a guarda dos animais e carros (Almanak Laemmert, 1851).

A partir de 1858 as antigas linhas foram acrescidas de outras, em direção aos bairros do Catumbi, Botafogo e Saco do Alferes. Neste período o serviço já havia melhorado consideravelmente e o seu módico preço (mais barato do que os ônibus) contribuiu para a aceitação pública, e popularização, daquelas linhas (NORONHA SANTOS 1934, p. 248).

Em 1865, havia oito linhas em atividade: Rossio Pequeno, Catumbi, rua do Livramento, Botafogo (prolongamento do pocinho da Glória), São Clemente, rua

Berquó (atual General Polidoro), Jardim Botânico e Laranjeiras, que se mantiveram até a década de 1870.

Figura 3: Estabelecimento da Cia. Das Gôndolas Fluminenses, a partir de 1851.



Terreno correspondente ao estabelecimento e escritório da Cia das Gôndolas Fluminenses a partir de 1851.
Fonte: Rio de Janeiro, Brazil, escalas gráficas em braças e pés, organizado por Edward Gotto, 1871.

Dentre os veículos precursores dos bondes, um merece destaque, apesar de sua efêmera duração. Maxambomba foi como ficou conhecida a primeira linha de carris urbanos do Rio de Janeiro. Esta linha foi concedida ao visionário empreendedor Dr. Thomas Cochrane¹⁰, em 1856. Tinha como ponto de partida a Rua do Conde e como ponto final o lugar chamado de Boa Vista, na serra da Tijuca.

¹⁰ “De nacionalidade inglesa e oriundo de uma das mais conceituadas famílias da escócia o Dr. Thomaz Cochrane considerava o Brasil sua segunda pátria” (...) “médico ilustre e com um espírito empreendedor, de caráter forte e inabalável, o Dr. Thomaz Cochrane foi quem primeiro cogitou de construir uma grande estrada de ferro no Brasil” (NORONHA SANTOS, 1934, p. 237)

Em decreto de nº 1.777, de 9 de julho de 1856, foram aprovados os estatutos da Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boavista na Tijuca, empresa que teve como seu primeiro presidente o Dr. Cochrane, autorizando-a a empregar vapor ou outro motor que o igualasse, na tração de seus carros. E, de fato, em 30 de janeiro de 1859, realizou-se uma experiência de velocidade e segurança dos carros até o ponto terminal, junto à chácara do Dr. F. A. Marques, no Andaraí. (NORONHA SANTOS, 1934, p. 236 - 237)

De acordo com Noronha Santos (1934, p. 238): “Em 1861, o Dr. Cochrane fazia bufar sua “maxambomba” para os lados da Tijuca”, usando, para isso, o emprego da locomotiva em lugar da tração animal.

Apesar do espírito empreendedor de seu fundador e dos fortes investimentos, o serviço dessa primeira linha de carris do Rio de Janeiro era bastante precário. Sua atuação foi dificultada, desde o início, principalmente pelas gôndolas e carroças, que procuravam impedir a mobilidade das “Maxambombas”. (WEID, 1997, p.102)

Nas palavras de Noronha Santos (1934, p. 239):

“trilhos arruinados, machinas e carros velhos, eram causa de freqüente descarrilamentos. Rara a viagem em que a machina não saltava dos trilhos, ocasionando desastres.”

Não obstante, ainda em 1861 assume a presidência da companhia o Barão de Mauá, empresário pioneiro das estradas de ferro no país e que introduziu a iluminação a gás na cidade. Sob sua presidência, a Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boavista obteve uma pequena melhora nos serviços. Porém sua duração foi efêmera.

Tais fatos, associados ao elevado número de acidentes, fizeram com que a população recebesse com algum receio o novo meio de transporte, o que culminou na falência da Companhia e na suspensão definitiva de seu tráfego em 28 de novembro de 1865, por total insolvência financeira. (NORONHA SANTOS, 1934, p. 239)

Por fim, cabe ressaltar que, além dos já citados meios de transportes coletivos precursores dos bondes, o Rio de Janeiro, nesse período, era uma cidade que se locomovia, majoritariamente, a pé e a cavalo. Lembra-se também que muitas eram as carroças que transportavam cargas diversas, tumultuando ainda mais o cotidiano das estreitas ruas e praças do velho centro.

3.2 - Bondes de tração animal, sua chegada e as mudanças proporcionadas por sua implantação (1868 – 1892)

Como já mencionamos no tópico anterior, a primeira tentativa de organizar um transporte coletivo sobre trilhos na cidade do Rio de Janeiro coube ao Dr. Thomas Cochrane, que obteve, em 1856, uma concessão do Governo Imperial para estabelecer uma linha de Carris Urbanos ligando a rua do Conde (no centro da cidade) até o ponto denominado de Boa Vista na Tijuca. (NORONHA SANTOS, 1934)

Essa Companhia teve um período de vida efêmera, acabando por suspender seu tráfego em novembro de 1865 devido a grandes dificuldades financeiras. Entretanto a idéia não morreu com ela. Havia nesse mesmo período outras propostas que procuravam se consolidar na cidade. Dentre elas, destacava-se aquela que foi formulada em 1856, relativa a uma concessão para este tipo de serviço, enfim outorgada a dois outros empresários, o Conselheiro Cândido Baptista de Oliveira e seu filho Luiz Plínio de Oliveira. Esta linha objetivava ligar o Largo da Mãe do Bispo (atual Cinelândia) ao morro da Boa Vista, na Gávea. Servia, portanto, à zona sul da cidade.¹¹ (WEID, 1997, p. 104)

Em seu projeto inicial, previa-se que a linha de carris contaria com três estações, duas nas extremidades e uma central no bairro do Jardim Botânico. Mas sua implantação foi dificultada pela falta de recursos financeiros. Em 1862, a concessão foi transferida para o barão de Mauá, então presidente da Companhia Ferro Carril da Tijuca¹².

Nas palavras de Dunlop (s/d, p. 7):

“Transferida a concessão para o Barão de Mauá, organizou este a Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico, com capital de 1.000 contos dividido em 5.000 ações de 200\$000 cada uma, sendo os respectivos estatutos aprovados pelo Decreto n° 3.001 de 18 de novembro de 1862.”

¹¹ Ver também sobre esse assunto as obras de DUNLOP, Charles J. **Apontamentos para a História dos Bondes no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, s/d, 333p.; SILVA, Maria Lais Pereira. **Os Transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1992. 179p. & NORONHA SANTOS, Francisco A. **Meios de Transporte no Rio de Janeiro: história e legislação**. Volumes 1 e 2. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1934. 503p. (vol.1). 332p. (vol.2).

¹² Nome como também ficou conhecida a Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boavista fundada pelo Dr. Thomaz Cochrane no ano de 1856.

Mauá, entretanto, ficou com receio de organizar a linha de carris nos termos de sua primitiva concessão. Obteve através de dois decretos, o de nº 3.510, de setembro de 1865 e o de nº 3.633, de 13 de abril de 1866, a prorrogação por dois anos do prazo estipulado para conclusão das obras da companhia de carris e a modificação de várias condições da concessão de 1856, respectivamente (DUNLOP, s/d, p. 7).

Assim como ocorrera com seus dois precursores e o Dr. Cochrane, da Companhia Ferro Carril da Tijuca, o principal problema de Mauá era a obtenção de um grande volume de capital para a realização do empreendimento. Ainda mais, levando-se em conta o malfadado fim das Maxambombas.

Em busca de empresários interessados em comprar ações da recém formada companhia, Mauá apresentou seu projeto a capitalistas norte-americanos. Um deles, o engenheiro Charles B. Greenough se interessou pela proposta, comprou suas ações e obteve a transferência da concessão para o seu nome, em 21 de novembro de 1866.

Charles B. Greenough fundou então uma companhia nos Estados Unidos, a *Botanical Garden Rail-Road Company Ltd.* A Botanical Garden teve autorização para entrar em funcionamento no Brasil somente em 5 de abril de 1868. (NORONHA SANTOS, 1934, p. 259)

Tendo sua planta aprovada desde 21 de março de 1867, o início do assentamento dos trilhos e o desenvolvimento dos trabalhos foram extremamente rápidos.

Parafraseando Weid (1997, p. 106):

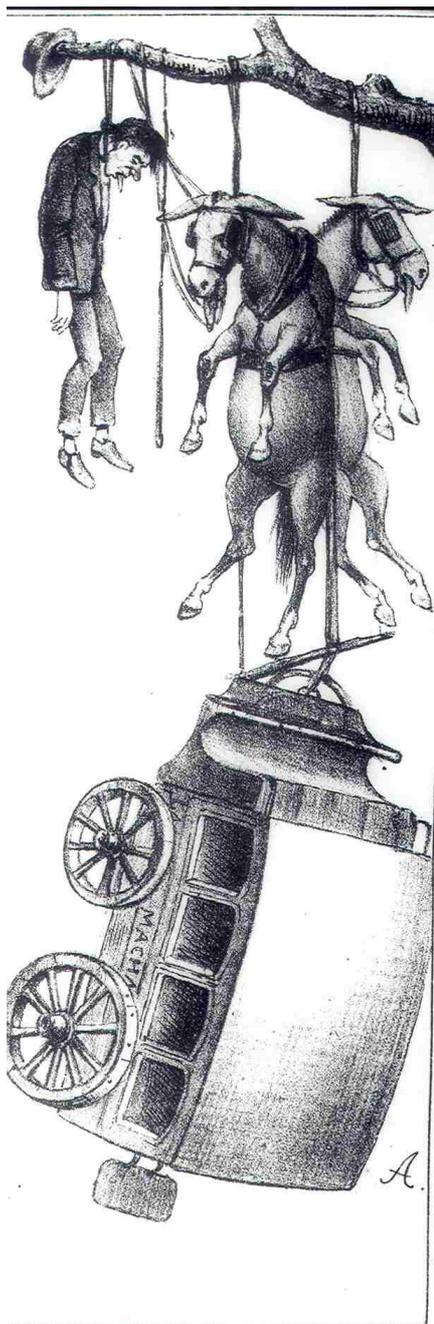
“O primeiro trecho, cujas obras foram iniciadas em junho de 1868, indo da rua do Ouvidor ao Largo do Machado, ficou pronto em setembro do mesmo ano e foi inaugurado no mês seguinte. A companhia continuou a colocação dos trilhos rapidamente, chegando até Botafogo ainda nesse mesmo ano.”

Em 1/1/1871 a companhia estendeu suas linhas até o Jardim Botânico, passando a servir o então aristocrático bairro de Botafogo. Nesse mesmo ano foi inaugurado o ramal de Laranjeiras, e no ano seguinte a Companhia Jardim Botânico inaugurava o ramal da Gávea. (ABREU, 1997, p. 44) Só no ano de 1883 é que a empresa conseguiu completar sua linha, atingindo o alto da Gávea, onde o bonde passou a fazer a volta. (WEID, 1997, p. 106)

Os carros tinham como característica o fato de serem bem limpos, espaçosos e terem capacidade para até trinta passageiros. O novo veículo foi logo bem recebido pelo público. Além disso, ocupavam menos espaço que as gôndolas nas estreitas ruas da

cidade. O sucesso da Cia. Jardim Botânico foi tal, que levou à falência as antigas gôndolas e omnibus da cidade, como podemos observar na charge originalmente publicada em um exemplar da Revista Vida Fluminense de 1868 (Figura 4).

Figura 4: A falência das Companhias de ônibus da cidade.



Fonte: Vida Fluminense nº 42 – 17/10/1868, pág. 504 (apud ABREU, 1997, p. 45).

A Botanical Garden exemplificou as vantagens do sistema de transporte, de que se fizera pioneira. Mostrou assim, “o modo prático de executar a viação urbana e, seguindo-lhe a trajetória, empresas congêneres organizaram-se, servindo outros pontos do Rio (...)” (NORONHA SANTOS, 1934, p. 260).

A partir do sucesso da Companhia do Jardim Botânico, surgiu no Rio de Janeiro uma enxurrada de pedidos para concessão para novas empresas explorarem este setor de transporte. A maioria destes objetiva implantar o serviço na *área central*¹³ da cidade e por isso mesmo, muitos deles foram negados por terem seus trajetos coincidentes com outros já existentes.

Dentre os pedidos concedidos, tivemos, em 1872, a permissão para que João Baptista Vianna de Drummond (o Barão de Drummond) estabelecesse uma linha de carris urbanos que ligasse a cidade aos bairros do Andaraí Grande (Andaraí, Vila Isabel, Grajaú e Maracanã), São Francisco Xavier e Engenho Velho. Assim nasceu a Companhia Ferro Carril de Vila Isabel.

A inauguração de sua primeira linha, ligando o centro a Vila Isabel, se deu em fins de 1873, e este atraso ocorreu em virtude dos “numerosos trabalhos de aterro e construção de ponte que se faziam necessários na área do Mangue, junto à foz do Rio Comprido” (ABREU, 1997, p. 44). Suas demais linhas foram inauguradas no ano de 1875.

Um importante dado desta companhia diz respeito à associação do bonde ao capital imobiliário, onde este meio de transporte demandava a criação de um bairro (Vila Isabel), criado, em 1873, pela Companhia Arquitetônica (pertencente ao Barão de Drummond) em terrenos da antiga Fazenda do Macaco, outrora pertencente à família imperial. (ABREU, 1997, p. 44)

Em 1868, o governo imperial concedeu autorização ao Barão do Rio Negro (Manoel Gomes de Carvalho) e a Quintino de Souza Bocaiúva para reativarem o serviço da Companhia do Caminho de Ferro da Cidade à Boavista na Tijuca. No ano seguinte

¹³ Este termo se refere às Freguesias da Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana. Ele está sendo empregado, apenas, com o objetivo de melhor localizar o leitor no espaço urbano carioca do século XIX. Pois, de acordo com Motta (2001, p.102): “o advento de uma área central, propriamente dita, teve que esperar pela intervenção cirúrgica no espaço urbano, que removeu grande parte dos vestígios da cidade colonial e realizou definitivamente a separação de usos e classes sociais no espaço. As mudanças observadas de 1870 a 1901, embora apontando a constituição de um centro moderno, não chegaram a ser uma ruptura fundamental com a estrutura do passado”(…) “Confirmamos, assim, que a reforma urbana ou Reforma Passos, pode ser considerada um verdadeiro marco na história da cidade, pois veio dar alívio à tensão heterogeneidade-segregação de usos do solo ao expulsar, tanto diretamente, pela demolição, quanto via valorização do espaço, os usos menos centrais.”

Bocaiúva transferiu a concessão para Bernardo Caymari, que conseguiu junto ao governo a prorrogação de oito meses para o restabelecimento do tráfego (WEID, 1997, p. 108).

Ainda em 1868, pelo Decreto 4.085, de 22 de janeiro, foi concedida a Carlos Alberto Morsing a permissão para fazer circular uma linha de carris urbanos entre a corte e os bairros de São Cristóvão, Caju, Rio Comprido e Saco de Alferes.

No ano seguinte, dois capitalistas norte-americanos, Silvester S. Battin e Albert B. Hagger, obtiveram do governo a transferência das concessões e privilégios dados a Morsing e Caymari, reuniram as duas propostas e fundaram a *Rio de Janeiro Street Railway Company*¹⁴ (Companhia São Cristóvão), que servia aos bairros de São Cristóvão, Andaraí Pequeno (Tijuca), Saúde, Santo Cristo, Gamboa, Caju, Catumbi e Rio Comprido.

O sucesso das linhas de carris urbanos, bem como os lucros gerados por este tipo de empreendimento, fizeram com que aumentassem, cada vez mais, o número de pedidos para concessões. O centro da cidade era particularmente cobiçado¹⁵, o que gerou o surgimento de inúmeras pequenas empresas que se misturavam nessa área da cidade (WEID, 1997, p. 110).

Dentre essas companhias, merece destaque, no transporte de mercadorias, a Companhia Locomotora. Apesar de ter obtido seu privilégio em 1865, essa companhia só entrou em funcionamento em 1872 e tinha como importante papel o transporte de café e de outras mercadorias da estação terminal da Estrada de Ferro Dom Pedro II aos trapiches e depósitos da Prainha (atual Praça Mauá) (AGCRJ, 1º relatório da Companhia Locomotora, 1873).

Em 1878, foi criada a Companhia Carris Urbanos, que surgiu da fusão de várias pequenas empresas que trafegavam no centro. Dentre as empresas que passaram a compor esta companhia estão as companhias: Fluminense, que obteve concessão em 1874 e servia para o transporte de passageiros e bagagens; Carioca & Riachuelo, incorporada em 1876 como o mesmo objetivo; Santa Teresa, que tinha concessão, datada de 1872, para o estabelecimento de linhas na cidade e nos morros de Santa Teresa e Paula Mattos; e a já supracitada Companhia Locomotora, que passou, a partir de então, a realizar também, o transporte de passageiros. (WEID, 1997, p. 113)

¹⁴ Companhia que em 1873 passou a se chamar Companhia Ferro-Carril de São Christóvão.

¹⁵ Fato este que pudemos comprovar a partir da pesquisa em vários códices relativos aos carris urbanos, encontrados no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ), dentre estes o 54-3-28.

A concessão da Companhia Carris Urbanos tinha prazo de 33 anos, contados a partir de 1/1/1879. Nas palavras de Weid:

“A evolução dessa empresa nos mostra a importância do processo de fusão de companhias para simplificar o serviço e solucionar a divisão dos privilégios de zona num perímetro tão restrito como o centro urbano do Rio na época. O processo foi utilizado também por empresas maiores para evitar concorrência. No caso das pequenas empresas que se tornaram a Companhia Carris Urbanos, sua fusão foi uma forma também de se defenderem das grandes empresas que começavam a se estruturar.” (1997, p. 114)

A partir desse breve histórico sobre as companhias de carris urbanos da Cidade do Rio de Janeiro do século XIX, pudemos perceber duas características bastante importantes que estão no cerne desse debate.

De um lado, vimos que o recurso ao capital estrangeiro foi de suma importância para permitir a implantação dos projetos, conforme já observara Weid (1997, p.110). A exemplo disso, temos as duas principais empresas de carris urbanos deste período: a Companhia Jardim Botânico e a Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão.

Por outro, a grande concorrência entre as empresas levou à generalização do processo de fusão de várias companhias, numa tendência ao monopólio de exploração desse tipo de serviço urbano.

Além dessas características acima citadas vale lembrar que o ano de 1870 representa um importante “divisor de águas” no que se refere à estratificação da estrutura espacial em termos de classes sociais na cidade do Rio de Janeiro. A chegada dos bondes, bem como o aumento do número de trens na cidade do Rio de Janeiro, ambas ocorridas por volta da década de 1870, iniciam um importante processo de expansão, bem como diferenciação de espaços na cidade.

Conforme afirma Abreu:

“Dada a importância dos transportes coletivos na expansão da cidade e na conseqüente transformação de sua forma urbana, é necessário, pois que se analise a evolução urbana do Rio de Janeiro no século XIX em dois períodos distintos, ou seja, a fase anterior ao aparecimento dos bondes e trens, e o período que lhe é posterior” (1997, p. 37).

O Rio de Janeiro, apesar de já no século XIX se constituir na maior cidade do Império, ainda contava com pouca mobilidade de sua população. Esta mantinha-se, em sua maioria, concentrada nas freguesias da Candelária, São José, Sacramento, Santa

Rita e Santana, que correspondem, grosso modo, às atuais regiões administrativas do Centro e Portuária (ABREU, 1997). As demais freguesias existentes eram predominantemente rurais e de dificultoso acesso.

A chegada destes “novos” meios de transporte teve enorme influência na expansão e na conseqüente transformação da forma urbana de uma cidade que abrigava uma população constituída, em grande parte de imigrantes recém-chegados e por escravos, com reduzido poder de mobilidade.

Estes veículos possibilitaram, entre outras coisas, a expansão e uma acelerada separação dos usos e classes sociais na cidade carioca. De acordo com Abreu (1997, p. 37) “os usos e classes ‘nobres’ tomam a direção dos bairros servidos por bondes (em especial aqueles da zona sul), enquanto que para o subúrbio passam a se deslocar os usos ‘sujos’ e as classes menos privilegiadas”.

3.3 – Dinâmica urbana carioca e os transportes de tração animal do século XIX.

Ao falarmos em dinâmica dos transportes de tração animal, do século XIX, é imprescindível que mencionemos a importância do Largo de São Francisco de Paula, pois este exerce um papel fundamental nesta dinâmica.

O sobredito largo encontrava-se num local estratégico no que diz respeito ao transporte de passageiros, isso porque este fica localizado ao final da rua do Ouvidor que, em meados do Oitocentos, era a rua onde se concentravam os principais casas de comércio de luxo e serviços da cidade (MACEDO, 2005; CALDEIRA, 1995, p. 262-263).

Por outro lado, sua posição era estratégica, também, por este se encontrar próximo a Praça da Constituição (atual Praça Tiradentes), um importante ponto de acesso a um dos principais vetores de expansão da cidade. Seguindo pela rua do Conde, chegava-se a importantes arrabaldes da cidade, como o Engenho Velho e São Cristóvão.

Cabe ressaltar, entretanto, que a importância do Largo de São Francisco de Paula para os meios de transportes de tração animal não se define, apenas, por sua posição privilegiada no contexto da dinâmica urbana carioca do século XIX. Um fator precedente a isso e que julgamos ter influenciado, sobremaneira, o papel desempenhado por este largo diz respeito ao fato de já em 1844, e provavelmente antes¹⁶, termos nesta área a maior concentração de cocheiras de aluguel de seges e cavalos, bem como de fábricas de seges, carruagens, entre outros veículos, da cidade. Fato que podemos melhor visualizar no MAPA 1.

¹⁶ O Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro, da Typographia Laemmert, tem seu início no ano de 1844, porém temos fortes indícios (por notícias de jornais) de que antes mesmo desse ano já tínhamos nessa área uma boa concentração de cocheiras, segeiros, entre outros estabelecimentos.

MAPA 1: DISTRIBUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS LIGADOS AOS TRANSPORTES DE TRACÇÃO ANIMAL (1844)



Mapa elaborado pelo autor, a partir da Planta da Cidade do Rio de Janeiro de 1850.
 Fonte: Planta da Cidade do Rio de Janeiro, 1850, Visconde de Villiers de Lile Adam, publicada por G. Leuzinger. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, ARC 15-10-17.

A partir do levantamento feito no Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro, da Typographia Laemmert pudemos perceber que essas cocheiras e fábricas se concentravam, não só, no próprio Largo de São Francisco, como é o caso de uma pertencente a Guilherme de Suckow no nº 18, como também em seu entorno imediato tais como: Rua da Lampadoza, do Sacramento, da Conceição, Travessa de São Francisco de Paula, entre outras. Isso sem falar nas, já mencionadas, localização do estabelecimento da Cia. Fluminense dos Omnibus, na rua do Senado, e do ponto de partida de todas as diligências (roxas, amarelas, brancas e azuis) que se localizava no Largo de São Francisco.

Tal concentração, de tantos equipamentos de transporte de tração animal, no largo, dava a este um aspecto sujo. Conforme afirmou Brasil Gerson (1965, p. 173):

“Nos dias quentes, principalmente, era preciso cruzá-lo [o Largo de São Francisco de Paula] de nariz tapado, tal o mau cheiro que se desprendia do que era deixado pelos cavalos e as mulas (...) que nele descansavam do seu ir e vir pelos caminhos....”.

Não obstante, nota-se, a partir da leitura de jornais de época, uma crescente e constante disputa por este espaço, não só como ponto de partida dos transportes coletivos de então, como também pela busca desenfreada por passageiros feita pelas *Tilburys*¹⁷ (carros de aluguel que comportava até duas pessoas).

A disputa por este espaço, e por seu entorno imediato, era de tal maneira acirrada que gerou, durante seguidos anos, intervenção do poder público, representado pela Câmara Municipal. Esta baixou em 1855 uma lei de postura urbana, proibindo “*carros, seges, cabs, tilburys ou outro qualquer veículo de condução de estacionarem na rua do Ouvidor*” (DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO, 4/5/1855).

Tais posturas, entretanto, eram constantemente descumpridas, o que se pôde comprovar pelas seguidas reclamações da população nos meios de comunicação da época, quanto ao caos causado pelos atropelamentos e pelo excesso de “carros” neste largo e na rua do Ouvidor.

Cabe lembrar que o referido largo serviu, durante um período, como ponto de partida, também, das Gôndolas Fluminenses como mostra a notícia do Diário do Rio de Janeiro (2/2/1856, folha 4):

¹⁷ Nos dias de hoje, estes seriam como os táxis.

“Os carros desta companhia [Cia. Das Gôndolas Fluminenses] farão de hoje em diante o seu ponto de partida do Largo de São Francisco de Paula, por se achar intransitável a praia de Santa Luzia e em quanto durar o calçamento da rua da Assembléia (...)”

O mesmo jornal meses depois publicou a seguinte notícia, em sua coluna de “*chronica diária*”:

“Sabemos hoje que a medida lembrada por esta folha a respeito da estação de omnibus no Largo de São Francisco de Paula, já foi tomada há dias pela polícia; mas pela pouca distancia que conservam na rua do Ouvidor e pela aglomeração dos Tilburys no mesmo lugar, subsiste sempre o inconveniente do embaraço do trânsito público” (DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO, 29/5/1856, 1ª folha).

Em 1859, o ponto inicial dos carros da Cia. dos Omnibus é transferido da Praça da Constituição para o Largo de São Francisco, o que congestionava ainda mais o sobredito largo (NORONHA SANTOS, 1934, p. 232).

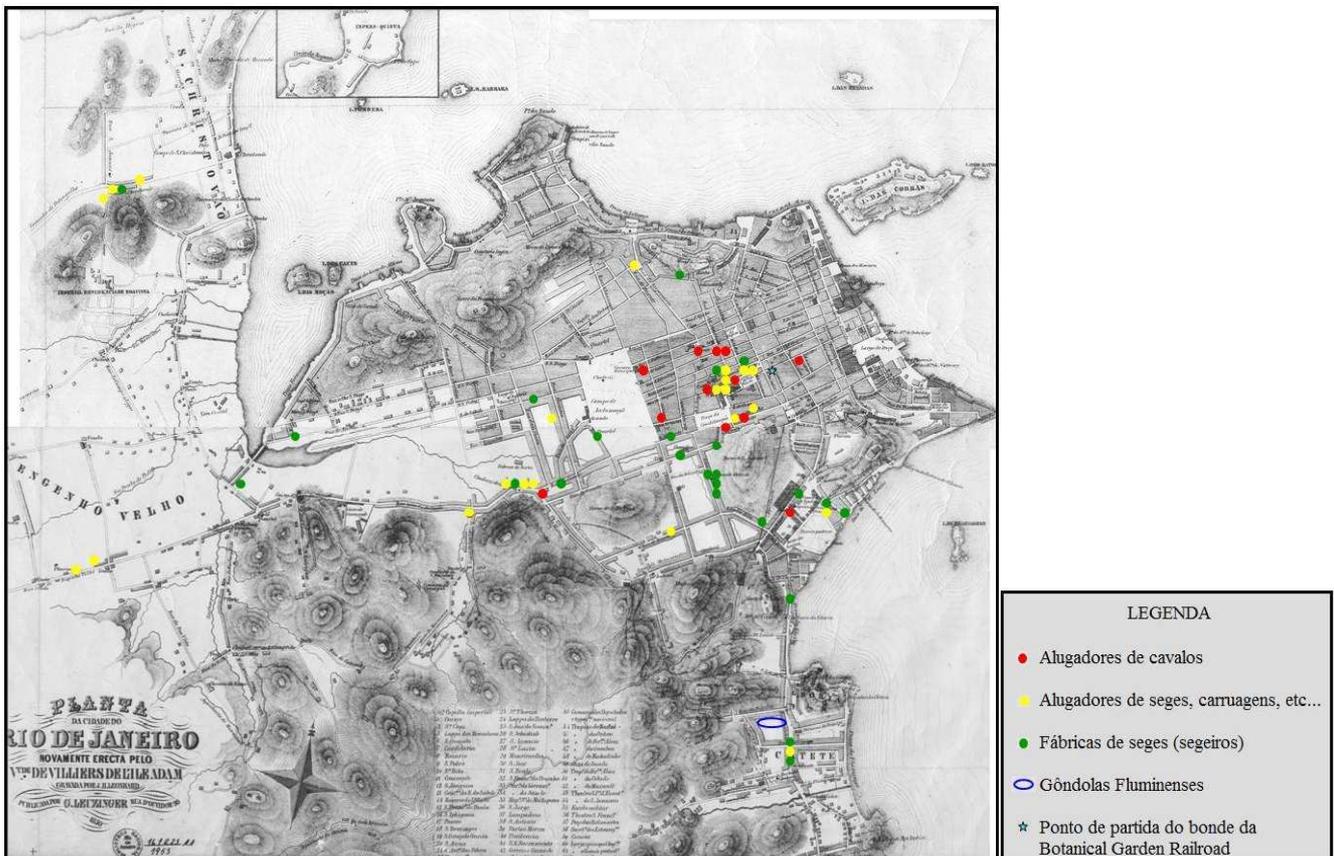
Dando seqüência a nossa análise, tomamos o ano de 1868, como um marco no que diz respeito à dinâmica dos transportes na cidade. Como vimos, este ano marca o início da circulação dos bondes na cidade do Rio de Janeiro. Porém, tendo como base o Almanak Laemmert do ano seguinte¹⁸ (1869), elaboramos o MAPA 2, a fim de observarmos possíveis mudanças e tendências no padrão de distribuição dos estabelecimentos e atividades ligadas ao transporte de tração animal, bem como na quantidade dos mesmos.

Analisando o mapa de 1869, em comparação com o de 1844, podemos notar um considerável aumento no número de estabelecimentos relacionados ao transporte de tração animal. Notadamente, temos um enorme crescimento na quantidade de fábricas de seges, o que em 1844 se restringia a 4 estabelecimentos, concentrados nas ruas do centro, alcançará a, impressionante, marca de 30 estabelecimentos catalogados pelo Almanak Laemmert¹⁹.

¹⁸ O ano de 1869 é o primeiro em que aparece informações sobre os bondes no Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro, da Typographia Laemmert.

¹⁹ Cabe ressaltar, que alguns estabelecimentos não estão representados nos mapas, em virtude deste não cobrir parte da cidade e de, em outros casos, os estabelecimentos estarem muito concentrados num mesmo quarteirão o que impossibilitou a representação de todos pontos. Porém, a título de espacialização do fenômeno, os mapas refletem de forma satisfatória o levantamento feito pela pesquisa.

MAPA 2: DISTRIBUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS LIGADOS AOS TRANSPORTES DE TRACÇÃO ANIMAL (1869)



Mapa elaborado pelo autor, a partir da Planta da Cidade do Rio de Janeiro de 1850.
 Fonte: Planta da Cidade do Rio de Janeiro, 1850, Visconde de Villiers de Lile Adam,
 publicada por G. Leuzinger. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, ARC 15-10-17.

Um ponto que merece destaque se refere ao surgimento dos primeiros estabelecimentos, ligados ao transporte de tração animal, no vetor de crescimento da zona norte da cidade, sobretudo no Engenho Velho e São Cristóvão.

Quanto ao padrão de distribuição dos estabelecimentos percebemos, já em 1869, o início de uma desconcentração destas atividades, ou seja, o surgimento de inúmeras, cocheiras e fábricas em outros pontos da cidade. Porém, cabe destacar que a maior parte desses estabelecimentos estavam, ainda, localizados no, que hoje chamamos, centro.

Os carros da Companhia Fluminense dos Omnibus, não circulam mais pelas ruas do centro e sua “única linha em circulação nos arrabaldes (...) foi pouco e pouco, diminuindo o tráfego, na impossibilidade de manter esse serviço” (NORONHA SANTOS, 1934, p. 233) e desapareceu ao tempo da Botanical Garden Railroad Company.

Não obstante, o Largo de São Francisco de Paula, e seu entorno imediato, ainda concentra, no mapa 2, um grande número de cocheiras de aluguel, tanto de seges e carruagens, como de cavalos.

Devemos ressaltar, assim, que o Largo de São Francisco continuava a ter um papel destacado na dinâmica dos transportes, sendo nas suas proximidades (esquina de Gonçalves Dias com R. do Ouvidor), inclusive, o ponto de partida da recém inaugurada linha de bonde da, já citada, Botanical Garden Railroad Company.

Outro importante marco que usamos para balizar nossa análise é o ano de 1889. O referido ano é de suma importância para a cidade do Rio de Janeiro, bem como para a dinâmica política brasileira, por se tratar do ano da Proclamação da República e ser o ano subsequente ao da abolição da escravatura, 1888.

No ano de 1889, já podemos considerar a cidade do Rio de Janeiro como uma cidade moderna e com sua malha urbana bem desenvolvida, além do fato deste ano se encontrar muito próximo ao limite do recorte temporal dessa pesquisa, 1892.

Diante de tais justificativas, optamos por fazer baseado nele o terceiro e último mapeamento dos estabelecimentos ligados aos transportes de tração animal (MAPA 3).

Analisando o Mapa 3, podemos perceber um pequeno aumento no número de fábricas de seges em relação ao ano de 1869, e uma drástica diminuição na quantidade de cocheiras de aluguel de seges e, principalmente, de cavalos. A dinâmica urbana carioca é outra, e tais mudanças estão diretamente relacionadas ao fato de já termos um serviço de transporte coletivo consolidado e regular na cidade, os bondes.

MAPA 3: DISTRIBUIÇÃO DE EQUIPAMENTOS LIGADOS AOS TRANSPORTES DE TRACÇÃO ANIMAL (1889)



Mapa elaborado pelo autor, a partir da Planta da Cidade do Rio de Janeiro de 1850.
Fonte: Planta da Cidade do Rio de Janeiro, 1850, Visconde de Villiers de Lile Adam, publicada por G. Leuzinger. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, ARC 15-10-17.

O sistema de bondes, no final do período estudado, já se encontra num estágio avançado de desenvolvimento técnico, apesar de sua tração animal. O referido meio de transporte serve a uma grande área da cidade e pode ser considerado como o principal elemento propulsor da expansão urbana da cidade rumo às zonas norte e sul.

Vale mencionar que, a evolução dos meios de transportes coletivos de tração animal, no século XIX, contribuiu, sobremaneira, para o surgimento de novas importantes áreas na dinâmica urbana carioca. Como exemplo dessas novas áreas, temos o Catete, que passa a concentrar um considerável número de estabelecimentos relacionados aos transportes coletivos, bem como Botafogo, São Cristóvão e o Engenho Velho, áreas não, totalmente, cobertas pela base cartográfica utilizada, mas que apresentam no final do século estudado um crescimento considerável.

Uma hipótese que pode explicar o crescente número de fábricas de seges, se refere ao fato destas produzirem, não só estes veículos, como também peças para as companhias de bondes.

Por outro lado, tinha-se no Rio de Janeiro um considerável número de carruagens particulares e, linhas de diligências, que apesar de decadentes, ainda faziam concorrência aos bondes.

Na moderna e republicana cidade do Rio de Janeiro, se locomover montado em cavalos já não era comum, o que explica a reduzida quantidade de cocheiras para aluguel dos mesmos. Enfim, entramos totalmente na fase que Schaeffer e Sclar (1975), chamam da “cidade sobre trilhos” (The Tracked City), ou no que Milton Santos (2004) denominou como sendo o “Meio Técnico”.

Quanto ao papel desempenhado pelo Largo de São Francisco de Paula na dinâmica dos transportes, no final do período estudado, devemos destacar o fato de nele estar localizado o ponto central de duas grandes companhias de bondes que serviam a zona norte da cidade: a de São Christóvão e a Cia. Carris Urbanos, bem como de diligências e tilburys, como mostra a FOTO 2, de 1890. Ou seja, com o passar dos anos, apesar de surgirem outros importantes pontos na dinâmica do transporte urbano, decorrentes do “alargamento” da cidade, o Largo de São Francisco continua a desempenhar um papel central nesta dinâmica.

FOTO 2: A concorrência dos meios de transportes coletivos: Largo de São Francisco de Paula, 1890.

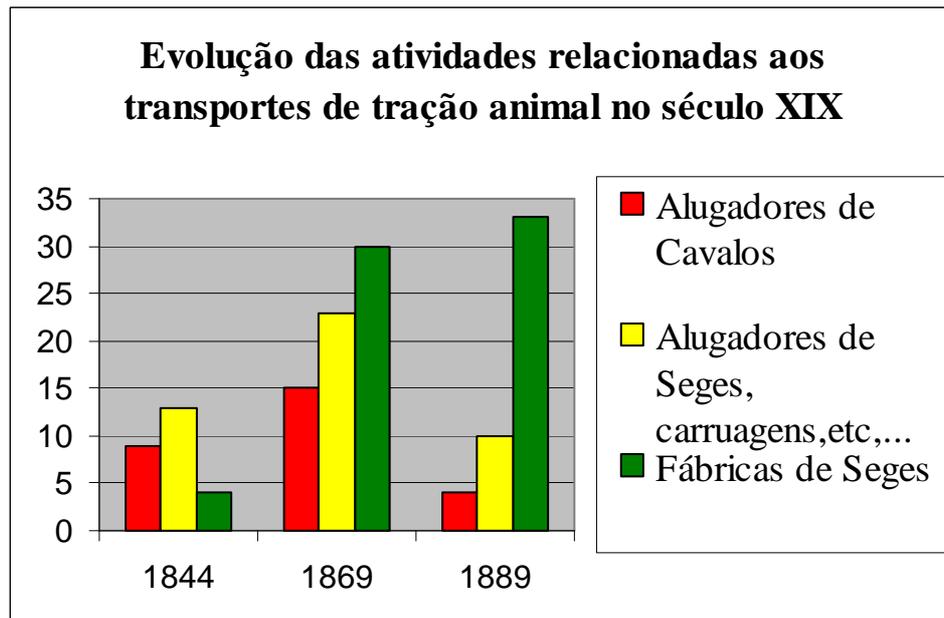


Fonte: Ferrez, Gilberto. O rio Antigo do Fotógrafo Marc Ferrez. Rio de Janeiro, Ex Libris, 1985.

A fim de melhor visualizarmos a evolução das atividades relacionadas aos transportes de tração animal, do século XIX, apresentamos o GRÁFICO 1. Neste notamos uma nítida expansão da atividade manufatureira na cidade do Rio de Janeiro, ligada ao transportes. As fábricas de seges e carruagens têm um substancial acréscimo de estabelecimentos no decorrer do período estudado.

Por outro lado, o número de alugadores de seges e, sobretudo, de cavalos sofre uma abrupta redução, a partir da introdução das linhas de bondes na cidade. Tal fato vem a confirmar a hipótese de que a chegada dos carris urbanos teve forte impacto na dinâmica urbana carioca.

GRÁFICO 1:



Por fim, é importante ressaltar que assim, como ocorreram com as ferrovias, que seguiram os caminhos abertos pelos carroceiros (MOURA, 1988, p. 81), os carris urbanos irão disputar os espaços formados pelas diligências, gôndolas, omnibus, entre outros veículos de passageiros da cidade do Rio de Janeiro. Assim, podemos afirmar que os bondes, confirmando tendências, possibilitaram um espraiamento da malha urbana carioca e consolidaram outros importantes pontos na dinâmica do transporte urbano da cidade.

3.4 – Solicitações populares, conflitos e alterações no nomoespaço carioca.

A partir do levantamento de uma grande quantidade de notícias de jornais da época, bem como de leis de posturas sobre transportes e obras, já consagradas, a respeito do tema, pudemos perceber a relação dos transportes de tração animal com variados aspectos da vida social da cidade.

A vida social da cidade, ao longo do século XIX, vai se tornando cada vez mais agitada. A cidade, como vimos, vive um processo de profundas mudanças em suas redes técnicas de infra-estrutura, e seu contingente populacional cresce de forma assustadora²⁰.

Cabe ressaltar, que os meios de transporte coletivos de tração animal influenciaram, sobremaneira, a ocupação das áreas por eles servidas, ou seja, as freguesias urbanas²¹. Para se ter uma idéia, entre 1838 e 1890, a população dessas freguesias quadruplica, enquanto que a população total da cidade ultrapassa a marca de 500.000 habitantes (ABREU, 1997, pp. 39-54).

Não obstante, assistimos a partir dos anos 50 do século XIX o deslanchar de processos específicos, intimamente relacionados com a atuação do poder público no nomoespaço carioca e, portanto, na vida de seus habitantes. Entrosam-se como participantes ativos neste cenário, os meios de transportes coletivos que vão fazer sentir sua presença nos diferentes níveis da vida social da cidade (SILVA, 1979, p. 19).

Diante de tantas mudanças e “modernizações”, as questões sociais surgem por toda a cidade. Solicitações populares, conflitos de interesses, bem como questões de ordenamento urbano, passam a merecer, cada vez mais, a atenção das autoridades.

A Câmara Municipal era a instituição responsável por organizar e votar as indispensáveis *posturas* urbanas. De acordo com MORALES DE LOS RIOS FILHO (2000, p. 132):

“Postura era sua lei e, portanto, a condição, o preceito, a regra que devia ser observada, em geral, pelos habitantes da cidade ou, em

²⁰ De acordo com LOBO (1978 p. 135), entre 1838 e 1870, a população residente nas freguesias urbanas cariocas, passa de 97.162 para a marca de 191.002, o que significa uma taxa de crescimento de, aproximadamente, 97%. Enquanto que, entre os anos de 1872 e 1890, a população dessas freguesias, já totalmente cobertas pelos sistema de bondes, passa de 228.743 para a marca de 429.745. (Fonte: Recenseamento de 1870 e 1890, *apud* ABREU, 1997, pp. 39-54).

²¹ Tomamos como freguesias urbanas, conforme ABREU (1997, p. 54): “Candelária, São José, Santa Rita, Sacramento, Glória, Santana, Santo Antônio, Espírito Santo, Engenho Velho, Lagoa, São Cristóvão, Gávea e Engenho Novo”.

particular, por um determinado grupo dos mesmos. A postura constituía, por conseguinte, a lei da edibilidade”.

Considerando ser o nomoespaço, “construído de maneira a exprimir relações formais de pertencimento, mas, sobretudo, de ordenamento” (GOMES, 2006, p. 39), podemos afirmar que, os códigos de posturas foram, assim, importantes elementos na delimitação deste espaço na cidade do Rio de Janeiro, do século XIX.

O primeiro *Código de Posturas* da cidade foi promulgado em 1838, ano que, também, se inicia nosso corte temporal. Nas palavras de Morales de Los Rios Filho (2000, 133): “[Este] estabeleceu a *zona da cidade* e a *zona dos campos*. A primeira tinha como denominação: *A cidade e seu termo*”.

Ainda de acordo com o mesmo autor:

“as posturas podiam referir-se: à urbanização (alinhamento, limpeza, higiene, iluminação e **descongestionamento dos logradouros públicos**); à construção e reconstrução de edifícios particulares; à construção de muralhas, **estradas**, calçadas, pontes, aquedutos, chafarizes e tanques; aos aterros e desaterros; às demolições de edifícios em ruínas; ao esgotamento de pântanos e canalização de rios; às feiras, currais e matadouros; ao estabelecimento de cemitérios; aos depósitos de inflamáveis e à fabricação dos mesmos; aos incêndios; aos **animais soltos nas vias públicas**; e aos loucos e embriagados” (MORALES DE LOS RIOS FILHO, 2000, p. 133, grifo nosso).

As referidas leis de posturas foram imprescindíveis para a organização e regularização do tráfego de veículos na cidade. A exemplo disso, em 1847, a 26 de outubro, a Câmara Municipal buscando providências para descongestionar, o já complicado, tráfego da cidade, estabelece a “mão e a contramão” nas ruas do “centro”. Esta foi uma medida de suma importância, à vista da estreiteza das vias públicas e o elevado número de incidentes, que a desordem da circulação dos meios de transporte provocavam a todo instante (MORALES DE LOS RIOS FILHO, 2000, p. 142).

Em vista à relevância de tal postura o jornal Diário do Rio de Janeiro, quatro dias depois, publicou-a. Dentre as medidas baixadas pelo presidente interino da Câmara, Gabriel Getúlio Monteiro de Mendonça, estabelecia-se que: todas as seges, carros, ônibus, gôndolas e outros veículos de condução que se dirigissem para a Rua Direita deveriam trafegar pelas ruas de São Pedro, do Cano, Rosário, Alfândega e São José. Isso era considerado como descida. E os que pretendessem “subir”, partindo da Rua Direita, deveriam trafegar pelas ruas da Cadeia, Ouvidor, Hospício e do Sabão. Por sua

vez, tráfego para a Lapa e o Catete estava regulado de forma que a ida se fazia pela rua da Guarda Velha e a volta pela da Ajuda. As carroças de água e pipas que fossem para o Largo da Carioca haveriam de transitar pela rua dos Latoeiros, e as que dali voltassem deveriam fazê-lo pela Vala. Além destas, indicava-se que os condutores de carroças eram obrigados a trazerem os animais enfreados com rédeas curtas, e que os ônibus e gôndolas eram obrigados a trazer as lanternas acesas, à noite, com exceção das noites de luar claro. Quaisquer infrações eram castigadas com multas de 4\$000 réis (DIÁRIO DO RIO DE JANEIRO, 30/10/1843, 3ª folha).

Com efeito, o código de posturas de 1890, reúne em sua 3ª Secção, todas as posturas referentes a “*vehiculos, seus conductores, tráfego, direção, arrumação e tudo o que diz respeito a este serviço*”. Dentre estas, é interessante observar a publicada no 216º artigo, que se refere ao fato de que “ninguém poderá dirigir veículo de condução terrestre puxado por animais, sem estar munido de título de habilitação; obtido depois de exame perante uma comissão de peritos (...)” (POSTURAS DA CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro, 1890).

Entretanto, é importante ressaltarmos que o nomoespaço é um espaço “hierarquizado, assim como os poderes que sobre ele são exercidos. Sua estrutura é complexa, assim como as disposições formais (da lei) que o regem e controlam sua dinâmica” (GOMES, 2006, p. 37).

Levando em consideração a hierarquia dos poderes exercidos sobre o nomoespaço, cabe-nos salientar que a Câmara Municipal do Rio de Janeiro, como todas do império, não gozava de autonomia, sendo dependente do governo imperial. “Suas relações com o governo se processavam por intermédio da Secretaria do Estado do Império” (MORALES DE LOS RIOS FILHO, 2000, p. 133).

Por outro lado, em virtude da complexa estrutura do nomoespaço carioca, oitocentista, manifestações e reações populares contra as posturas urbanas, eram constantes.

O trabalho de Silva (1979) contribui, sobremaneira, no que diz respeito às reações do povo frente aos transportes de massa. Apesar do fato de seu recorte temporal abarcar um período posterior ao abordado pela nossa pesquisa, temos nele importantes “resgates” sobre meios de transportes e manifestações populares ocorridos no Rio de Janeiro, no século XIX.

A sobredita autora relata, baseada na obra de Dunlop (1963), um “quebra-quebra” ocorrido no ano de 1880, na cidade do Rio de Janeiro, por conta de uma sanção,

de 31 de outubro do ano anterior, de lei criando taxa de transporte de 20 réis por passageiro, nas linhas de bonde (“imposto do vintém”). A lei entraria em vigor em 1º de janeiro de 1880, tal fato gerou uma grande mobilização popular, com direito a atos de vandalismo e violência (são inutilizados vários bondes, arrancados trilhos, casas comerciais são incendiadas, comércio fechado, entre outras ações). Diante de tamanha reação popular, a polícia e a cavalaria do exército são chamados a intervir e a cobrança do “imposto vintém” fica suspensa desde então, sendo definitivamente abolida em 5 de novembro do mesmo ano (SILVA, 1979, p. 175).

Todavia, cabe ressaltar que muitas solicitações e reclamações populares eram feitas através dos jornais da época e abarcavam as mais diversas questões, inclusive a dinâmica dos transportes e seus reflexos na vida social da cidade.

Como exemplo, usamos a notícia publicada no Diário do Rio de Janeiro (18/1/1868, 2ª folha):

“Chamamos a atenção da polícia para o grande número de carros de aluguel que constantemente impedem a passagem de outros carros pela rua da Carioca, e atropelam quem passa (...). Além disso e de ser muito estreita aquella rua, todos os dias vê-se um enorme carro de mudar trastes que pertence a uma das cocheiras ahí estabelecidas, postado à porta da dita cocheira o que, ainda mais, concorre para embaraçar o trânsito público”.

Como vemos, o tráfego de veículos nas ruas centrais sempre foi objeto de reclamações e polêmicas. Delso Renault (1978), em seu livro baseado em notícias de jornais do século XIX, nos apresenta vários outros exemplos de leitores reclamando providências das autoridades. Um desses exemplos nos chamou a atenção por mostrar a confluência de duas distintas temporalidades no espaço urbano carioca, de um lado hábitos religiosos tradicionais, fruto de uma temporalidade colonial com forte influência do catolicismo, de outro a modernidade, representada pela grande quantidade de veículos e por novas dinâmicas na cidade.

No referido exemplo, o redator do “*Correio Mercantil*”, reclama providências das autoridades a respeito do trânsito de veículos pelas ruas do centro na Semana Santa. Ele solicita a proibição do trânsito de seges, carruagens, coupês, caleches, entre outros transportes individuais “*pelo menos na quinta-feira á noite, em que toda a população sahe em devota romaria*”, segundo o mesmo, esse tráfego está entregue à chefia de

polícia, que não consegue ordená-lo (CORREIO MERCANTIL, 18/3/1856, *apud* RENAULT, 1978, p. 115).

Por fim, é importante lembrarmos, que muitas solicitações populares surtiram efeito, mesmo que anos mais tarde. Dentre estas, temos os inúmeros pedidos de elevação do número de viagens para determinados arrabaldes do Rio de Janeiro (DIARIO DO RIO DE JANEIRO, 23/6/1852, 2ª folha). Muitos desses pedidos, feitos ainda no período em que circulavam na cidade os meios de transportes precusores dos bondes, serão atendidos com a chegada, desse que foi um importante impulsionador da expansão para as zonas norte e sul da cidade, o bonde.

A exemplo disso, Delso Renault comenta:

“Valorizam-se os bairros servidos de condução. Valorizam-se os imóveis. Assim se anuncia a locação de certa casa no Andaraí Pequeno [atual Tijuca]: ‘tem janella para rua, tem bons ares, boa água, onde passa, rio e bonds pela porta de 20 em 20 minutos’” (JORNAL DO COMÉRCIO, 17/6/1870, *apud*, RENAULT, 1982, p. 19).

Sendo assim, podemos concluir que bonde será importante, não só na redução do tempo de viagem, como também na regularidade dos intervalos de partida de veículos para estes arrabaldes. A partir de sua chegada, as viagens serão mais regulares, partindo de dez em dez minutos para alguns arrabaldes, como os casos de Botafogo, Rio Comprido e São Cristóvão, em 1889 (ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO, 1889, pp. 1320-1330).

IV – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo percorrido o caminho até este ponto, resta-nos recuperar algumas respostas que obtivemos a partir da análise feita sobre a evolução dos transportes coletivos de tração animal no Rio de Janeiro, no século XIX.

Um ponto que consideramos chave se refere ao preponderante papel desempenhado pelo transporte coletivo no que diz respeito à chegada da modernidade na cidade. A despeito da tração animal, a evolução técnica destes transportes, passando a trafegar sobre trilhos, possibilitou novos padrões de mobilidade para população, contribuindo, sobremaneira, para uma notável alteração na organização do espaço urbano carioca, e colocando de vez a cidade na categoria de “cidade sobre trilhos” (*The Tracked City* para SCHAEFFER e SCLAR) ou no “Meio Técnico” de Milton Santos.

Contudo, é importante salientarmos que o sistema de transportes com tração animal, apesar de possibilitar, os acima mencionados, novos padrões de mobilidade da população, possuía suas limitações, conforme podemos ver em SCHAEFFER E SCLAR (1975, p. 22):

“Transit commuting began with the horse car, but only on a very limited basis, for the horse was inadequate power source upon which to expand cities. In addition to average speeds of only for to six miles an hour, hardly faster than walking, horse power was expensive. While the drivers would work an ‘honest’ ten or twelve hour day, the horses called it quits after four or five hours. Even with these hours, the horses lasted only a few years; after that they had to be sold for lighter service – cheaply. Furthermore horses, being animals and not machines, became sick and were subject to epidemics”.

Por outro lado, no viés social, a evolução dos transportes coletivos, gerou constates intervenções das autoridades locais, criando leis de posturas com objetivo de organizar, bem como regularizar o tumultuado trânsito nas estreitas ruas do Rio de Janeiro.

Não obstante, cabe lembrar que dentre as novas dinâmicas da cidade, o trabalho mostrou mudanças no padrão de localização dos variados estabelecimentos ligados aos transportes. Tal fato vem comprovar a tese, já apontada por outros estudiosos²², de espraiamento e do surgimento de novas importantes áreas na cidade, a partir da chegada dos bondes.

Tendo em vista as análises feitas na pesquisa, podemos concluir que os objetivos do trabalho foram concluídos e que seus resultados podem ser considerados satisfatórios.

²² Dentre estes, ABREU, 1997.

Independente dos percalços enfrentados nos “(des)caminhos” da pesquisa, acreditamos que com este trabalho, conseguimos, de alguma forma, contribuir para uma melhor compreensão da Geografia do Passado Carioca.

Esperamos com este, ter preenchido lacunas no conhecimento sobre a dinâmica da cidade no século XIX, bem como instigado o leitor a novas pesquisas referentes à Geografia Histórica e suas diferentes abordagens.

V - REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

5.1 - Fontes Primárias:

- Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro - AGCRJ

- Códices Carris Urbanos

54-3-26A, Cia de Carris de Ferro da Cidade à Tijuca, 1858-1867.

54-3-27, Documentos Diversos, 1860-1909.

54-3-28, Concessões e pedidos de concessões, 1862-1889.

54-3-30, Cia Ferro Carril Jardim Botânico, 1866-1889.

54-3-32, Veículos de tração a vapor sobre trilhos para diferentes pontos da cidade, 1866-1917.

54-3-33, Diligências, 1868-1871.

- Códigos de Posturas Municipais

1830, Typ. Imp. Nac.

1854, Rio de Janeiro, Typ. 2 de dezembro

1860, Código de posturas da illústrissima Câmara Municipal. Rio de Janeiro, Typ. De F. de Paula Brito.

1870, Código de Posturas da Illustríssima Câmara Municipal do Rio de Janeiro e editais da mesma Câmara. Rio de Janeiro, Eduardo e Henrique Laemmert.

1890, LEMOS, Miguel. O novo código de posturas municipaes. Rio de Janeiro: Na sede do Apostolado Positivista do Brasil. (BNrg: V 259,3,1 nº 57; IV 201,4,7 nº 12; IV 201,4,18 nº 12).

- Fontes primárias publicadas:

- ALMANAK ADMINISTRATIVO, MERCANTIL E INDUSTRIAL DA CORTE E PROVINCIA DO RIO DE JANEIRO. Rio de Janeiro. Typographia Laemmert.
- 1º RELATÒRIO DA COMPANHIA LOCOMOTORA. Apresentado à Assembléia Geeral dos sócios Accionistas em sessão de 1º de agosto de 1873.
- COMPANHIA FERRO-CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO. Questão de privilégio- Recurso para o Conselho de Estado interposto pela Cia. Brasileira Ferro-Carril do Jardim Botânico contra o procedimento arbitrário do governo. Rio de Janeiro, Typ. Leuzinger e Filhos, 1883. 81-3-19 – AC.
- CONTRATOS DAS COMPANHIAS FERRO-CARRIS DO JARDIM BOTÂNICO E SÃO CHRISTÓVÃO. Rio de Janeiro, Typ e Lith de Carlos Gaspar da Silva, 1891.
- ESTATUTOS DA COMPANHIA FERRO-CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO. Rio de Janeiro. Typographia Leuzinger, 1900.

- Periódicos

- Jornal do Comércio
- Diário do Rio de Janeiro

5.2 - Fontes Secundárias:

- ABREU, Maurício Almeida. A Cidade, a montanha e floresta. In: ABREU, Maurício A. (Org.). **Natureza e sociedade no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992, p. 54-103.
- _____. Pensando a Cidade no Brasil do Passado. In: CASTRO, I. E. (Org.) ; GOMES, P. C. C. (Org.) ; CORRÊA, R. L. (Org.) . **Brasil. Questões atuais da reorganização do território**. 1. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996. v. 1.
- _____. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Jorge Zahar Ed., 1997, 3ª.ed.
- _____. Sobre a memória das cidades. In: **Território**, nº 4, p. 5-26, 1998.
- _____. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. In: **Geosp**, nº 7, 2000.
- _____ (org.). **Rio de Janeiro: Formas, Movimentos, Representações: Estudos de Geografia Histórica Carioca**. Rio de Janeiro: Da Fonseca Comunicação, 2005.
- BARBOSA, Jorge L. **Modernização urbana e movimento operário**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1990.
- BARAT, Josef. **Estrutura metropolitana e sistema de transportes: estudo de caso no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1975. 291p.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussmann tropical: A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.

- _____. A modernização do Rio de Janeiro. In: DEL BRENNA, Giovanna Rosso (org.). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: Index, 1985. p. 599-612.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo. Companhia da Letras. 1987. 360p.
- BERNARDES, Lysia M. C. Expansão do espaço urbano no Rio de Janeiro. In: BERNARDES, Lysia M. C. e SOARES, Maria T. S. **Rio de Janeiro Cidade e Região**. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1987. p.81-104.
- _____. Evolução da Paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX. In: **Natureza e Sociedade no Rio de Janeiro**. Maurício de Almeida Abreu (org.). Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1992, p. 37-53.
- BOAL, Frederick W. Technology and Urban Form. In: **A Geography of Urban Places**. Toronto, Methuen Publications, 1970, 73-80. Reimpressão de Journal of Geography (April, 1968).
- BRESCIANI, Maria Stella. Permanência e ruptura no estudo das cidades. In: **Cidade e História**, Fernandes e Gomes (org.). Salvador: UFBa/FAU/ANPUR, 1990, pp 11-26.
- CALDEIRA, Jorge. **Mauá: empresário do Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. 557p. il
- CHIAVARI, Maria Pace. As Transformações Urbanas do Século XIX. In: DEL BRENNA, Giovanna Rosso (org.). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: Index, 1985. p. 569-598.
- DAMASCENO, Ângela N. **Os miasmas, os médicos, e a relação homem-natureza no Rio de Janeiro no século XIX**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1993.

- DARBY, H. C. Historical geography in Britain, 1920-1980: continuity and change. **Transactions of Institute of British Geographers**, New Series, n° 8, 1983.
- DUARTE, Ronaldo Goulart. **A contribuição dos transportes públicos para a contínua redefinição da centralidade de Madureira**. 2001, 259 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.
- DUNLOP, Charles J. **Apontamentos para a História dos Bondes no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Gráfica Laemmert, s/d, 333p.
- _____. **Subsídios para a História do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro. Rio Antigo, 1957. 229p.
- _____. **O Rio Antigo**. Rio de Janeiro, Rio Antigo, 1963. 3v.
- _____. **Os meios de transporte no Rio Antigo**. Rio de Janeiro, Grupo de Planejamento Gráfico, 1973.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha Branca de Mãe Preta: a companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)**. Petrópolis: Ed. Vozes, 1982. 153p.
- ESTAVILLE, JR., Lawrence E. Organizing Time in Historical Geography. In: Green, D. Brooks (ed.). **Historical Geography: a methodological portrayal**. Savage, Maryland: Rowman & Littlefield Publishers, c1991. p. 310-324.
- GERSON, Brasil. **História das Ruas do Rio**. Rio de Janeiro, Livraria Brasiliense Editora, 1965. 580p.
- GOMES, Isabelle M. **A Chegada de Novas Infra-Estruturas no Rio de Janeiro: o caso do sistema de esgotos sanitários**. Rio de Janeiro. UFRJ/PPGG. Dissertação de Mestrado. 2001.

- _____ . Dois séculos em busca de uma solução: esgotos sanitários e meio ambiente na cidade do Rio de Janeiro. In: ABREU, Maurício (org.). **Rio de Janeiro: Formas, Movimentos, Representações:** Estudos de Geografia Histórica Carioca. Rio de Janeiro: Da Fonseca Comunicação, 2005.

- GOMES, Paulo César da Costa. **A Condição Urbana:** ensaios de geopolítica da cidade. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2006. 2ª ed. 304p.

- _____ . **Geografia e Modernidade.** Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2007. 6ª ed. 368p.

- LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. **História do Rio de Janeiro:** (do capital comercial ao capital industrial e financeiro), IBMEC, Rio de Janeiro, 1º vol., 1978.

- LOWENTHAL, David. “How we know the past”. In: **The past is a foreign country.** Cambridge/New York: Cambridge University Press, 1988. pp. 185 a 259. (Tradução na Revista *Projeto História*. Nº. 17 **Trabalhos da Memória**. São Paulo, PUC-SP – Programa de Pós-Graduação em História, novembro de 1998. p. 63-201.

- MACEDO, Joaquim Manuel de. **Memórias da Rua do Ouvidor** (Publicadas em folhetins semanais no *Jornal do Comércio*, séc XIX). Brasília. Senado Federal, Conselho Editorial, 2005. 220p. (Edições do Senado Federal; v 41).

- MARTINS, L. L. & ABREU, Maurício A. Paradoxos da modernidade: O Rio de Janeiro do período joanino, 1808-1821. In: Edésio Fernandes e Márcio Moraes Valença. (Org.). **Brasil urbano.** 1 ed. Rio de Janeiro: Mauad, 2004, v. , p. 211-236.

- MAYER, Harold M. Cities, Transportation and Technology. In: **A Geography of Urban Places.** Toronto, Methuen Publications, 1970, 101-110. Reimpressão de Land, The Yearbook of Agriculture (1958).

- MORALES DE LOS RIOS FILHO, Adolfo. **O Rio de Janeiro Imperial**. Rio de Janeiro. Top Books. Univer cidade Editora, 2ª edição, 2000. p. 549.

- MOTTA, Marcelo P. **O Centro da Cidade do Rio de Janeiro no século XIX: reflexões sobre a noção de Área Central na cidade do passado**. Rio de Janeiro. UFRJ/PPGG. Dissertação de Mestrado. 2001.

- MOURA, Ana M. da Silva. **Cocheiros e carroceiros – Homens Livres no Rio de senhores e escravos**. São Paulo, Hucitec, 1988. 108p.

- MULLER, Peter O. **Transportation and Urban Form**. New York, Guilford Press, 1986.

- NORONHA SANTOS, Francisco A. **Meios de Transporte no Rio de Janeiro: história e legislação**. Volumes 1 e 2. Rio de Janeiro, Tipografia do Jornal do Comércio, 1934. 503p. (vol.1). 332p. (vol.2).

- PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **O bonde na paisagem carioca**. Rio de Janeiro, 1984.

- RENAULT, Delso. **O Rio Antigo nos anúncios de Jornais (1808-1850)**. Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, 1969.

- _____. **Rio de Janeiro: A vida da cidade refletida nos jornais (1850-1870)**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.

- _____. **O dia-a-dia no Rio de Janeiro segundo os jornais (1870-1889)**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1982.

- SALDANHA, Carlos Fernando F. **Projetos urbanísticos para a cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX**. Monografia (Graduação em Geografia). Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2004.

- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica, tempo, razão e emoção.** São Paulo. EDUSP, 2004. 4ª ed. 384p.
- _____. **Por uma Geografia Nova.** São Paulo. EDUSP, 2004b. 6ª ed. 285p.
- SCHNOOR, Jorge. **A harmonia do desenvolvimento urbano em função da rede de transporte coletivo de massa.** Rio de Janeiro, BNH/Secretaria de Divulgação, 1975. 127p.
- SCHAEFFER K. H. e SCLAR, E. **Access for All: Transportation and Urban Growth.** Harmondsworth, England, penguin Books, 1975, 182p.
- SILVA, Marcelo Werner da. **A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892.** 2008, 311 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.
- SILVA, Maria Lais Pereira. **Os Transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1992. 179p.
- _____. **O Estado e o capital privado na disputa pelo controle e administração dos transportes coletivos. A resposta dos usuários e a face da cidade.** Tese de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1979. 319p.
- STIEL, Waldemar C. **História do Transporte Urbano no Brasil.** Brasília, EBTU/PINI, 1984.
- TURAZZI, Maria Inez. **A euforia do progresso e a imposição da ordem: a engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX.** Rio de Janeiro e São Paulo: COPPE e Marco Zero. 1989. 160p.

- VANCE, J. E. Jr. Urban Form in the Modern World: The emergence of the complex city, 1845-1945. In: **The Continuing City**: Urban morphology in western civilization. Baltimore, Londres. The Johns Hopkins University Press. 1990 p.363-456.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Categorias e Conceitos da geografia e sua utilização no estudo das cidades brasileiras no período escravista. In: **Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 6, 1999, Presidente Prudente: Anais...** Presidente Prudente: UNESP; AGB, 1999.
- VASCONCELOS, Pedro Almeida. Questões metodológicas na Geografia Urbana Histórica. In: **Novos Estudos de Geografia Urbana Brasileira**. 1ª ed. Salvador: UFBA, 1999b, p. 191-201.
- WEID, Elisabeth von der. **O Bonde como Elemento de Expansão Urbana no Rio de Janeiro**. Siglo XIX, Cidade do México, n. 16, p. 78-103, 1994.
- _____. **A Cidade, os Bondes e a Light**: os caminhos da expansão do Rio de Janeiro (1850-1914). 1997. 370p. Tese (Doutorado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói. 1997.

- Mapas, plantas e cartogramas

- Planta da Cidade do Rio de Janeiro, 1850, Visconde de Villiers de Lile Adam, publicada por G. Leuzinger. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, ARC 15-10-17.
- Guia e Plano da Cidade do Rio de Janeiro publicado por A. M. McKinder & Roberto Leeder (surdos-mudos), escala gráfica em braças, 1858.
- Rio de Janeiro, Brazil, escalas gráficas em braças e pés, organizado por Edward Gotto, 1871. Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.
- Planta da Cidade do Rio de Janeiro e Subúrbios. Rio de Janeiro. Editores e proprietários: Laemmert & Companhia. Escala 1:12500. Organizado e desenhado pelo Eng^o Ubrik Greiner, *circa* 1890.