

a reforma urbana e a light: uma revolução na cidade. rio de janeiro - início do século xx

Elisabeth von der Weid

Fundação Casa de Rui Barbosa, Rio de Janeiro

RESUMO

O artigo começa analisando as condições de vida do Rio de Janeiro e as principais diretrizes da reforma do Governo Federal e do prefeito Pereira Passos no início do século XX. Aborda, em seguida, a chegada da *Rio de Janeiro Tramway Light & Power Co. Ltd.* à cidade, então em plena atividade de obras, o que facilitou para a empresa a introdução de fiação elétrica subterrânea, as modificações nas bitolas e no traçado das linhas de bondes, e a completa mudança do sistema telefônico alemão para o norte-americano. Analisa-se a rapidez e objetividade da ação da Companhia e os seus efeitos na malha urbana e no cotidiano da Capital.

Palavras-chave: serviços públicos; reforma urbana; capital estrangeiro; monopólio; modernização.

ABSTRACT

The article begins by analysing the life conditions in Rio de Janeiro and the main rules of the urban reform implemented by the Federal Government and by the mayor, Pereira Passos, at the beginning of the 20th century. Next, it examines the arrival of *The Rio de Janeiro Tramway Light & Power Co. Ltd.* during a climax of urban works. This combination of events made it easier for the Company to install the underground electrical cables, modify the gauges and the path of the tramway lines, and to change completely the German telephonic system into the American one. The analysis stresses the rapidity and objectivity of the company's action and its effects on the urban expansion as well as on the capital's everyday life.

Key words: public services; urban reform; foreign capital; monopoly; modernization.

O processo de modernização dos serviços públicos do Rio de Janeiro, durante a segunda metade do século XIX, transformou a vida da cidade e ampliou seu espaço urbano. A iluminação a gás permitiu o prolongamento das horas úteis do dia, tanto para o trabalho como para o lazer.

¹ Uma primeira versão deste trabalho foi apresentada no III Congresso Brasileiro de História Econômica, realizado no final de agosto de 1999 na Universidade Federal do Paraná, em Curitiba.

No final do século, o serviço estava sob o controle da companhia belga *Société Anonyme du Gaz*, que tinha o monopólio da iluminação pública por meio do gás.

A expansão das diversas linhas de bondes possibilitou a locomoção de pessoas que, antes, tinham dificuldades em sair do centro onde viviam. O novo meio de transporte coletivo facilitou a transferência de moradias, sobretudo das classes médias, para os bairros que vinham se formando na periferia da cidade. Através do recurso ao capital estrangeiro e ao processo de fusão de companhias, o controle dos transportes coletivos sobre trilhos estava, no final do século, nas mãos de umas poucas empresas: a Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, que dominava a zona sul, e umas três ou quatro, que serviam o centro e a zona norte.

Durante os anos 1880-90, intensificaram-se as experiências com energia elétrica, a partir da iluminação da estação central da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1879. Logo pequenas centrais elétricas passaram a fornecer energia aos teatros, bibliotecas e jornais; e foram feitas experiências de tração elétrica nos bondes — sobretudo das companhias Jardim Botânico e Carioca. Em 1899, a *Société Anonyme du Gaz* obteve o direito de substituir o gás pela eletricidade na iluminação pública, mantendo o seu monopólio. No mesmo ano, foi dada uma concessão a William Reid, para a produção de energia elétrica por meio da força hidráulica. Era o processo ideal de produção centralizada para fornecimento de iluminação e energia à grande cidade. O monopólio da *Société*, entretanto, reduzia o rendimento e a lucratividade da produção da usina à sua aplicação como força motriz.

Situação da cidade na virada do século

O final do século foi um período de grandes transformações na cidade do Rio de Janeiro, sob todos os pontos de vista. A mudança de regime político trouxe uma nova perspectiva econômica, incentivando um processo de industrialização que já vinha ocorrendo na capital do País. O capital acumulado na agricultura de exportação, e sobretudo no comércio importador/exportador, tendia a ser investido nas fábricas, artesanatos e oficinas, buscando diversificar suas aplicações.

Algumas indústrias estabelecidas nos anos 1880, chegaram a utilizar mão-de-obra escravajunto a operários livres. A convivência da indústria incipiente com o sistema escravista de produção dificultou a formação de um mercado de trabalho livre. Os empresários da região estavam habituados a utilizar os escravos e tinham dificuldade em adotar o tra-

balho assalariado. Os homens livres desprezavam o trabalho braçal por associá-lo à escravidão. O processo de adaptação teve que passar pelo recurso ao imigrante estrangeiro em larga escala.²

As primeiras unidades têxteis desta nova fase industrial começaram a se estabelecer no final dos anos 1870 e sobretudo na década de 1880. A maioria localizava-se nos arrabaldes, em zonas pouco urbanizadas porém com alguma infra-estrutura, sobretudo de transportes. Nestes casos, as linhas de bonde eram o principal sistema de comunicação dessas empresas com os terminais marítimos e ferroviários, e com o mercado de trabalho.³

No final do século XIX e início do século XX, muitas indústrias e oficinas transferiram-se gradualmente para a região de São Cristóvão, que vinha perdendo seu aspecto aristocrático de residência da Corte. O velho bairro da elite passara a atrair a indústria porque nele se encontravam antigas mansões que tinham sido abandonadas e podiam ser aproveitadas a baixo custo pelas fábricas. Desde os anos 1880, palacetes e sobrados transformavam-se pouco a pouco em unidades de produção - oficinas, manufaturas e mesmo fábricas — ou em habitações coletivas. Por ter sido um bairro privilegiado, dispunha de um adequado abastecimento de água, rede de esgotos, e ficava próximo dos terminais das ferrovias e dos portos da zona norte da cidade, o que levou a região a transformar-se, progressivamente, em densa zona industrial.

Nesse meio tempo, o retrocesso da cafeicultura na Província do Rio de Janeiro e a libertação dos escravos provocaram um êxodo rural e, como conseqüência, uma explosão demográfica na cidade do Rio de Janeiro.⁴ O problema foi ampliado pela vinda, neste período, de uma importante leva de imigrantes europeus, sobretudo portugueses, que eram igualmente de origem rural. Entre 1872 e 1890, a população urbana da Capital teve um crescimento de 90% em menos de duas décadas.

² Maran, Sheldon. *Anarquistas, Imigrantes e o Movimento Operário Brasileiro*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

³ Weid, E. e Bastos, A.M.R. *O Fio da Meada: estratégia de expansão de uma indústria têxtil*. Rio de Janeiro: FCRB/CNI, 1986. p.153-156. Ver também de Stanley Stein, *Origens e Evolução da Indústria Têxtil no Brasil: 1850-1950*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.

⁴ Inspeção Geral de Higiene do Distrito Federal. *Introdução ao Recenseamento de 1890*. Relatório de 1892.

Tabela 1. Crescimento da população urbana no Brasil

Censo	População total	População urbana	População urbana %	População da Capital
1872	9.930.478	585.898	5,9	275.000
1890	14.333.915	973.706	6,8	522.000
1900	17.438.434	1.639.212	9,4	691.000
1920	30.635.605	3.278.009	10,7	1.150.000

Fonte: Lopes, Juarez Rubens Brandão, *Desenvolvimento e Mudança Social*. São Paulo, Ed. Nacional, 1972, p. 16. Ver para o Rio, IBGE, *Recenseamentos Gerais e Estatísticas Históricas do Brasil...* 1920.

A Capital da República concentrava, naquele momento, mais de metade da população urbana do Brasil. A Tabela 2 mostra a taxa de expansão demográfica do período. A taxa mais alta deu-se na década de 1880, correspondendo à época da decadência dos cafezais e à migração dos ex-escravos após a Abolição, nos últimos anos do período.

Tabela 2. Crescimento anual da população da cidade do Rio de Janeiro: 1872-1906

Períodos	Crescimento anual (%)
1872-1880	3,84
1880-1890	4,54
1890-1900	3,23
1900-1906	2,91

Fonte: Anuário Estatístico do Brasil (1908-1912), v. 1, p. XVIII.

Nesse meio tempo, as linhas de bonde abriram caminho para a formação e expansão dos bairros nas áreas periféricas ao centro urbano. O aterro progressivo do que restava do mangue de São Diogo e a facilidade de acesso nos bondes das companhias Vila Isabel e São Cristóvão, possibilitaram o crescimento da Cidade Nova e do Catumbi.

A conseqüência do crescimento demográfico acelerado foi a intensificação dos problemas de salubridade e moradia, sobretudo nas freguesias mais antigas do Centro. Este continuava febrilmente ativo, superpovoado e ao mesmo tempo contaminado. Ali, no mesmo espaço dos escritórios, oficinas e comércio, ainda se encontravam as estalagens e cortiços, e a multidão de populares sem profissão definida, com suas formas ecléticas de sobrevivência.⁵ O processo de expansão da cidade se fazia sem dar conta do imenso contingente de população de baixa

⁵ Damazio.S. *Retrato Social do Rio de Janeiro na Virada do Século*. Rio de Janeiro: Eduerj, 1996.

renda que habitava e trabalhava no velho centro. As epidemias eram devastadoras, e sua recorrência fora do controle levava as autoridades a procurar soluções definitivas.

A questão sanitária

Esse quadro só iria intensificar-se com o crescimento espacial, e sobretudo demográfico, da velha cidade. Nos quarteirões insalubres do Centro e da zona portuária irrompiam epidemias de todo tipo (varíola, tifo, febre amarela, peste bubônica), que se espalhavam por toda a cidade, em surtos periódicos, com uma mortalidade assustadora.

Apesar da existência da rede de esgotos da *City Improvements*, a questão sanitária continuava em pauta. O sistema tinha melhorado o aspecto geral da cidade, na medida em que tinha acabado com o despejo de dejetos nas valas e no mar, e com o mau cheiro. Entretanto, da maneira como foi implantado e como se expandiu, não resolveu o antigo problema da contaminação do subsolo.⁶

O interesse da Companhia estava na ampliação da rede, na obtenção de novas áreas, e por isso estava sempre próxima aos especuladores, empresários, e donos de imobiliárias, de modo a preparar a infraestrutura dos futuros loteamentos ou das novas zonas industriais. Passou a ser mais um vetor de expansão da malha urbana.

Entretanto, apesar das epidemias constantes, o crescimento demográfico não se reduzia. As autoridades médicas, os higienistas e engenheiros analisavam os fatores clima, esgotos, terrenos pantanosos e cortiços. E a solução para quase tudo era a urbanização. Apenas a varíola podia, então, ser atacada com vacina.

Por essa época, o Rio de Janeiro era o principal porto de exportação do café, sobretudo dos Estados do Rio e de Minas Gerais, e passara também a centralizar o comércio de importação e de redistribuição de mercadorias para um vasto interior.⁷ Sua crescente importância exigia a melhoria do acesso ao porto, do cais, das condições de higiene do Centro, e uma reforma urbana que modernizasse a cidade, de acordo com sua condição de Capital do País, dando-lhe mais prestígio internacional.

⁶ Benchimol, J. L. *Pereira Passos. Um Haussmann Tropical*. Rio de Janeiro: Secr. Municipal de Cultura, 1990. p.73.

⁷ Lobo, E. L. *História do Rio de Janeiro do Capital Comercial ao Capital Industrial e Financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. v. 2. p. 449.

A reforma urbana

Ao assumir a presidência da República em novembro de 1902, Rodrigues Alves propôs-se a solucionar os problemas básicos da cidade, erradicando os focos de epidemias e modernizando sua estrutura urbana colonial. O Centro, super povoado, era também a sede, ao mesmo tempo, dos poderes político e econômico. Era portanto fundamental reorganizar o espaço urbano, de modo a tornar o Rio uma metrópole "civilizada e cosmopolita".⁸

O Governo Federal encarregou-se de dois empreendimentos principais: a construção da Avenida Central, que cortaria o centro nevrálgico da Capital da República, e as obras de modernização do porto, fundamentais para a manutenção do Rio de Janeiro como principal ligação do país com o comércio internacional e como foco de atração de imigrantes.

A construção do moderno porto da Capital foi iniciada em março de 1904, e seus trabalhos duraram até 1911. Implicou na demolição de inúmeras construções e, sobretudo, no aterro de toda uma área formada por praias e enseadas, nas quais funcionavam pequenos embarcadouros e trapiches independentes, para poder construir, numa primeira etapa, um cais retilíneo com 3.500 m de extensão, que permitisse aos navios atracar diretamente para serem descarregados por modernos guindastes elétricos.⁹

A obra do porto incluía, também, a abertura de duas avenidas que lhe dariam acesso, ambas construídas sobre áreas de aterro, no litoral e no que restava do saco de São Diogo. A Avenida do Cais, paralela ao porto, articulava este com a zona industrial emergente de São Cristóvão e subúrbios mais próximos. Completava essa obra a cargo do Governo Federal, a retificação e o prolongamento do canal do Mangue até o novo cais. A Avenida do Mangue acompanhava o canal sobre os terrenos

⁸ Sobre a reforma urbana de Pereira Passos existe uma vasta bibliografia, sendo talvez a obra de Benchimol, J. L., *cit.*, o mais completo trabalho sobre o assunto. Podemos citar também a coletânea de artigos e documentos organizada por Del Brenna, Giovanna Rosso. *O Rio de Janeiro de Pereira Passos*. Rio de Janeiro: Index, 1985, e o excelente trabalho de Abreu, M. A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 1987. Sobre detalhes da reforma, ver os trabalhos de Lamarão, S.T.N. *Dos Trapiches ao Porto*, Rio de Janeiro: Secr. Municipal de Cultura, 1991; e Rocha, O. P. *A Era das Demolições*, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1986.

⁹ Benchimol, J. L. "A Modernização do Rio de Janeiro", in Del Brenna *cit.* p. 601.

aterrados, e seria a outra via de comunicação do porto com a cidade e com o bairro de São Cristóvão.

Para cobrir todos esses aterros foram aproveitados a terra e entulho resultantes do desmonte do Morro do Senado, que já vinha sendo utilizado em aterros anteriores, e uma pequena parte do Morro do Castelo, que teve que ser cortado para dar passagem à Avenida Central.

A construção da Avenida Central começou em fevereiro de 1904, e representou um verdadeiro turbilhão no velho Centro, arrasado em poucos meses para dar lugar a uma artéria moderna que centralizasse as melhores casas comerciais, grandes companhias, jornais e edifícios públicos. As demolições desencadearam-se numa ação devastadora, arrasando o labirinto de ruelas estreitas da Cidade Velha, onde se encontravam o alto comércio e as finanças da Capital, misturados a uma multidão de trabalhadores livres, que transitavam entre seus locais de trabalho e suas moradias, exercendo um comércio ambulante ou atividades artesanais.

O objetivo era desafogar o velho centro colonial, abrindo um largo canal de circulação do ar, de modo a transformar o aspecto e as condições de higiene daquele espaço. O custo social foi enorme, pois a obra desabrigou milhares de pessoas e desorganizou completamente seu modo de vida, destruindo também o pequeno comércio e as oficinas existentes na área.

Além dessas obras, de responsabilidade do Governo Federal, o prefeito Pereira Passos também se encarregou de diversas medidas reformadoras e de obras a nível municipal, desde o apoio à vacinação obrigatória, organizada pelo Governo Federal, até a abertura de inúmeras avenidas e alargamento de muitas ruas no centro e adjacências. Pereira Passos assumiu a prefeitura em 2 de janeiro de 1903, e levou à frente, paralelamente à reforma urbana, uma série de medidas de controle e saneamento, de modo a completar a transformação da cidade. Estabeleceu uma legislação draconiana referente às construções e aos usos do espaço urbano. Declarou guerra aos quiosques e às construções mal ventiladas; à venda de vísceras de reses e à ordenha de vacas leiteiras na via pública; aos animais soltos na rua. Paralelamente, proibiu a venda de vários produtos por ambulantes, o que também destruiu o trabalho de muita gente.

A construção da Avenida Beira-Mar facilitava o tráfego entre o Centro e os arrabaldes da zona sul, e criava, ao mesmo tempo, um pitoresco passeio pela orla marítima. A avenida, com 5.200 m de extensão, estendia-se pelo litoral desde a base do Morro do Castelo até o final da Praia de Botafogo, passando por traz do Morro da Viúva.

No sentido da zona norte, a Prefeitura alargou várias ruas e construiu

algumas avenidas, que ligavam o Centro aos pólos de convergência das vias suburbanas. Essa gigantesca remodelação exigiu a demolição de centenas de prédios, que se somaram aos destruídos pela construção da Avenida Central e do novo porto.

As obras de saneamento, higiene e embelezamento por parte da Prefeitura, incluíram a canalização de rios, o saneamento de um trecho da Lagoa Rodrigo de Freitas e a definição de um espaço para depósito do lixo urbano — a Ilha de Sapucaia. Toda essa revolução na estrutura da cidade não podia deixar que afetar profundamente seus habitantes, em particular a população de baixa renda, que foi a mais atingida com as reformas e as novas posturas.

Ao mesmo tempo, o Dr. Oswaldo Cruz começou, em abril de 1903, sua luta contra as epidemias da Capital. Atacou de imediato a febre amarela, a partir da extinção dos mosquitos e o isolamento dos doentes em hospitais. Em seguida, foi a vez da peste bubônica, com o extermínio de ratos e pulgas, limpeza e desinfecção de ruas e casas. As áreas mais fiscalizadas eram os quarteirões pobres do Centro, onde havia maior densidade demográfica, com famílias concentradas nas casas de cômodos e nos cortiços. Tratava-se de um esforço gigantesco desenvolvido ao mesmo tempo em que se desapropriavam as casas que seriam demolidas para a abertura de novas ruas.¹⁰

A terceira epidemia a ser atacada foi a varíola, através da vacinação obrigatória, com exigências e forma de aplicação tão radicais que levaram à revolta uma população já desgastada pelo turbilhão da reforma. A reação durou duas semanas, em novembro de 1904, e resultou num total de 949 presos, 700 dos quais, na Ilha das Cobras.¹¹

Enquanto a cidade se contorcia e se transformava, as empresas de serviços públicos também procuravam enquadrar-se na nova perspectiva modernizadora. O momento era ideal para investimentos em serviços urbanos no Rio de Janeiro. As companhias de bondes, sobretudo, aproveitavam o espaço das ruas que se abriam para ampliar suas redes. Em 1900, a Prefeitura reduzira os prazos para a eletrificação das linhas das diversas empresas.¹² Isto nos mostra que o bonde elétrico ainda estava

¹⁰ Abreu, M. A. *op. cit.* p. 94. Ver também Benchimol, J. *Pereira Passos... op. cit.*

¹¹ Carvalho, J. M. *Os Bestializados*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. p. 108-113.

¹² Companhia de Carris Luz e Força do Rio de Janeiro (CCLFRJ), *Tramways*. Rio de Janeiro, 1940. Decreto n° 739 de 17.03.1900. p. 631-634.

engatinhando no início do século XX. A tração elétrica só chegou a Copacabana em 1903.¹³

Quando se abria a Avenida Central, em 1904, e ao mesmo tempo, a Prefeitura aterrava a Praia de Botafogo para construir a Avenida Beira-Mar, a Companhia Jardim Botânico foi contratada para fornecer o aterro da praia, trazendo entulho das demolições, podendo utilizar até três vagões rebocados a um carro elétrico para este fim.¹⁴

Como se pode perceber, a associação do poder público com as empresas de bondes, em particular no caso da Companhia Jardim Botânico, mudou a lógica da cidade. Houve uma real superação da forma e do clima da velha cidade colonial escravista do século XIX, com a adaptação do espaço urbano da Capital às exigências do mundo capitalista. Como diz Maurício Abreu,

dialeticamente, o período Passos representa também a etapa inicial de desenvolvimento de novas e importantes contradições, agora de base totalmente capitalista, que marcarão profundamente a evolução da cidade no século XX.¹⁵

Foi portanto nessa conjuntura, com os novos parâmetros urbanos e sociais, que teve acesso à cidade a grande companhia estrangeira de serviços públicos e o novo conceito de empresa monopolista.

A chegada da Light ao Rio de Janeiro

As empresas do grupo Light, e os empresários norte-americanos que as organizaram, chegaram ao Brasil, em 1899, para atender a uma proposta de concessionários de linhas de transporte ferro-carris por tração elétrica na cidade de São Paulo.¹⁶

A equipe dirigente da companhia canadense era formada por um engenheiro norte-americano, Frederick S. Pearson, especialista em redes elétricas de carris urbanos e barragens hidroelétricas, e um advogado

¹³ Gerson, B. *História das Ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Livraria Brasileira Editora, 1965. p. 419.

¹⁴ CCLFRJ. *op. cit.* Termo de 18.07.1904. p. 655.

¹⁵ Abreu, M.A. *op. cit.* p. 67.

¹⁶ Szmrecsányi, T. e Saes, F. A. M. "Energia Elétrica e Capital Estrangeiro: o caso da São Paulo Light, 1899-1904", *Resgate* n° 04 (1992), p. 9-17. Ver também McDowall, Duncan. *The Light. Brazilian Traction Light and Power Co. Ltd. (1889/1945)*, p. 31-46.

canadense, Alexander Mackenzie, que assumiu a direção da Companhia no Brasil. Pearson, que já tinha vindo ao Rio de Janeiro, sentiu-se imediatamente atraído pela cidade, centro urbano muito mais importante do que São Paulo naquele momento.

Em 1900, Mackenzie começou a se informar sobre as condições dos serviços públicos de energia elétrica, iluminação e transporte na Capital. A partir de 1902, foi iniciado o processo de elaboração de propostas e articulação política que consumiu mais de três anos, até a autorização para o funcionamento da empresa. Apesar daquele momento ter sido ideal para interferências no espaço urbano do Rio de Janeiro, as sondagens de Mackenzie com relação às concessões de serviços públicos foram-se arrastando durante os anos de 1903 e 1904.

Para poderem atuar nos serviços públicos da Capital era necessário que os empresários norte-americanos negociassem, ao mesmo tempo, com três instâncias de poder: o poder federal definia toda uma legislação referente ao uso das quedas d'água para produção de energia; o poder estadual autorizava a construção de barreiras nos cursos d'água do Estado do Rio de Janeiro, uma vez que não havia quedas d'água de grande porte no Distrito federal, e definia regras de desapropriação de terrenos nas margens que seriam alagadas; e o poder municipal regia a atividade da companhia no âmbito da cidade do Rio de Janeiro, e já tinha estabelecido um decreto limitando as possibilidades de monopólios na área de serviços públicos.

Havia, também, no Rio uma forte corrente nacionalista preocupada com a presença da companhia estrangeira. Por outro lado, a questão da eletricidade tornava-se polêmica no Brasil. O ano de 1904 foi de duras batalhas políticas e de forte concorrência. Do ponto de vista da legislação brasileira, havia uma série de dificuldades que se opuseram ao projeto da Light no Rio de Janeiro, inexistentes na época da formação da empresa em São Paulo. Eram leis e decretos contraditórios, que tentavam disciplinar a exploração da energia proveniente das quedas d'água, além do decreto municipal restringindo os monopólios.

Ao adquirir a concessão Reid, Mackenzie aproximou-se do prefeito Pereira Passos e conseguiu neutralizar o Decreto municipal nº 1001, que se referia aos monopólios na produção de energia elétrica. Aproveitando que a concessão era municipal, mas anterior ao decreto, conseguiu manter o direito exclusivo até 1915, um período curto porém essencial para o desenvolvimento da empresa como monopólio. Em fevereiro e março de 1905, Mackenzie conseguiu algumas alterações importantes nas concessões através de despachos do Prefeito. Essas

melhorias foram mais tarde incorporadas ao novo contrato assinado com a Prefeitura, no final de 1907, quando foram finalmente obtidas as formas ideais dos contratos, de produção e distribuição de energia e da unificação das concessões dos bondes.

Após três anos de trabalhos intensivos, inaugurava-se, em 1908, a usina de Fontes no ribeirão das Lages. A linha de transmissão já tinha sido construída no ano anterior, permitindo a entrada em atividade imediata, dando início ao fornecimento de energia para os grandes consumidores. Naquele mesmo ano, foram firmados contratos com diversas empresas industriais para fornecimento de energia elétrica como força motriz para as fábricas. Todos foram contratos de longo prazo, com garantia de consumo mínimo.¹⁷

A distribuição da energia dentro da cidade era feita por rede subterrânea na zona central, enquanto que na periferia e nos subúrbios predominavam as redes aéreas. Uma alta percentagem do consumo de energia concentrava-se na zona de distribuição aérea, onde se localizavam as grandes indústrias: os bairros da Gávea, Andaraí, Vila Isabel e São Cristovão, que eram os principais distritos industriais na época. A primeira empresa a contratar com a Light o fornecimento de energia hidroelétrica, ainda em 1908, foi a Companhia de Fiação e Tecelagem Carioca, estabelecida próximo ao Jardim Botânico na Gávea, com um total de 1600 HP a serem instalados progressivamente até o final do ano seguinte. Seguiram-se, no mesmo ano, a fábrica Cruzeiro, da Companhia América Fabril; a Companhia de Fiação e Tecidos Aliança; e a Progresso Industrial do Brasil, em Bangu, na zona rural, que contratou o fornecimento de energia elétrica apesar de ainda estar fora da área da linha de transmissão. O contrato mais importante daquele primeiro momento — 1800 HP a serem instalados imediatamente — foi fechado com uma firma inglesa, a *Rio de Janeiro Flour Mill and Granaries Ltd*, conhecida como Moinho Inglês.

No ano seguinte, completaram-se contratos com as outras unidades da Companhia América Fabril e as empresas têxteis restantes e, em 1910, com as cervejarias, fábricas de sabão e velas, fundições, o Arsenal de Marinha, obras do porto, enfim, toda a atividade produtiva foi sendo conquistada, e foram fechados contratos de longo prazo para o fornecimento de energia elétrica, nas melhores condições possíveis. Iniciaram

¹⁷ Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. (RJTLPL). *3d Annual Report*. Ref. 1908. p. 10-11. Todas as informações referentes à rede e aos contratos foram obtidas nos relatórios.

finalmente o fornecimento à fábrica de Bangu, que pode dar início a adaptação de sua maquinaria para receber energia elétrica através da subestação de Cascadura, a qual então entrava em funcionamento. O contrato foi ampliado para praticamente o dobro da potência a ser instalada, com a adaptação de todas as unidades.¹⁸

A rápida seqüência de contratos mostra a estratégia dos empresários em atuação, e confirma a previsão de Mackenzie, em 1908, que considerava que todos os negócios sob contrato estariam em operação em 1° de novembro de 1909, e "com esses contratos e aqueles que estavam na época em negociação, a Companhia estaria fornecendo, em pouco tempo, a praticamente todos os grandes consumidores de energia no Distrito Federal".¹⁹

No que se refere à iluminação pública e privada, os anos de 1906-1907 foram dedicados à adaptação das instalações de gás para a eletricidade, iniciando-se então a troca por lâmpões e distribuição dos *conduits* para a fiação, pois já se havia iniciado o fornecimento de energia para iluminação a partir da usina termoelétrica. O processo de expansão tinha que ser rápido, para garantir o consumo sobretudo de particulares, cujo fornecimento tinha um prazo de privilégio somente até 1915.

A iluminação elétrica restringia-se, no início, à área pública. O fornecimento de eletricidade à Sociéte Anonyme du Gaz só foi regulamentado em 1909, quando esta empresa passou ao controle da Light. A substituição dos lâmpões de gás por lâmpadas criou uma demanda de postes e outros materiais elétricos, que foram aos poucos sendo produzidos nas oficinas da própria empresa. O consumo expandiu-se rapidamente, sobretudo de lâmpadas incandescentes, que eram usadas preferencialmente por particulares. Em 1913, foi completada a extensão do túnel do rio Pirai, ampliando a capacidade da barragem e aumentando o potencial da usina de Lages para 84.000 HP.

Para tornar realmente lucrativa a produção de energia, era preciso unificar a rede de bondes. Algumas das empresas existentes tinham sido progressivamente absorvidas pela Light e, finalmente, no ano de 1907, foi feita uma consolidação das concessões e contratos das companhias do Centro e zona norte da cidade: Carris Urbanos, Companhia Ferro-

¹⁸ Lamarão, Sérgio T. N. *A Energia Elétrica e o Parque Industrial Carioca (1880-1920)*. Niterói: PPGH-UFF, 1997 (tese de doutorado. Mimeo). p. 257.

¹⁹ RJTLP. *3d Annual Report*. Ref. 1908.p.10. Ver também a questão da energia elétrica para fins industriais em Lamarão, Sérgio T. N. *Op. cit.* Capítulo 5.

Carril de São Cristóvão e Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel.²⁰

Através da união das três companhias, a Light passou a deter o monopólio do serviço de bondes numa área que correspondia a três quartos da zona urbana do Distrito Federal, abarcando a zona central da cidade e a nova área industrial, que começava a se estender para a zona norte.²¹ A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, na época ainda concorrente, controlava a zona sul: a antiga área industrial da Gávea e os novos bairros residenciais da orla marítima.

Uma vez obtido o controle e a unificação da maioria das empresas de bondes da capital, a Light preocupou-se em estruturar o sistema de transportes eletrificados sobre trilhos, através da renovação e extensão das Unhas. Rapidamente reduziram os trajetos operados por tração animal e, em 1909, a rede unificada estava inteiramente eletrificada, ligando-se no ano seguinte à da Jardim Botânico, nas mesmas condições.

A uniformização das bitolas e dos tipos de carros permitiu acrescentar lugar para mais um passageiro por banco em praticamente todas as linhas da cidade. O aumento de 4 para 5 passageiros por banco representava 25% da capacidade e, conseqüentemente, dos lucros. Por outro lado, a uniformização permitiu a interligação entre as redes das três empresas, reduzindo custos e ampliando o atendimento. Também se tornou possível concentrar as garagens em um ou dois pontos, o que representou racionalização e economia. O contrato definitivo só foi assinado na gestão seguinte à de Pereira Passos.

A Companhia Carioca, que atuava nos morros de Santa Teresa e Paula Mattos e já tinha boa parte de suas linhas eletrificadas na virada do século, também foi incorporada à companhia canadense na mesma época e nos moldes do contrato de unificação. As linhas dessa empresa, que era um ramal independente, continuaram a funcionar no sistema de bitola estreita, com bondes pequenos, em virtude das ladeiras e ruas estreitas e cheias de curvas do bairro montanhoso.

Outras pequenas empresas periféricas foram sendo incorporadas progressivamente à rede da Light: a Estrada de Ferro da Tijuca, a Companhia Ferro-Carril de Jacarepaguá e a Companhia Ferro Carril de Madureira. Em dezembro de 1910, a Companhia Jardim Botânico também já estava incorporada à Rio Light como uma empresa subsidiária. Seus relatórios e balanços passaram a ser incluídos nos da *holding*, suas

²⁰ CCLFRJ. *Op. cit.* Contrato de Unificação. 06.11.1907. p. 431.

²¹ RJTLP. *3d Annual Report*. Ref. 1908. Toronto, p. 3.

linhas foram interligadas com as redes das outras companhias, a fonte de energia passou a ser a mesma da companhia canadense, e os carros seguiam o mesmo padrão. A unificação das linhas permitiu a extensão da rede desde o centro até Ipanema e Leblon, na orla marítima da zona sul, ou até Madureira e Jacarepaguá, nas zonas norte e rural. Depois disso, podia-se ir de bonde a qualquer ponto da região metropolitana. Era um transporte fresco, rápido, pontual, confortável e democrático.

O contrato da *Société Anonyme du Gaz* com o Governo Federal foi renovado no final de 1909 e permitia à empresa utilizar a energia elétrica "produzida por terceiros", sendo o contrato aprovado pelo Governo. Graças à esta fórmula, a Light passou a fornecer energia elétrica à *Société*, que já era então sua subsidiária, para iluminação pública e particular. No mesmo ano foi assinado um contrato entre as duas empresas para oficializar esse sistema.²²

Para garantir seu monopólio no espaço da Capital, os empresários da Light fizeram algumas concessões. O novo contrato de energia elétrica, assinado em junho de 1907, mantinha o prazo do privilégio da concessão Reid até 1915, e ampliava as faixas de contribuição, reduzindo drasticamente o valor das tarifas.²³ O pagamento seria feito metade em moeda local, metade em ouro ao câmbio médio do mês do consumo. Aparentemente, a alteração das tarifas teria sido uma mudança para pior. Entretanto, durante o período de exclusividade, o preço reduzido da energia hidroelétrica facilitava a conquista de um mercado cativo, que era essencial garantir antes da possibilidade de entrada de concorrentes no setor. Havia também uma estratégia de ganho de escala no consumo, incentivando os altos investimentos.

Outro detalhe da estratégia de conquista de mercado foi a cobrança feita apenas em papel moeda, sem conversão, durante os anos correspondentes à implantação do sistema. A manutenção da tabela fixa foi mais um atrativo para os primeiros consumidores. Do ponto de vista da empresa, não chegava a representar uma perda, pois a taxa cambial estava estabilizada graças à recente existência da Caixa de Conversão.²⁴

²² Brasil. Ministério de Obras Públicas. "Iluminação Pública da Cidade do Rio de Janeiro - esboço histórico". In *Relatório*. Vol.2, 1922. Há uma referência ao contrato entre a *Rio-Light* e a *Société Anonyme du Gaz*. Não foi encontrado o documento integral, nem o original nem a transcrição, p.176.

²³ CCLFRJ, *Eleticidade e Gás*. Rio de Janeiro, 1945. Contratos de 7/6/1900. p. 277-289 e de 25/6/1907. p.323-325.

²⁴ Delfim Neto, Antônio. *O Problema do Café no Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1979, p. 48.

Foi um planejamento de conquista agressiva. Observando-se a Tabela III, referente aos rendimentos da empresa por setor, nota-se que o salto de rentabilidade de força e luz se deu no ano de 1908, quando foi inaugurada a usina de Lajes, iniciando o fornecimento de energia às grandes fábricas do Rio de Janeiro. Desta forma, quando terminou o prazo da exclusividade, em 1915, a Companhia já dominava o mercado sem chance de concorrência. A partir desta data as tarifas começaram a ser revistas.

Da mesma forma que as tarifas de energia elétrica, as tarifas dos bondes foram reduzidas. A maioria das seções custava \$100 (cem réis). Só pagavam \$200 (duzentos réis) os usuários privilegiados: passageiros de primeira classe, dentro da primeira zona. Para a segunda classe, a segunda e terceira zonas (que correspondiam aos subúrbios) reduziam-se à uma única, no valor total de \$100 (cem réis).

Além do interesse de conquista dos consumidores, havia um ganho de escala, pois a unificação das bitolas e dos carros com uma largura maior aumentava o potencial de atendimento e a lucratividade do sistema. Por outro lado, a unificação das linhas também reduzia enormemente os custos, na medida em que racionalizava os itinerários. Pode-se notar pela Tabela 3, o grande aumento de rentabilidade no setor, a partir da incorporação da Companhia Jardim Botânico, em 1910.

Tabela 3. Rentabilidade das Subsidiárias (1000 dólares canadenses)

Renda Bruta	1907	1908	1909	1910	1911
Bondes	3505	3625	3642	6439	7134
Telefones	116	175	210	257	362
Luz e Força	307	841	1130	1836	2881
Gás	2376	2497	2546	2428	2575
Total	6304	7138	7528	10960	12952
Renda Líquida	1907	1908	1909	1910	1911
Bondes	1353	1530	1745	3341	3742
Telefones	48	105	109	131	187
Luz e Força	230	643	837	1375	2017
Gás	490	453	378	547	820
Total	2120	2730	3068	5393	6767

Fonte: RJTLP. *Annual Reports* - 1907-1911.

As tarifas do serviço de bondes mostram uma preocupação social do contrato, tornando mais acessível o transporte coletivo para a população menos favorecida. Uma medida fundamental do Governo na época foi

manter as tarifas dos bondes estáveis pois, com a expulsão dos moradores do centro para a periferia, o preço do transporte passava a ser um ponto essencial do orçamento dos trabalhadores. Nesse sentido, embora no momento do contrato as tarifas baixas tenham sido uma proposta estratégica, posteriormente a Light não teve possibilidade de influir naquele valor. Esta questão passou a ser, progressivamente, um problema para a empresa, e no final das contas, para a própria sobrevivência dos bondes.

A expansão do sistema eletrificado foi feita concomitantemente com a expansão da cidade. Como já vinha acontecendo desde os anos 1880, os bondes abriam caminho juntamente com as empresas de construção e urbanismo. As linhas foram-se estendendo para os subúrbios da zona norte e para Ipanema e Leblon na zona sul. O resultado dessa estratégia foi um excelente sistema de transporte coletivo urbano e suburbano, aproximando diferentes regiões da cidade, rompendo caminho nas barreiras de montanhas, distribuindo-se pela difícil topografia do Distrito Federal, e abrindo novas áreas de habitação, de comum acordo com as imobiliárias e com a Prefeitura.

A aquisição da Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel trouxe como complemento a *Brasilianische Elektrizitäts Gesellschaft*, empresa responsável pelos serviços telefônicos da cidade, que pertencia aos mesmos concessionários da empresa de bondes. A absorção deste serviço foi uma condição estabelecida pelos empresários alemães para a venda da empresa de transportes ferroviários, que era fundamental para estabelecer um controle unificado das diversas linhas de bondes. Os empresários da Light, entretanto, não estavam seguros de seu interesse no setor de telefonia, e não se envolveram com uma alteração imediata da concessão. O serviço foi mantido e aperfeiçoado, tendo como superintendente o engenheiro Trowbridge. Um incêndio na central de telefones pouco depois de assumirem o controle da empresa, destruiu a maior parte das instalações da companhia alemã, o que apressou os norte-americanos a substituírem os antigos equipamentos por novos do sistema americano da *Bell Telephone Co.*, à qual pertencia Trowbridge. Este, à medida que recuperava e desenvolvia o serviço do Distrito Federal, foi obtendo uma série de concessões no setor de telefonia, nos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e mesmo São Paulo, que terminaram mais tarde sendo adquiridas pela Light, levando à formação da *Brazilian Telephone Company*.

A introdução da energia elétrica acoplada à remodelação da cidade, com a criação de novos bairros e introdução de novas tecnologias, iria transformar o cotidiano dos cidadãos. A nova cidade exigiria da po-

pulação uma adaptação às suas novas condições de vida. Houve uma penetração de novos valores em diversos setores culturais, com o gramofone substituindo as serenatas nos saraus, o cinematógrafo trazendo uma nova opção de lazer junto com novas idéias e costumes, e o gás deixando de servir à iluminação e passando a ser usado na cozinha.²⁵

A entrada da eletricidade no cotidiano da população já vinha se fazendo progressivamente, e trazendo mudanças no comportamento e na noção de tempo e espaço, que se intensificaram com a chegada da Light. Desde o final do século XIX, os cariocas passaram a conviver com novos mecanismos que trouxeram mudanças definitivas nos hábitos urbanos. A nova energia favorecia o surgimento de novas práticas sociais e novos costumes. Criavam-se pontos de encontro, como as *terrasses* dos cafés e os cinematógrafos, e reanimavam-se as salas de teatros. A eletricidade permitia a expansão de uma cultura urbana, cosmopolita, dinâmica, ávida de novidades. A chegada da Light ampliou e sistematizou as novas usanças.

A reforma urbana e a energia elétrica trouxeram uma gigantesca transformação das atitudes cotidianas. Ao lado da dispersão física dos membros da comunidade de baixa renda, expulsos do centro pela reforma, a energia barata permitiu uma ampliação das horas úteis do dia, para o lazer ou para o trabalho. A rede de transporte barato mudou os hábitos de moradia e ampliou o espaço urbano encurtando as distâncias. A cidade esticou os horários dos encontros sociais e as empresas passaram a aproveitar as horas extras para a produção. O que dava novas perspectivas ao uso do tempo e possibilidades de ganho aos cidadãos.

Reorganização social da cidade

A expulsão e abandono da grande maioria dos habitantes do perímetro afetado foi o outro lado da reforma burguesa, que transformou o Rio na "cidade maravilhosa". A necessidade essencial no momento era o saneamento e o embelezamento da área central da cidade, e sua especialização como espaço do grande comércio e altas finanças, além da política e da administração pública. Para isto, era preciso acabar com a excessiva densidade demográfica no centro e sobretudo com as habitações insalubres na área nobre da cidade. A reforma não atingiu somente os cortiços e pardieiros. Ao derrubar quarteirões inteiros de

²⁵ Rocha, O. P. A *Era das Demolições*, p. 111.

habitações coletivas, oficinas e pequeno comércio, a reforma desarticulou um modo de vida, abalou os alicerces culturais de uma comunidade e de toda a cidade.

Os deslocamentos de população da área central levaram à expansão dos subúrbios e à reorganização de núcleos de baixa renda em outros locais do centro.²⁶ Uma das áreas que já vinha se transformando desde o final do século XIX era o Largo do Rocio Pequeno, ou Praça Onze, na Cidade Nova. Tinha sido uma das primeiras áreas de ocupação aristocrática nos meados do século XIX, e se tornara, na última década e no início do século XX, uma região de concentração demográfica eminentemente popular, juntamente com os antigos bairros portuários próximos, que se encontravam isolados no interior pela imensa faixa de aterro que consolidou o porto e pelos morros que os separavam do resto da cidade.

A necessidade de encontrar moradia perto do trabalho depois do arrasamento do centro da cidade fez com que surgissem outras formas de habitação, em especial a construção de casebres nos morros ainda desocupados da área central. A "favela" não se originou naquele momento, mas ele se desenvolveu e se expandiu a partir de então, e seu foco original foi justamente um dos morros da área portuária.

O bonde era usado tanto pelo operário para ir para a fábrica quanto para a empregada doméstica ou a balconista irem trabalhar. Os estudantes de todas os setores sociais o utilizavam. As senhoras de classe média iam às compras, ao cinema, levavam as crianças à praia ou para a escola. Até senhores ricos, profissionais liberais, usavam o bonde — não tinha riscos de atraso, era fresco, agradável, podia-se ter "dois dedos de prosa" com algum vizinho interessante, era possível ler tranqüilamente o jornal ou um romance. Foi talvez para a Light, graças às tarifas congeladas, a sua "ovelha negra financeira", o seu "calcanhar de Aquiles". Mas foi dos serviços que a empresa prestou, aquele que se tornou mais popular.

A entrada da energia elétrica junto com a remodelação da cidade, a criação de novos bairros e a introdução de novas tecnologias, transformou o cotidiano dos cidadãos. A nova cidade exigiu da população uma adaptação às novas condições de vida. Do ponto de vista das classes populares, e mesmo com relação a outros grupos sociais, significou uma modificação drástica dos valores sociais existentes até então.

²⁶ Rocha, O. P. *Op. cit.* Capítulo IV.

(...) Uma gigantesca transformação das atitudes cotidianas. Paralelamente a isto, a esta dispersão física dos membros da comunidade, verificamos a penetração destes novos valores em diversos setores culturais. Por exemplo, os saraus, onde havia trova e serenata, são substituídos pela audição do gramofone. A comida, temperada ao sabor da lenha do fogão, substituída por aquela feita pela chama do gás.²⁷

Sobravam, como ilhas de resistência cultural, a Praça Onze e os bairros da área portuária, áreas que se interligavam de diversas maneiras. Como arma dessa resistência, expandiu-se a música popular — o samba, o choro, o maxixe. As músicas exprimiam as vivências de seus autores trazendo um testemunho do cotidiano da época. Nesses relatos, o bonde era um personagem freqüente, e as músicas nos contam como funcionava o sistema. Por exemplo, a distribuição social pode ser conhecida por esse caminho:

Eu só viajo em bonde de tostão
São Luiz Durão
São Luiz Durão

Bonde mais caro é pra gente fina
Santa Alexandrina
Santa Alexandrina²⁸

Outra música de Carnaval muito conhecida foi "Seu Condutor", que falava justamente do personagem principal do bonde, e das diferenças de preço de acordo com o bairro e com as seções. Por aí também se pode avaliar a distribuição social dos bairros:

Seu condutor, dim dim
Pára o bonde pra descer o meu amor
O bonde da Lapa O bonde Tijuca
é cem réis de chapa me deixa em sinuca

²⁷ Rocha, O. P. *Op. cit.* p. 111.

²⁸ Alencar, E. *O Carnaval Carioca através da Música*. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1979. p. 208. O escritor sugere que o verdadeiro autor da música seria Lamartine Babo, que era funcionário da Light.

O bonde Uruguai E o Praça Tiradentes
é duzentos que vai não serve pra gente³⁹

Principais conclusões

A velha capital começou a modificar-se realmente na segunda metade do século XIX, a partir da introdução de novas tecnologias que se estabeleceram sobre o seu traçado colonial. A iluminação a gás desencadeou um primeiro processo de modernização, dando origem a novos hábitos e costumes. Os bondes, transportes coletivos sobre trilhos, vieram pouco depois tirar a cidade de seu quadro tradicional. A expansão e eletrificação das linhas teve uma ação transformadora sobre o tecido urbano, ampliando a malha muito além do antigo centro, e mesmo da Cidade Nova, que começava a se formar na segunda metade do século.

O processo de expansão do Rio de Janeiro caracterizava-se, inicialmente, pela concentração das populações de baixa renda no centro, as camadas médias nos bairros próximos e a elite nos arrabaldes. A partir da reforma de Pereira Passos, seu crescimento teve um conteúdo ideológico consolidado, específico a cada região: zona norte, industrial e pequeno burguesa; zona sul, elitista e cosmopolita; o centro, comercial e administrativo; e os subúrbios proletários.

A expansão da cidade, com suas características excludentes, e com a permanência dos morros e seu bloqueio efetivo e simbólico, consolidou o espaço dos antigos bairros portuários como uma grande sobra. Tornaram-se, assim, área de moradia sobretudo da população de baixa renda, ligada ao trabalho do porto ou das oficinas, fundições e indústrias próximas. Um novo estilo de vida e novas formas de expressão nasceram desse desterro e desse reencontro.

A chegada da Light no Rio se deu em pleno capitalismo monopolista. Baseada na geração e distribuição de energia hidroelétrica, a empresa acabou abrangendo múltiplos setores de serviços urbanos. Estava organizada como uma *holding* regional, que controlava diversos serviços através de uma série de companhias subsidiárias, procurando o monopólio em todos as áreas em que atuou. O fato de instalar-se no momento da reforma urbana facilitou seu desempenho e sua estratégia de desen-

³⁹ Tinhorão, J. R. "Cinquenta Anos de Bonde na Música Popular", in *O Cruzeiro*. Edição comemorativa do IV Centenário do Rio de Janeiro, Nov. 1965. P. 67-70. O autor comenta que o sucesso de Alvarenga e Ranchinho também era conhecido como *Marcha Light and Power*.

volvimento rápido para garantir o monopólio em todas as áreas de atuação durante o período de exclusividade da concessão.

O bonde interferiu diretamente na vida da cidade e de seus habitantes. A cidade, além de se ampliar no processo de expansão das empresas, transformou-se com a reforma urbana e assumiu uma imagem que, apesar de socialmente estratificada e setorizada, passava uma descontração de cidade alegre e acolhedora, em grande parte graças à função social unificadora do bonde. Aproximando as distâncias e acelerando o ritmo de vida da capital, com seu aspecto característico e seu espaço democrático, revolucionou a estrutura urbana do Rio e foi, por muitas décadas, como que um símbolo da capital litorânea, um espaço onde tudo podia acontecer.

Por outro lado, a energia elétrica trouxe a modernização da produção industrial, e também as novidades da moda e do lazer para o cotidiano da capital. A cidade reformada e embelezada abria novos espaços culturais para a elite. Mas, em contrapartida, a população expulsa do Centro encontrou também novos espaços de confraternização e novas formas de expressão, que nos transmitem como se dava a interferência da Companhia na vivência e na cultura do povo do Rio de Janeiro.