

III CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA  
IV CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS  
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PESQUISADORES EM HISTÓRIA ECONÔMICA  
CURITIBA - 29/8 a 1/9 - 1999

*Elisabeth von der Weid*  
*Historiadora*  
*Fundação Casa de Rui Barbosa*  
*Rio de Janeiro*  
*Laboratório de História Social da Economia - UFF*  
*Niteroi - Brasil*

Endereço : Rua Áurea 64 - Rio de Janeiro – 20 240-210  
Email : [eweid@alternex.com.br](mailto:eweid@alternex.com.br)

A/C : Centro de Pesquisas Econômicas / III Congresso Brasileiro de História Econômica  
Rua Dr. Faivre, 405 – sala 311 - 80060-140 - Curitiba - PR  
[ere@curitiba.funpar.ufpr.br](mailto:ere@curitiba.funpar.ufpr.br)

**Módulo 6 : História de Empresas**  
**Resumo da comunicação**

A REFORMA URBANA E A LIGHT : UMA REVOLUÇÃO COORDENADA  
NO ESPAÇO DA CAPITAL

O artigo inicia 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.* na cidade, em plena atividade de obras, o que facilitou para a empresa a introdução de fiação elétrica subterrânea, modificações nas bitolas e no traçado das linhas de bondes, e mudança completa do sistema telefônico alemão para o americano. Analisa-se a rapidez e objetividade da ação da companhia e os seus efeitos na malha urbana e no cotidiano da capital.

Por outro lado, observa-se as transformações advindas na organização social da cidade em consequência da reforma urbana, e como a *Light* se insere nesse processo. Observa-se, através de artigos de jornais da época e de letras de músicas, as relações da população com a companhia, em especial no que se refere ao transporte coletivo. As modinhas e as marchas de Carnaval são uma fonte riquíssima do imaginário popular sobre a empresa e seus serviços.

Finalmente, avalia-se os projetos da empresa e suas realizações, e os resultados no que se refere ao desenvolvimento urbano e social da cidade do Rio de Janeiro.

# A REFORMA URBANA E A LIGHT: UMA REVOLUÇÃO COORDENADA NO ESPAÇO DA CAPITAL

*Elisabeth von der Weid*

*Rio de Janeiro*

## **Introdução**

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 o espaço urbano. A iluminação a gás permitiu o prolongamento das horas úteis do dia para o trabalho e, sobretudo, para lazer. No final do século estava sob o controle da companhia belga *Société Anonyme du Gaz*, que tinha o monopólio da iluminação pública por meio do gás e da eletricidade.

A expansão das diversas linhas de bondes possibilitou a locomoção de pessoas que, antes, tinham dificuldades em sair do centro onde viviam. O novo transporte coletivo facilitou a transferência de moradia, 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 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: iluminação da estação central da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1879; pequenas centrais elétricas fornecendo energia aos teatros, bibliotecas e jornais; experiências de tração elétrica nos bondes – sobretudo das companhias Jardim Botânico e Carioca. Em 1899, 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, 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 sua aplicação.

Algumas indústrias estabelecidas nos anos 1880, chegaram a utilizar mão de obra escrava junto 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 trabalho 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.<sup>1</sup>

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.<sup>2</sup>

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. Desde os anos 1880, palacetes e sobrados transformavam-

---

<sup>1</sup> MARAN, Seldon. *Anarquistas, imigrantes e o movimento operário brasileiro*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.

<sup>2</sup> 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.

se pouco a pouco em unidades de produção - oficinas, manufaturas e mesmo fábricas – ou habitações coletivas.

O velho bairro da elite passara a atrair a indústria porque dispunha de antigos casarões que tinham sido abandonados e podiam ser aproveitados a baixo custo pelas fábricas. Por ter sido um bairro privilegiado, tinha abastecimento de água adequado, rede de esgotos, e ficava próximo dos terminais das ferrovias e dos portos da zona norte da cidade. A região se transformou em densa zona industrial.

Nesse meio tempo, o retrocesso da cafeicultura da 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.<sup>3</sup> O problema foi ampliado pela vinda, neste período, de uma leva importante 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.

**TABELA I Crescimento da população urbana no Brasil**

Censo	População total	População Urbana	População urbana %	População do Rio
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.

O Rio concentrava, naquele momento, mais da metade da população urbana do Brasil. A Tabela II mostra a taxa de expansão demográfica do período. A taxa mais alta deu-se

<sup>3</sup> INSPETORIA GERAL DE HIGIENE do Distrito Federal. Introdução ao *Recenseamento de 1890*. Relatório de 1892.

na década de 1880, correspondendo à época da decadência dos cafezais e à migração dos escravos após a abolição.

**TABELA II Crescimento anual da população 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. *Apud.* José Murilo de Carvalho.

Durante este período, as linhas de bonde abriram caminho para a formação e expansão dos bairros na região. 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 consequência do crescimento demográfico acelerado foi a radicalização dos problemas de salubridade e moradia, sobretudo nas freguesias mais antigas do centro. Este, entretanto, continuava febrilmente ativo 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.<sup>4</sup> O processo de expansão da cidade se fazia sem dar conta do imenso contingente de população de baixa 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 fez intensificar com o crescimento espacial, e sobretudo demográfico, da velha cidade. Nos quarteirões insalubres do centro e da zona portuária irrompiam

---

<sup>4</sup> DAMAZIO, S. *Retrato social do Rio de Janeiro na virada do século*. Rio de Janeiro, Eduerj, 1996..

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, maneira como foi implantado e como se expandiu não resolveu o antigo problema da contaminação do subsolo.<sup>5</sup>

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.

Apesar das epidemias constantes, o crescimento demográfico não reduzia. As autoridades médicas, 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 ser atacada com vacina.

Por essa época, o Rio de Janeiro era o porto de exportação do café, sobretudo das regiões dos estados do Rio e Minas Gerais e passara a centralizar o comércio de importação e redistribuição de mercadorias para um vasto interior.<sup>6</sup> Sua importância crescente 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, dando-lhe mais prestígio internacional.

## **A reforma urbana**

---

<sup>5</sup> BENCHIMOL, J.L. *Pereira Passos. Um Haussmann tropical*. Rio de Janeiro, Secr. Municipal de Cultura, 1990. p.73.

<sup>6</sup> 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.

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 a estrutura urbana colonial. O centro super povoado era ao mesmo tempo a sede dos poderes político e econômico. Era fundamental reorganizar o espaço urbano, de modo a tornar o Rio uma metrópole "civilizada e cosmopolita".

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.<sup>7</sup>

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 no aterro de toda uma área formada por praias e enseadas, nas quais funcionavam pequenos embarcadouros 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.<sup>8</sup>

A obra do porto incluía, também, a abertura de duas avenidas que lhe dariam acesso, ambas construídas sobre áreas de aterro. 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 Manguê até o novo cais. A avenida do Manguê, acompanhava o canal sobre os terrenos aterrados, e seria a outra via de comunicação do porto com a cidade e com São Cristóvão.

---

<sup>7</sup> 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, Secr. Municipal de Cultura, 1986.

<sup>8</sup> BENCHIMOL, J. L. "A modernização...". In DEL BRENNA *cit.* p. 601.

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 encontradas na área.

Além dessas obras, de responsabilidade do Governo Federal, o prefeito Pereira Passos também se encarregou de diversas medidas reformadoras e 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, às construções mal ventiladas, à venda de vísceras de reses e à ordenha de vacas leiteiras na via pública, aos animais soltos na rua.

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. Paralelamente, o prefeito proibiu a venda de vários produtos por ambulantes, o que suspendeu o trabalho de muita gente.

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.

O Dr. Oswaldo Cruz começou, em abril de 1903, a luta contra as epidemias da capital. Atacou de imediato a febre amarela, com a extinção dos mosquitos e isolamento dos doentes em hospitais. Em seguida, foi a peste bubônica, com a exterminação 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. <sup>9</sup> Um esforço gigantesco que se desenvolvia ao mesmo tempo em que se desapropriavam as casas que seriam demolidas para a abertura de novas ruas.

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. <sup>10</sup>

Enquanto a cidade se contorcia e se transformava, as empresas de serviços públicos também procuravam se enquadrar 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 reduziu os prazos de eletrificação das linhas das diversas empresas. O que nos mostra que o bonde elétrico ainda estava engatinhando no início do século XX. <sup>11</sup> A tração elétrica chegou a Copacabana em 1903.<sup>12</sup>

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.<sup>13</sup>

Como se pode perceber, a associação poder público / empresas de bondes, em particular no caso da Companhia Jardim Botânico, mudou a lógica da cidade. Houve uma real

---

<sup>9</sup> ABREU, M.A. *Opus cit.* p. 94. Ver também BENCHIMOL, J. *opus cit.*

<sup>10</sup> CARVALHO, J.M. *Os bestializados*. São Paulo, Companhia das Letras, 1987. p. 108-113.

<sup>11</sup> COMPANHIA DE CARRIS LUZ E FORÇA DO RIO DE JANEIRO (CCLFRJ), *Tramways*. Rio de Janeiro, 1940. Decreto nº 739 de 17.03.1900. p. 631-634.

<sup>12</sup> GERSON, B. *História das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Livraria Brasileira Editora, 1965. p.419.

<sup>13</sup> CCLFRJ. *Opus cit.* Termo de 18.07.1904. p.655.

superação da forma e clima da velha cidade colonial escravista do século XIX, e 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.* <sup>14</sup>

E foi 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* no Rio de Janeiro**

As empresas do grupo *Light*, e os empresários norte-americanos que as organizaram, chegaram no Brasil, em 1899, para atender a uma proposta de concessionários de linhas de transporte ferro-carris por tração elétrica na cidade de São Paulo.

A equipe dirigente da companhia canadense era formada por um engenheiro americano, F. S. Pearson, especialista em redes elétricas de carris urbanos e barragens hidroelétricas, e um advogado canadense, A. Mackenzie, que assumiu a direção da companhia no Brasil. O americano sentiu-se imediatamente atraído pelo Rio de Janeiro, centro urbano muito mais importante que São Paulo naquele momento.

Em 1900, Mackenzie começava 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 de ser o momento ideal para interferências no espaço urbano do Rio de Janeiro, as sondagens de Mackenzie com relação às concessões de serviços públicos se arrastaram durante os anos de 1903 e 1904.

---

<sup>14</sup> ABREU, M.A. *Opus cit.* p. 67.

Para atuar nos serviços públicos da Capital era necessário aos empresários canadenses entenderem-se, ao mesmo tempo, com três instâncias de poder: federal, estadual e municipal. Havia, também, 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 forte concorrência. Do ponto de vista da legislação brasileira, uma série de dificuldades que se colocaram diante do projeto da *Light* no Rio de Janeiro, não existiam na época da formação da empresa em São Paulo. Eram leis e decretos contraditórios, que tentavam disciplinar a exploração da força proveniente das quedas d'água.

Aproximando-se do Prefeito Pereira Passos, Mackenzie conseguiu neutralizar o Decreto municipal nº 1001, referente aos monopólios na produção de energia elétrica. Aproveitando que a concessão Reid 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.

Para tornar realmente lucrativa a produção de energia era preciso unificar a rede de bondes. Algumas das empresas existentes tinham sido progressivamente controladas pela *Light* e, finalmente, naquele ano, foi feita uma consolidação das concessões e contratos das companhias do centro e zona norte da cidade: Carris Urbanos, Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão e Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> CCLFRJ. *Opus cit.* Contrato de Unificação. 06.11.1907. p. 431.

Através da união das três companhias, a *Light* passava 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.<sup>16</sup> A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, na época ainda concorrente, controlava a zona sul: a antiga área industrial e os novos bairros residenciais da orla marítima.

A uniformização das bitolas e tipos de carros permitiu acrescentar lugar para mais um passageiro por banco em praticamente todas as linhas da cidade. Um 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 companhia subsidiária. Seus relatórios e balanços passaram a ser incluídos nos da *holding*, as linhas foram interligadas com as redes

---

<sup>16</sup> RJTLP. *2nd Annual Report*. Ref. 1908. Toronto. p. 3.

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, na zona norte. 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 era sua subsidiária, para iluminação pública e particular. No mesmo ano foi assinado um contrato entre as duas empresas para oficializar esse sistema.<sup>17</sup>

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.<sup>18</sup> O pagamento seria feito metade em moeda local, metade em ouro ao câmbio médio do mês do consumo. Aparentemente, a alteração das tarifas foi 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

---

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> CCLFRJ. *Eletricidade e Gás*. Contrato de 7/6/1900. p.277-289 e Contrato de 25/6/1907. p.323-325.

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 existência recente da Caixa de Conversão.<sup>19</sup>

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 III, o grande aumento de rentabilidade no setor, a partir da incorporação da Companhia Jardim Botânico, em 1910.

**TABELA III - Rentabilidade das Subsidiárias (1000 dólares canadenses)**

<b>Renda Bruta</b>	<b>1907</b>	<b>1908</b>	<b>1909</b>	<b>1910</b>	<b>1911</b>
Bondes	3505	3625	3642	6439	7134

<sup>19</sup> DELFIM NETO, Antonio. *O problema do café no Brasil*. Rio de Janeiro, FGV, 1979, p.48.

Telefones	116	175	210	257	362
Luz e Força	307	841	1130	1836	2881
Gás	2376	2497	2546	2428	2575
<b>TOTAL</b>		7138	7528	10960	12952

---

<b>Renda Líquida</b>	<b>1907</b>	<b>1908</b>	<b>1909</b>	<b>1910</b>	<b>1911</b>
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
<b>TOTAL</b>	2120	2730	3068	5393	6767

FONTE: RJTLP. *Annual Reports* - 1907-191.

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 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.

Uma vez obtido o controle e a unificação da maioria das empresas de bonde da capital, a *Light* preocupou-se em estruturar o sistema de transportes eletrificados sobre trilhos, através da renovação e extensão das linhas de bondes. Rapidamente reduziram as linhas operadas 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 expansão do sistema eletrificado foi feita concomitantemente com a expansão da cidade. Como sempre, 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.

Quanto aos telefones, adquiridos juntamente com a concessão da Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel, os empresários da *Rio Light* não estavam seguros de seu interesse no setor, e não se envolveram com uma alteração imediata da concessão. O serviço foi mantido e aperfeiçoado, tendo como superintendente o engenheiro Trowbridge. Este, à medida que desenvolvia o serviço do Distrito Federal, foi obtendo do estado do Rio de Janeiro, uma série de concessões no setor de telefonia, que terminaram mais tarde sendo adquiridas pela *Light*.<sup>20</sup>

A nova energia favorecia o surgimento de novas práticas sociais e novos costumes. Criavam-se novos 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.

### **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

---

<sup>20</sup> WEID, Elisabeth von der. “A gestação da Companhia Telefônica Brasileira”. In *Anais da I Conferência Internacional de História de Empresas*. Niterói, 1991.

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.<sup>21</sup> 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 se desenvolveu e se expandiu a partir de então.

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*, a sua “ovelha negra financeira”, o seu “calcanhar de Aquiles”. Mas foi dos serviços que a empresa prestou, aquele que se tornou mais popular.

---

<sup>21</sup> ROCHA, O. P. *A era das demolições*. Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura., 1986. Capítulo IV.



*O bonde da Lapa  
é cem réis de chapa  
O bonde Uruguai  
é duzentos que vai*

*O bonde Tijuca  
me deixa em sinuca  
E o Praça Tiradentes  
não serve pra gente <sup>24</sup>*

## **Conclusão**

A velha capital começou a se modificar realmente na segunda metade do século XIX, a partir da introdução de novas tecnologias que se estabeleciam sobre o traçado colonial. A iluminação a gás desencadeou o lento 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, caracterizando 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 todas as áreas em que atuou.

O bonde interferiu diretamente sobre a cidade e seus habitantes. A cidade, além de se ampliar no processo de expansão das empresas, transformou-se nesse período 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.

---

24 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*.