MEIOS DE TRANSPORTE

no Rio de Janeiro

v. 1

Noronha Santos

Biblioteca Carioca
1986-1996

A publicação de *Meios de transporte no Rio de Janeiro*, de Noronha Santos, após seis décadas de sua primeira e única edição, vem atender a um grande número de pesquisadores e interessados nas informações precisas acerca do desenvolvimento urbano, no que diz respeito à história e legislação dos transportes na cidade do Rio de Janeiro, até aproximadamente 1930.

Neste primeiro volume vamos encontrar, desde a época colonial, minuciosas descrições dos meios de locomoção, desde os carros de bois, liteiras, palanquins, até às primeiras estradas de ferro.

Considerada, ainda nos dias atuais, valiosa fonte de consulta, a obra de Noronha Santos apresenta, entre os vários tópicos abordados, a época da realeza, quando ficamos conhecendo em detalhes as pompas da Corte e da aristocracia, através das carruagens de luxo usadas no século XIX, os coches da fidalguia e outros meios de locomoção abrangendo, também, o Segundo Reinado.

MEIOS DE TRANSPORTE NO RIO DE JANEIRO
Noronha Santos

Biblioteca Carioca
1986-1996

Trilhos do Rio

50

MEIOS DE TRANSPORTE NO RIO DE JANEIRO

história e legislação

volume 1

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
Cesar Maia

Secretaria Municipal de Cultura
Helena Severo

Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural
Vera Mangas

Divisão de Editoração
Diva Maria Dias Graciosa

MEIOS DE TRANSPORTE NO RIO DE JANEIRO

história e legislação
volume 1

Noronha Santos

2ª edição

Biblioteca Carioca
1986-1996

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

Coleção BIBLIOTECA CARIOCA
Volume 36
Série Publicação Científica

Printed in Brazil/ Impresso no Brasil
ISBN volume 1: 85-85884-02-9

1ª ed. Rio de Janeiro: Tip. do Jornal do Commercio, 1934, 2 v.
Edição da Prefeitura do Distrito Federal; contribuição fotográfica de Augusto Malta.

Edição e revisão de texto: Divisão de Editoração do C/DGDI
Celia Almeida Cotrim, Diva Maria Dias Graciosa, Elizabeth Loboda, Rosemary de Siqueira Ramos

Estagiários:
Adriana Fraga; Eduardo Tavares (arte-final da capa, ilustrações); Lilian Salvatore (ilustrações); Maria Luiza Oliveira e Silvia C. Necho Pastore (revisão e pesquisa iconográfica); Silvia Pastore (índice onomástico)

Reprodução fotográfica
Marco Belandi (AGCRJ)

Arte-final do miolo
Valentim de Carvalho

Projeto gráfico da coleção
Heloisa Frossard

Editoração eletrônica
Idelfonso Gomes Monteiro Filho

Agradecimentos
Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro: Serviço de Biblioteca e Serviço de Documentação Especial.
Biblioteca Nacional; Museu da Imagem e do Som; Museu Histórico Nacional.

Catalogação: Diretoria de Bibliotecas C/DGDI

Santos, Noronha, 1876-1954

S237

Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação/Noronha Santos. – 2. ed. – Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Doc. e Inf. Cultural, Divisão de Editoração, 1996.
2v.: il. – (Biblioteca Carioca; v. 36-37. Série publicação científica)

Inclui índice onomástico.

1. Rio de Janeiro (cidade) – Transportes–História. 2. Rio de Janeiro (cidade)–Transportes–Legislação. I. Título. II. Série.

CDD 388.098153

Divisão de Editoração C/DGDI
Rua Amoroso Lima nº 15, sala 106 Cidade Nova
20211-120 - Rio de Janeiro - RJ – Telefone 273 3141 – Telefax 273 4582

Sumário

APRESENTAÇÃO

Francisco Agenor de Noronha Santos vem aguardando há muito tempo uma oportunidade de ver seus escritos reeditados e que suas obras sobre a história carioca, esgotadas e difíceis de serem encontradas pelos que se interessam em reviver o nosso passado, cheguem às mãos dos estudiosos de hoje.

Carioca da gema, nascido em 1° de outubro de 1876, na rua de São Diogo, depois rua General Pedra, desaparecida com as obras do Metrô, aqui faleceu em 15 de março de 1954.

Funcionário da antiga Diretoria Geral da Fazenda Municipal, onde ingressou em 1893, foi transferido para o Arquivo Municipal em 1910, atingindo o cargo de chefe de seção e aposentando-se em 1928. Ali exerceu a sua grande atividade de historiador carioca, rebuscando nos dados oficiais da municipalidade achegas para a publicação de suas obras históricas sobre a nossa cidade.

A sua bibliografia é vasta e preciosa, por isso o estímulo do Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural da Secretaria Municipal de Cultura em lançar a reedição de uma de suas mais valiosas publicações – *Meios de transporte no Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Tip. do Jornal do Commercio, Rodrigues & C., 1934 – é uma iniciativa altamente elogiosa. Neste trabalho, Noronha Santos descreve minuciosamente todos os meios usados, desde a época colonial até 1930, pelos cariocas em sua locomoção. Desde as cadeirinhas e serpentinas, das carruagens as mais variadas ao aparecimento do bonde, além da navegação pela baía de Guanabara e dos automóveis, ônibus e veículos de carga.

Obra que preenche até hoje perfeitamente as necessidades para a informação histórica do desenvolvimento urbano de nossa cidade e que C.J. Dunlop, como outros historiadores, desenvolveu na parte relativa à história dos bondes, torna-se fonte de consulta perene e sua reedição só merece aplausos.

A Secretaria Municipal de Cultura lança um marco pelo incentivo de colocar, pela divulgação de livros da história do Rio antigo, a cultura carioca ao alcance de todos.

Paulo Berger

MEIOS DE TRANSPORTE NO RIO DE JANEIRO

história e legislação

Capítulo 1

(Serpentinas e cadeirinhas – usanças no Rio de Janeiro – na Bahia Colonial – palanquins e liteiras)

Serpentinas e cadeirinhas

Com as primeiras levas de serventuários da colônia – dos mais graduados na governança da Bahia e na do Rio de Janeiro – chegaram os meios rudimentares de transporte.

Sob o influxo civilizador, lentamente se implantaram em cidades da faixa litorânea, nas quais dominavam usos e costumes das classes dirigentes e severos princípios da educação jesuítica.

Naquele estreito cenário do século da descoberta, quando ainda se afigurava impenetrável o interior da colônia, o incipente comércio de mercadores e lojistas e as corporações inferiores de ofícios mecânicos não conheciam nenhum bem-estar e nem se lhes deparavam ensanchas que, de qualquer forma, os favorecessem na ação comercial.

Referem cronistas que a maior dificuldade oposta àquela expansão, foi, precisamente, a falta de caminhos que dessem trânsito a animais de carga.

Os tamoios, impelidos por interesse de defesa, de há muito haviam aberto veredas nas florestas – trilhas que os civilizados encontraram – mas de penosíssimo acesso, em alcantis e ingremidades do Mar e de São Vicente aos campos de Piratininga.

Afirma o padre Simão de Vasconcelos, cronista da Companhia de Jesus:

> O mais espaço não é caminhar, é trepar de mãos e pés aferrados às raízes das árvores e por entre as quebradas, tais e quais despenhadeiros – que confesso de mim, que a primeira vez passei por ali me tremeram as carnes, olhando para baixo.

Este e outros caminhos, tardiamente melhorados, deveriam servir, apenas, à passagem de "tropas".

No século XVIII, progrediu naquela região a abertura de estradas gerais para animais de tração e para os viandantes.

Artur de Sá – o primeiro governador que visitou as minas-gerais teve de ir do litoral do Parati a Taubaté, transpondo a Mantiqueira.

Diz o doutor Capistrano de Abreu (*Caminhos antigos e povoamento do Brasil*):

> Seguiu assim uma trilha antiquíssima dos guianases – porque do mesmo modo que a gente de Ilhéus, Porto Seguro e Espírito Santo, os fluminenses não se animaram a varar a mata de um a outro lado.

No Rio de Janeiro, o avanço nas comunicações foi uma grande obra de tenacidade, lenta e custosa. Pareceram aos colonos irremovíveis as dificuldades a vencer nos acidentes orográficos que separam as terras da orla marítima das do vale do Paraíba do Sul.

Em Pernambuco e Bahia – primeiros núcleos de habitantes no setentrião – com os tropeços bem menores do que os verificados no sul da colônia, se traçaram os caminhos de "pé-posto", que ligaram Olinda e a cidade de Salvador a agrupamentos indígenas do interior.

Adstritos às condições sociais, ficaram os meios de transporte limitados às cidades e vilas da costa, deles se servindo os colonos mais representativos da autoridade portuguesa ou de sua fidalguia.

Só depois de 1639 – ano em que se realizou a mudança da casa da Câmara, do morro do Castelo para a várzea da cidade – apareceram no Rio de Janeiro, em maior número, as cadeirinhas[1] empregadas na condução dos homens da governança.

A Bahia já as utilizava em fins do século da descoberta ou princípios do décimo sétimo século. Eram exemplares de serpentinas, semelhantes aos da Índia e da China – espécie de rede ou palanquim – com cortinado e suspensos por paus, e muito usados entre os principais da terra.

Segundo Rafael Bluteau, no *Vocabulário português*, proveio-lhes a denominação de terem, nas extremidades, a configuração de uma serpente. Não passavam de desfigurado palanquim chinês, contendo "leito de rede" – informam outros lexicógrafos.

Carregavam-nas escravos daqueles homens da governança e dos fidalgos que, inclinados arrogantemente em coxins, eram levados às cerimônias religiosas e às suas quintas e chácaras.

Serpentinas e cadeirinhas se destinavam, em Portugal e Espanha do século XIII, a enfermos que precisassem de socorros urgentes.

Vulgarizou-se o seu uso depois entre homens endinheirados ou nobres, muito mais tarde, entre senhoras de estirpes nobres, dos morgadios e da nobiliarquia dos principados[2].

Obedecendo ao rigor da tradição, no Rio de Janeiro em correição de 1722, proveu o ouvidor Antônio de Sousa de Abreu Grade, que a nenhuma mulher se permitisse andar de cadeirinha, não sendo da nobreza ou casada com homem nobre.

Havia distinção de cadeirinhas – para homens e para senhoras – e igualmente tipos diversos desse meio de transporte.

No Brasil, o modelo mais apreciado apresentava a forma de palanquim, tendo varais levantados por correias. Outro tipo era dos que carregavam quatro escravos sobre os ombros – espécie de atrelagem de bestas.

Das cadeirinhas do primeiro modelo figura a reprodução, em pintura, num dos painéis que ornamentam o teto do majestoso templo da Candelária e obra do pintor Zeferino da Costa.

Tais foram os luxuosos ornatos de ouro e prata dos celebrizados meios de condução e as cortinas de veludo e seda, usadas na Índia e em Portugal[3], que severa "pragmática" do Pombal os proibiu[4] em benefício da fortuna particular.

Do segundo tipo, encontra-se cópia fiel em desenhos de Debret[5].

Era o mais usado e subsistiu até a metade do século XIX. Espécie de liteira, pequena e fechada por cortinas de luxo ou de tecido de algodão estampado a cores e, às vezes, por janelinhas envidraçadas. Conduziam-nas negros escravos, que se uniformizavam com "librés" exóticas.

As famílias de cabedais possuíam cadeirinhas de luxo, com cortinas de cetim azul, ou de seda bordada a ouro; distinguindo-se aí muita obra de entalhadura de escultor emérito[6].

Aqui em nossa cidade, usou-se e abusou-se das cadeirinhas, como se abusa agora do bonde ou do ônibus.

Em velhas casas afidalgadas do Rio e da Bahia, e nas de São Paulo e Vila Rica, guardavam-se, ordinariamente, cadeirinhas particulares em lugares especiais. Içadas por meio de roldanas ao teto do corredor desta ou daquela casa, ficavam bem resguardadas da curiosidade irrequieta das crianças.

Seria raro encontrar família de recursos e de distinção que se não utilizasse da cadeirinha para missas, batizados e casamentos.

Nas cerimônias do batismo, encarapitava-se a "ama" com a criança dentro da gaiolinha. Os pais e padrinhos caminhavam ao lado, palmilhando todo o percurso até a igreja.

Nos casamentos, a noiva ia na primeira cadeirinha que rompia o cortejo nupcial. Noutra se aboletava a madrinha.

O noivo, o padrinho e os convidados seguiam a pé.

Diz Escragnolle Doria:

> Os homens serviam-se das cadeirinhas sem cerimônia. Uma senhora de tom trazia uma escrava ricamente trajada e um negrinho vestido com esmero, ao lado da cadeirinha, em atitude de receber ordens.

Os carregadores de cadeirinhas eram objeto de cuidados especiais das donas de casa, que os escolhiam fortes, esbeltos e os vestiam a capricho[7].

Alguns pretos de cadeirinhas, profissionais nesse ofício – assim os qualificou Morais e Silva – tornaram-se habilíssimos na penosa tarefa. Tão peritos e certos na "andadura" que uma pessoa sentada podia levar à mão um copo cheio de água e esta, apesar do movimento oscilante da cadeirinha, não transbordava.

Cadeirinha não portátil e coberta – sustentada por dois grossos varais – chamava-se liteira – originária de *lectarius* – uma das viaturas romanas.

Puxavam-na duas bestas – uma adiante – e outras atrás.

Os franceses conheciam o veículo por *litière*, cadeira fechada, de um ou dois

assentos fronteiros.

Informa-nos Bluteau que as liteiras de seu tempo foram anteriormente simples cadeiras, e não andavam machos.

Refere-se o erudito vernaculista às bestas de tração, aproveitadas ulteriormente naqueles primitivos veículos.

Usança no Rio de Janeiro

Os jesuítas, práticos e inteligentes em suas empresas, as casas conventuais, bispos, vigários e outros dignitários da Igreja católica, dispunham de melhores meios de condução – animais de montaria, carros de bois, redes, cadeirinhas e liteiras.

A todos aqueles diretores espirituais da sociedade, sobrelevavam, porém, os padres da Companhia – sempre previdentes no aproveitamento de recursos que lhes proporcionassem facilidade de transporte e tranqüila subsistência.

Nas fazendas de São Cristóvão e de Santa Cruz (das mais opulentas pelas baixelas e mais cousas de ouro e prata, pela livraria religiosa e científica, móveis, cerâmica etc.), contavam os loiolistas inúmeras cadeirinhas de campo e de "arruar", redes, palanquins, liteiras – para transporte de passageiros e cargas[8].

Rivalizava a velha cidade dos Sás, ao tempo do vice-reinado do conde da Cunha (1763-67), com a Bahia, no número e na riqueza das cadeirinhas.

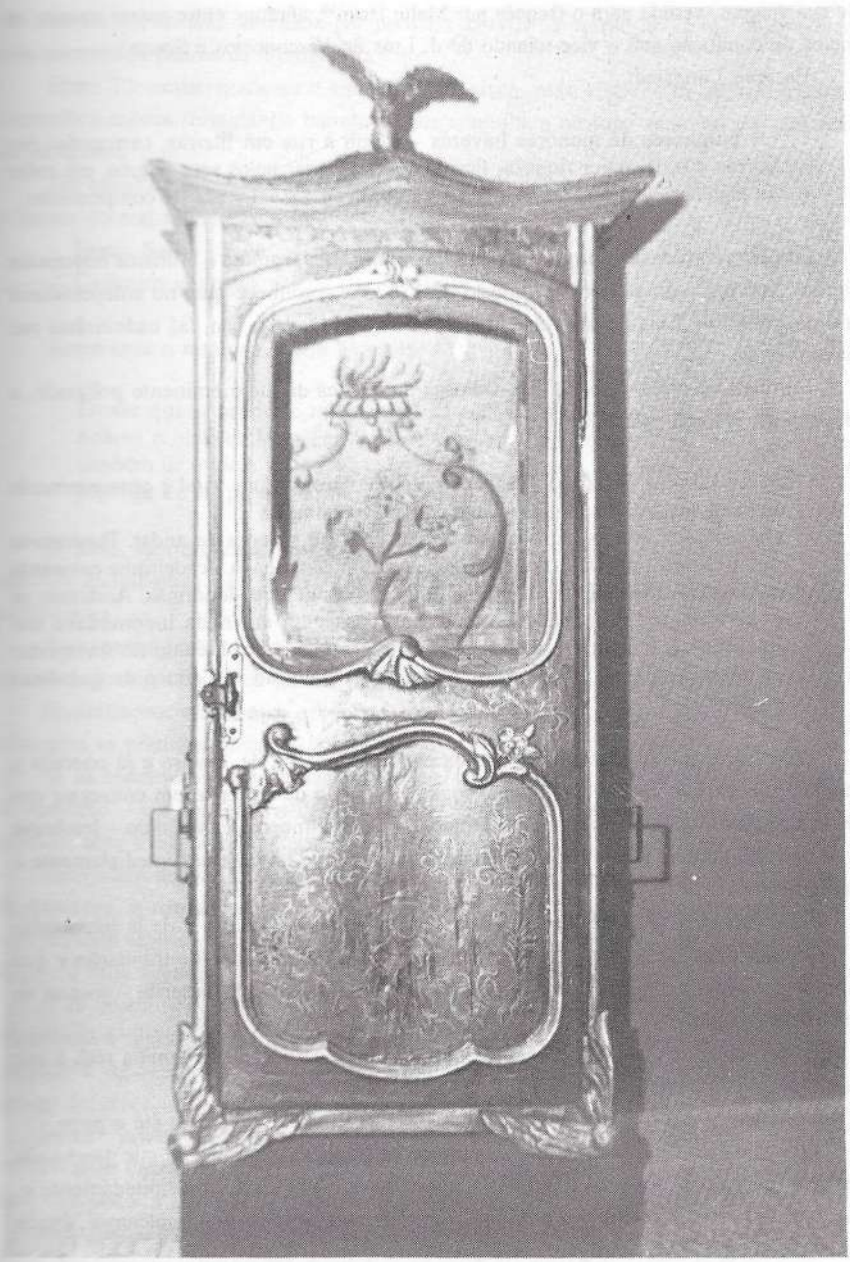
A respeito do uso imoderado dessa condução, numa de suas "antiqualhas", refere o dr. Vieira Fazenda o seguinte episódio, que revela, a um tempo, o arbítrio daquele vice-rei e o grotesco da cena:

> Carregado em rica cadeirinha por dous possantes etíopes, que suavam em bica, subia a ladeira da Conceição um rico proprietário que pelo nome não perca. Em sentido inverso, descia a pé o conde da Cunha, o qual andava administrando as obras da fortaleza e tomando o ponto aos operários. Ao avistar a cadeirinha, mandou parar e ordenou ao proprietário que saísse. Pôs um dos negros no lugar do branco e mandou este carregar com o outro a cadeirinha.
> O sujeito não tugiu nem mugiu, obedeceu: apanhou sol e dias depois morria, ou apaixonado ou vítima de uma congestão[9].

Com o luxo e as excessivas despesas que, "com errada política, haviam introduzido nesta cidade" os antecessores do conde da Cunha, e nos "divertimentos indecentes, assim como nas carruagens e palanquins" – ponderava o vice-rei em data de 24 de março de 1767 – urgente se tornava a adoção de medidas que coibissem o "fausto de famílias poderosas".

Mas essa opulência em nada se modificou nos governos que sucederam a d. Antônio Álvares da Cunha, até o de d. José Luís de Castro – conde de Resende.

Em 1782 visitou o Rio de Janeiro o pastor luterano Langstedt. A narrativa acerca



Cadeira usada pela realeza espanhola ao tempo de Felipe V (M.H.N.)

de sua viagem, vertida para o francês por Malte Brun[10], abrange entre outras cousas, os meios de condução sob o vice-reinado de d. Luís de Vasconcelos e Sousa.

Escreve Langstedt:

> Os burgueses de menores haveres – saíam à rua em liteiras, carregadas por burros. Os de maior riqueza, faziam-se transportar pelos seus negros, em redes de algodão, suspensa por varas de bambus, de 12 a 14 pés de comprimento.

Das observações do cirurgião inglês John White que, segundo o brilhante historiador Taunay, aportou à nossa terra em agosto de 1787, se reconhece que, no antepenúltimo ano da gestão de Luís de Vasconcelos, ainda se acentuava o uso das cadeirinhas nas classes ricas.

Extratemos estes excertos das valiosas anotações daquele eminente polígrafo, a respeito do viajante White:

> Pareceram-lhe pesadonas (as cadeirinhas) e presas a um varal e grosseiramente trabalhadas. As da Inglaterra eram mais trabalhadas.
> Os escravos que as carregavam tinham curioso sistema de andar. Punham-se um no passeio da rua e outro fora dele e assim caminhava a cadeirinha enviesada e de modo inteiramente diverso do de suas congêneres londrinas. Andavam os pobres negros muito depressa e a sua passagem em nada incomodava aos transeuntes. Imagine-se como não ficariam estafados, sobretudo ao transportar as anafadas damas de antanho, obesas pela reclusão e o abuso de gulodices açucaradas[11].

Agravadas as aperturas financeiras da capitania do Rio de Janeiro e já onerada a despesa pública por dívidas contraídas, cogitou o conde de Resende em conseguir um fundo de amortização, que sustentasse o crédito do papel-moeda. Esse fundo – lembrava o vice-rei, só poderia recair "nos materiais de luxo e que não atacam imediatamente à classe nobre".

As cadeirinhas – fabricadas em sua grande maioria em Lisboa e de lá importadas – "poderiam pagar uma boa taxa, contanto que houvesse igualdade de tributação e que os mais ricos representantes de capitais – acrescentava o conde de Resende – fossem os primeiros a pagar".

Esses meios de condução tiveram, em 1808, com a chegada da família real, a sua "idade de ouro" no Rio de Janeiro.

Conquistaram a Corte mesureira de d. João. A Corte, a nobreza e até o povo.

Achando-se o filho de d. Maria na fazenda de Santa Cruz, sucedera que desalmado carrapato se agarrava a uma das reais pernas. Retirou-o d. João, precipitadamente e, com tal imprudência o fez, que a escoriação se transformou em ferida ulcerosa, dando cuidados aos médicos e cirugiões da Corte.

Quando ia melhor, sem poder, entretanto, locomover-se, serviu-se o príncipe regente

de cômoda cadeirinha, carregada por pretos, escravos da coroa, na antiga propriedade dos reverendos padres da Companhia.

Eram 12 os carregadores e andavam descalços, mas vestidos de seda vermelha, trazendo à cabeça formidavéis barretinas que continham no tope as armas da casa real de Bragança.

Em horas de folga, cantavam uma toada com este monótono estribilho, em honra e louvor do real senhor:

Nosso Sinhô chegô
Cativeiro já acabô.

Acrescenta o saudoso Vieira Fazenda:

> Desde que o primeiro magistrado da nação começou a andar de cadeirinha nobres e plebeus trataram de imitá-lo e só faltou que uns e outros usassem também de muleta, da qual se serviu o real enfermo, que ficou sempre coxo ou capenga de tal perna, mas nunca deixou de formar[12].

D. João, sem o querer, e o carrapato dos pastos de Santa Cruz intensificavaram o uso das cadeirinhas na cidade, que, no limiar do século, eram utilizadas só por particulares.

Apareceram, então, as primeiras cadeirinhas a frete, no perímetro urbano, e por iniciativa de negociantes de parcos recursos e negros forros[13].

Encontramos em nossas pesquisas registros desse novo ramo de negócio e que abrangem as primeiras décadas do século, até 1850.

Se as cadeirinhas não serviam, por aqueles dias, às personagens de *As mulheres de mantilha* – e a dona Maria das *Memórias de um sargento de milícias*, desafiavam, contudo, aqui e ali, os novos costumes da moda, renegadora do passado[14].

Remontam ao triênio de 1829-31 os mais antigos "alvarás de licença" e anúncios de imprensa, a respeito da exploração mercantil de cadeirinhas por negros libertos, com pecúnia própria, ou por açoreanos emigrados, que fugiram às perseguições de d. Miguel e seus agentes.

A 25 de abril de 1831 — no mesmo mês da abdicação de d. Pedro I, quando já se antessentia o alarido das "rusgas", a casa comercial da rua do Ouvidor n. 202 fazia anunciar a venda de uma cadeirinha de muito bom gosto e por preço cômodo, para o serviço de praça.

Dentre inúmeras licenças concedidas pela municipalidade, de 1845 a 1850, constavam as das casas da rua São Pedro n°s 146 e 205. Pertencia a primeira a José da Silva Campos e a segunda, a Antônio da Fonseca e Silva.

Num prédio térreo, de numeração 108 daquela rua, com sucursal na da Constituição, antiga dos Ciganos, número 87, e em duas casas de pasto, na freguesia do Sacramento, outros alugadores atendiam a clientes que os procuravam, dando-lhes pequenas

espórtulas.

Em 1844, e nos anos imediatos, até 1847, inclusive, pagavam tais casas o imposto anual de mil-réis.

As últimas cadeirinhas a frete, que a cidade conheceu, foram as da rua da Imperatriz, antiga do Valongo número 172, hoje Camerino, canto da rua São Pedro.

Teve posteriormente a numeração 174 e o negócio não ultrapassou de 1860. Mas, mesmo depois deste ano, uma e outra vez, serviram as cadeirinhas da casa da rua da Imperatriz para a condução de doentes.

Aquele imóvel, com a numeração alterada para 182, desapareceu com o trecho do logradouro em 1903, absorvido nas obras de prolongamento da atual avenida Passos. O negócio de armarinho e fazendas, então ali localizado, transferiu-se para pequeno prédio da circunvizinhança, na rua São Pedro.

Nesta casa, ocupada precisamente em 1913 por Gaspar de Araújo, guardava-se nesse ano um espécime de cadeirinha do século XIX e que pertencia ao solar do visconde de Abaeté[15].

Sem nenhuma decoração, muito simples, envernizada de preto e com portinhola à frente, despertou naquela ocasião a curiosidade dos amigos de velharias.

Pouco depois foi removida da casa do negociante Araújo, por compra ou doação para o Museu Nacional, de onde a transferiram definitivamente para o Museu Histórico. Lá se encontra numa das dependências térreas, ao lado de outra cadeirinha, também do mesmo século, e da qual não se conhece a mais ligeira referência que lhe explique a origem.

O interessante Museu de Arte Retrospectiva – mantido pelo Liceu de Artes e Ofícios – no salão destinado ao mobiliário artístico e a outros objetos de valia, guarda uma cadeirinha de arruar – das da Bahia – devidamente identificada através de notas do artista baiano Arquimedes José da Silva, que pintou por essa ocasião linda aquarela sobre o velho meio de condução.

No mesmo mostruário figura outro tipo desse meio de transporte, com vidraças laterais, de correr, em caixilhos que se adaptam a cortinas de palhiço. É uma das ofertas do sr. Joaquim da Silva Cardoso.

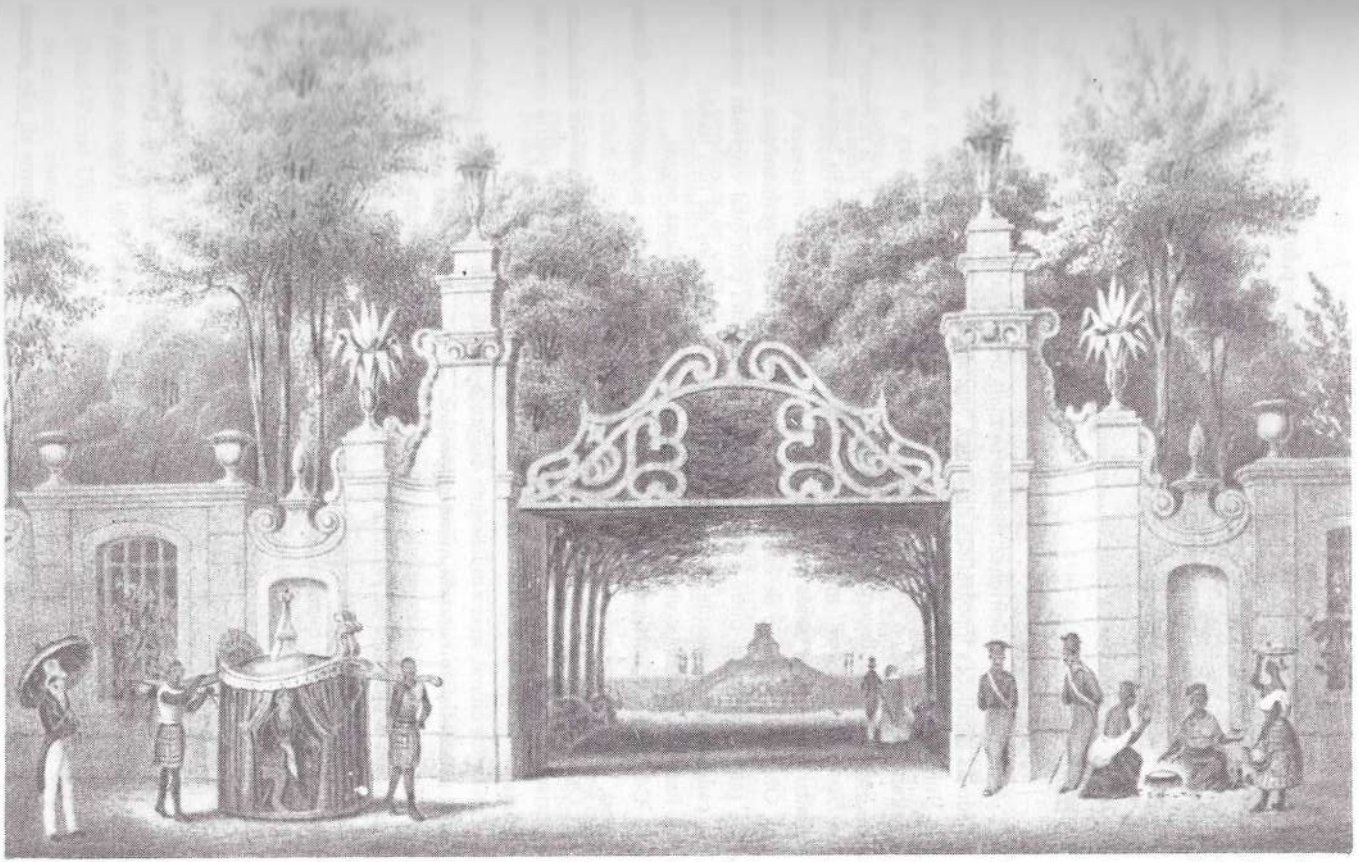
Uma terceira cadeirinha se vê naquele museu – rara e riquíssima – de talha dourada e com linhas impecáveis – autêntica *chaise à porteurs* do século XVIII com graciosos ornatos e painéis.

Pertence à escolhida coleção de objetos de arte do sr. F. Guerra Duval.

Outro exemplar curioso é de uma liteira de campo, que nos dá a exata impressão do tipo dessa condução adotada em Portugal e suas colônias.

Com entradas laterais, possui dois assentos de palhinha, fronteiros e resguardados por cortinas de palhiça, presas a caixilhos e iguais às que se observam numa das cadeirinhas descritas.

Pertenceu ao titular português conde de Cedofeita (que por muitos anos residiu



Cadeirinha ao lado do velho portão do Passeio Público (1835) (B.N.)

em Juiz de Fora), e foi doada ao Liceu de Artes e Ofícios pelo sr. João Teles da Cunha Câmara.

Na igreja de N.Sª da Pena, em Jacarepaguá, ainda se encontra uma cadeirinha, sem nenhum adorno, e que, segundo fidedigna tradição, serviu à primeira imperatriz, d. Leopoldina.

Na Bahia colonial

A usança das cadeirinhas radicou-se mais na Bahia do que no Rio de Janeiro, devido às condições topográficas da antiga capital da colônia.

Julgavam principais homens da terra deprimente à sua dignidade o andar a pé. Serviram-se eles, como vimos, nos primeiros tempos, da serpentina.

Southey – que, decerto, conhecera na Europa a *chaise à bras*, ou *à porteurs*[16], em sua *História do Brasil*[17] traz à memória antigos hábitos da população baiana, fazendo ressaltar os curiosos meios de transporte.

Observador seguro de cousas brasileiras, graças à longa permanência em nosso país, refere Armitage, outro historiador inglês, a maneira pela qual viajavam senhoras nas cadeirinhas, resguardadas dos raios solares, por cortinados de rico tecido.

Para calçar-lhes os chapins, acompanhavam-nas, a pé, duas negras.

Cortinados e cortinas, inventados pelo ciúme e só usados por senhoras, foram depois, por conveniência, também de uso masculino.

Originou-se esse costume do severo regime de reclusão, imposto por influência mourisca, de que existiu resquício, por largo tempo, tanto na mãe pátria como nas colônias.

Não foi ciúme, mas crudelíssima vingança que o cadastro do crime assinalou na Bahia seiscentista e ocorrida numa serpentina.

No oitavo decênio do século, Antônio de Brito, irmão de André de Brito e Caldas, alcaide-mor e provedor da Fazenda sob o governo de Antônio Luís de Sousa Teles de Meneses – o Braço Forte – unido a sete indivíduos, todos mascarados, assassinou a Francisco Teles, com quem andava em rixa[18].

Os criminosos não tiveram a incomodar-lhes nem o chuço dos quadrilheiros, nem a vara dos meirinhos...

Retratando hábitos da cidade do Salvador, é interessantíssimo o livro de Froger, engenheiro voluntário da expedição de De Génnes[19].

A viagem deste comandante, iniciada em 1695 de La Rochelle, propiciou a impressão daquela obra, em Paris, no correr de 1698, e na qual Froger nos fala do transporte de cargas e dos palanquins:

> Como a cidade tem altos e baixos e, por conseguinte, os carros ali não podem

prestar serviços, os escravos fazem as vezes de cavalos, transportando de um lado para outro mercadorias mais pesadas.
É também, pela mesma razão, que o emprego dos palanquins está ali generalizado. Consiste tal veículo numa rede coberta por pequeno dossel bordado, carregado por dois negros e suspenso de longa vara. A gente de distinção nele se faz transportar à igreja, às visitas e ao campo[20].

Outro viajante – o inglês William Dampier – chegou à Bahia em 25 de março de 1699, após longo cruzeiro a bordo do Roebuck – navio de 12 canhões e cinqüenta tripulantes.

Demorou-se um mês no porto – tempo suficiente para que se lhe gravassem nas retinas os bizarros aspectos locais:

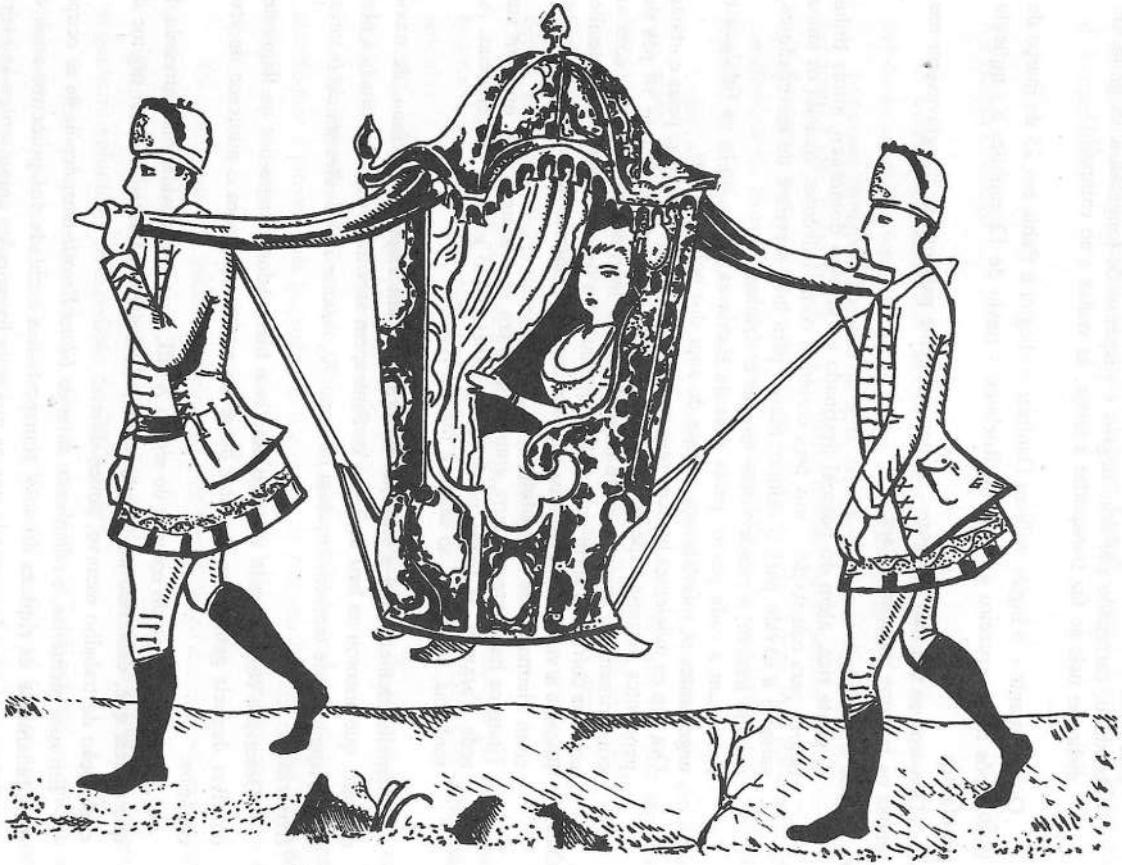
> A gente rica, além do pessoal destinado ao serviço doméstico, ainda tinha negros para ostentação – uns para correrem como batedores, quando os amos saíssem a cavalo para o campo; outros para lhes servirem de carregadores, quando fossem, à cidade visitar amigos e vizinhos.
> Passavam a cada passo, pelas ruas da Bahia as redes, onde os fidalgos e negociantes se refestelavam à custa do suor dos pobres pretos.
> Ora iam os indolentes brancos resguardados das vistas indiscretas pelas cortinas pendentes de uma espécie de cúpula, fixada na cana flexível de 14 pés de comprimento e apoiada sobre os ombros dos negros; ora sentados, com as cortinas corridas a sorrir aos amigos, que também tomavam parte nesse desfile.
> Enorme a vaidade dos baianos em ostentar tais palanquins, que segundo Froger eram chamados de serpentinas.
> Tiram os habitantes da terra grande garbo em se avistarem cada qual em sua rede. Paravam, às vezes, pelas ruas, estabelecendo grandes conferências. As senhoras, sobretudo, só saiam à rua em redes[21].

Semelhantemente era a situação descrita por um viajante anônimo, de navio negreiro, que ancorou na baía de Todos os Santos, em abril de 1703. Comentada a obra desse viajante, corre também impressa no tomo 90, volume 144 da *Revista do Instituto Histórico*[22].

Descrição colorida pela frase de indefesso historiador, mostra-nos os flagrantes do viver daquela gente e os aspectos do recôncavo baiano, com o pitoresco de seus cenários.

A Bahia colonial, do começo do século XVIII, seria sem dúvida, mais atrasada do que aquela que, decorrido um século, encontrou o sábio Martius. Mas no regime de exploração do trabalho escravo, pouco diferia.

Em suas memórias, o relembrado autor da *Flora Brasiliensis*, depois de se ocupar demoradamente da riqueza do solo, transporta-nos à cidade dos primeiros anos do Brasil-Reino Unido, descrevendo-nos os meios de locomoção, circunscritos às liteiras de aluguel, chamadas de arruar.



Serpentina – século XVIII, Rio de Janeiro (M.N.H.)

Nas ladeiras íngremes, em parte calçadas de tijolos, o que impossibilita quase andar-se a cavalo, o viajante encontra a cadeirinha de aluguel em que dois robustos escravos podem transportá-lo com presteza para a cidade alta, onde uma calma não comum o espera e as agradáveis brisas marinhas o reconfortam[23].

Palanquins e liteiras

A liteira, de uso freqüente, e a liteira rasa – pequeno coche de couro da Índia, ou a bangué, da qual se originou a bangula, conhecida tanto na Bahia como no Rio de Janeiro, eram utilizadas nas viagens de pequeno percurso[24].

No interior da província do Rio de Janeiro e em Minas Gerais, com mais freqüência do que na capital do país, serviam-se os habitantes da liteira, mesmo nas viagens de grande percurso.

De Juiz de Fora, ainda nas últimas décadas do século passado, havia um serviço regular de liteiras de aluguel, das de tipo cômodo e grande, com destino a localidades da serra da Mantiqueira.

A Vila Rica, faustosa e festeira de outrora, Mariana e Sabará, possuíram riquíssimos palaquins, trabalhados por mestres na arte de marcenaria, e com arrebiques talhados por artistas pobres que, sem escola, ali aprenderam e prosperaram galhardamente[25].

Amplificados os costumes sociais ao norte do Brasil e, particularmente, a Pernambuco, encontraremos em depoimentos de cronistas e historiadores, que viram e souberam ver, com olhos atentos, as usanças daquela região, os recursos naturais e os meios de transporte, no quadro de impressões registradas em suas memórias.

Em *Viagens no Brasil*, de Henry Koster[26], descrevendo o escritor inglês a jornada empreendida de Natal a Recife, alude às redes que naqueles lugares por ele perlustrados, substituíam antigas serpentinas baianas – e serviam de assento e leito – "sendo mais cômodas do que as camas".

A cadeirinha do litoral e a liteira, que se transladaram ao interior, transformando-se em cousa de imediata serventia, foram largamente utilizadas em São Paulo, caindo no alarde das riquezas. E, com o estouvamento das "bandeiras" e a "febre do ouro" aumentaram esses meios de transporte, esmerando-se os mais opulentos proprietários de terras em adquiri-los com os requintes de luxo que os deslumbravam.

No norte da antiga capitania e província de São Paulo, onde mais se intensificou o trabalho agrícola, alcançou a liteira maior uso, preferindo-a senhoras, para festas de igreja e quando em visitas de cortesia.

Os meios de condução nas vilas e cidades paulistanas deveriam, de fato, constituir um dos traços de distinção.

Seriam uma das modalidades do viver daquela gente que, aturdida pela fama das explorações e por notícias de caminheiros sertanistas, ouviria histórias maravilhosas, recontadas narrativas romanceadas pela imaginação popular acerca de grandes riquezas,

ocultas em inesgotáveis jazidas[27].

NOTAS

1. No livro de *Vereanças* de 1635 a 1650, consta às fls. 44v. a 46, o auto do acórdão que se fez no concelho, da mudança da cadeia e casa da Câmara do Alto da Sé para o local junto à ermida de São José.
Este valioso documento do Arquivo Municipal do Rio de Janeiro tem a data de 18 de julho de 1639.
2. Sob o regime pombalino, no século XVIII, um dos lances de tragédia decorreu numa cadeirinha.
Camilo Castelo Branco, em prosa castiça, transporta-nos à aurora de 13 de janeiro de 1759. Neste dia subiu ao cadafalso, armado em Belém, a nobre marquesa de Távora, acusada com sua família, pela tentativa de regicídio contra d. José.
Alas de tropas tomaram parte na lúgubre cerimônia da execução e ladearam o préstito que acompanhou a cadeirinha vindo do *pátio dos bichos*...
(*Perfil do marquês de Pombal*)
3. *Antiqualhas e memórias*, Vieira Fazenda, tomo 86, vol. 140 da *Revista do Instituto Histórico*.
4. Lei e pragmática de 24 de maio de 1749.
5. Jean Baptiste Debret, *Voyage Pittoresque et Historique au Brésil*, publicada de 1834 a 39 em 3 volumes (Firmin Didot Frères, Paris).
6. Semelhantes à *chaise à porteurs* – que teve grande uso em França do século XVI a princípios do século XIX, Moliére, numa de suas comédias, se refere ao tipo de cadeirinha predominante em Paris, no século XVII.
7. *Publicações do Arquivo Nacional*, número comemorativo do centenário da Independência. Notas de Escragnolle Doria.
8. Inventário e seqüestro que fez o desembargador dos agravos e juiz Manuel Francisco da Silva Veiga, após a carta régia de 4 de outubro de 1759, que mandou prender e expulsar os padres da Companhia de Jesus.
(Arquivo do Distrito Federal)
9. *Antiqualhas e memórias*, Vieira Fazenda, *Revista do Instituto Histórico*, tomo 86, vol. 140, pág. 59.
10. Traduzida e comentada para a língua portuguesa pelo insigne Afonso Taunay no *O Jornal*, de 22 de março de 1924.
11. *Revista do Instituto Histórico*, tomo 90, vol. 144.
12. *Antiqualhas e memórias*, Vieira Fazenda, *Revista do Instituto Histórico*, pág. 60, tomo 86, vol. 140

13. Além da documentação manuscrita que consultamos, há a esse respeito ligeiras referências em crônicas de Pires de Almeida, Vale Cabral em *Festas e tradições populares*, de Melo Morais Filho.

14. Romances tipicamente históricos – *Mulheres de mantilha*, de Joaquim Manuel de Macedo e *Memórias de um sargento de milícias*, de Manuel Antônio de Almeida – constituem páginas, que, por vezes, traduzem fielmente os cenários extintos.

O Vidigal – o tão injustamente biografado Miguel Nunes Vidigal, brigadeiro e comandante da Polícia – figura central do romance de Manuel de Almeida e que faleceu marechal reformado, a 10 de junho de 1843, não foi, porém, aquela truculenta autoridade do romance, nem a do quadro do pintor Firmino Monteiro, com a sugestiva legenda – *O último Vidigal*.

Manuel Antônio de Almeida nasceu no Rio de Janeiro a 17 de novembro de 1831. Faleceu com trinta anos e dias de idade, no naufrágio do vapor Hermes, ocorrido nos recifes próximos à barra de Macaé, na madrugada de 28 de novembro de 1861.

15. Antônio Paulino Limpo de Abreu, senador do Império pela província de Minas Gerais, escolhido em 1847, e visconde, com grandeza. Por muitos anos presidiu a Alta Câmara e ao falecer, a 14 de setembro de 1883, era o mais antigo senador. Doze vezes exerceu funções de ministro de Estado, sendo três em gabinetes da Regência. Foi presidente do Conselho de Ministros, do gabinete conservador de 12 de dezembro de 1858.

Nascido em Lisboa a 10 de setembro de 1798, faleceu, portanto, com 85 anos de idade.

16. *Chaises à bras* – diferentes das *chaises roulantes* e cuja exploração foi objeto de concessão em 22 de outubro de 1617, ao capitão *Petit*, da guarda do rei, a Regnaut Descuville e a Douet. Passou, pouco depois, o privilégio ao marquês de Montbrum, que viera da Inglaterra e, afinal, em 1639, ao senhor de Cavoy, capitão de mosqueteiros (*Les Transports*, Brousse e Bassède, 1° volume).

17. Robert Southey nasceu em Bristol, em 1774, publicou em Londres a *História do Brasil*, que foi traduzida por Luís de Castro.

Faleceu a 21 de março de 1843 em Great Hall, perto de Keswich, na Inglaterra.

18. Acometeram, inopinadamente, de trás da Sé, a Francisco Teles, descarregando tiros de bacamarte contra os seus lacaios. Em seguida, Antonio de Brito, avançando para a serpentina de Teles, mortalmente o feriu com várias punhaladas.

Protegidos pela nobreza, os criminosos se asilaram no convento dos jesuítas.

D. João II, ouvindo conselho dos maiorais da terra e do padre Antônio Vieira, perdoou os indigitados criminosos, e com tal escândalo, que se tornou rifão o dizer: "Mata... que el-rei perdoa".

19. *Rélation d'un voyage fait em 1695, 1696 et 1697 aux côtes d'Afrique, Détroit de Magellan, Brésil, Cayenne et Iles Antilles – par une escadre de vaisseaux du Roy, commendée par Monsier de Génnes et fait par le Sieur Froger, engênieur volontaire sur le vaisseau de Fancon Anglais.*

Afonso Taunay em "Na Bahia Colonial" (*Revista do Instituto Histórico* tomo 90, vol. 144), acerca dessa "Relação de uma viagem", oferece proveitosos comentários.

20. O autor deixou, em suas memórias, reproduzidas no volume 27 dos *Anais da Biblioteca Nacional* e ofertadas por Salvador de Mendonça, duas estampas que nos mostram o litoral da cidade do Rio de Janeiro, em fins do século da colonização.

21. "Na Bahia Colonial", anotações de Afonso Taunay, *Revista do Instituto Histórico*, tomo 90, vol. 144.

22. Antes de divulgada pela utilíssima tradução do dr. Afonso Taunay, figurou no catálogo da *Exposição de História do Brasil*, da Biblioteca Nacional, sob o nº 931, de 1881, com os seguintes dizeres: *Journal d'un voyage sur les côtes d'Afrique et aux Indes d'Espagne avec une déscription particulière de 1ª Revière de La Plata, de Buenos Aires et autres lieux, commencés en 1702 et finie en 1706.*

23. *Através da Bahia*, excertos da obra de Von Spix e Von Martius, traduzidos por Pirajá da Silva e Paulo Wolf, em 1916.

24. Sobre costumes e tradições da Bahia, são merecedores de atenta consulta os trabalhos de Manuel Quirino (*A Bahia de outrora*) e Pedro Calmon (*História da Bahia*).

25. Em vários trabalhos de pesquisa histórica e, entre outros, nos de Diogo de Vasconcelos, o erudito das *Histórias*, antiga e média de Minas Gerais; José Pedro Xavier da Veiga, em *Efemérides mineiras*; Afonso Arinos, Nelson de Sena e, nos recentes estudos de Gastão Penalva, há fartíssima messe de informações sobre o passado artístico de Minas, onde viveu e deixou admiráveis esculturas o Aleijadinho.

26. Obra publicada em 1846 em Paris.

Não só no precioso livro de Koster se tem notícia dos elementares meios de transporte no norte. Muito proveitosos são a este respeito os livros e as crônicas do barão de Studart, Alfredo de Carvalho, Codeceira, Pereira da Costa, Estêvão Pinto (*Pernambuco no século XIX*) e Sebastião de Vasconcelos Galvão (*Dicionário corográfico*).

27. Da extensa bibliografia histórica de São Paulo, merecem especial menção os *Documentos do Arquivo de São Paulo*, a *Revista do Instituto Histórico e Geográfico* desse estado; os *Anais do Museu Paulista*, com os alentados estudos do dr. Afonso Taunay, sobre a *História da vila e da cidade de São Paulo*, *São Paulo nos tempos coloniais*, de Saint'Hilaire; *Tradições e reminiscências paulistanas*, de Afonso de Freitas; a *História de São Paulo*, de Rocha Pombo: crônicas de Eugênio Egas e, ainda, as valiosíssimas contribuições do laureado autor da *História geral das bandeiras*, todas escritas à luz de documentos dos arquivos.

Capítulo 2

(Carros de bois e cavalgaduras – alugadores de animais de montaria)

Carros de bois e cavalgaduras

Antes da chegada da família real portuguesa ao Rio de Janeiro, que ocorreu em 8 de março de 1808, o transporte de passageiros e cargas constituía um dos problemas que mais de perto afligiam a vida social da Capitania.

As viagens eram penosas e, por isto mesmo, pouco freqüentes.

Afora cadeirinhas, palanquins e liteiras, de propriedade particular e só empregadas numa pequena área da cidade, outros eram os meios de condução. Usavam-se os carros de bois e as cavalgaduras.

Os viajantes do interior fluminense e os de Minas Gerais e São Paulo iam, ordinariamente, para as vilas aquém ou acima das serras, em carros de bois – adrede preparados com cobertura de esteiras e lona – e em bestas ou cavalos de aluguel.

Os que se destinavam a localidades situadas à margem oriental da baía de Guanabara, ou que tivessem de demandar a estrada geral de Minas, que começava em Iguaçu, e os caminhos que partiam de Estrela, Magé e Niterói, serviam-se de faluas, barcaças, ou de pequenas embarcações empregadas no tráfego marítimo entre os dois litorais.

O ponto principal de embarque e desembarque para aqueles viajantes era o cais dos Mineiros[1].

Proprietários de embarcações de menor porte mantinham, dentro da baía, outros serviços de transporte de passageiros e mercadorias, para o saco do Alferes, São Cristóvão e Botafogo, em botes a remo e a vela, e "carreiras" para as ilhas do Governador e de Paquetá.

O cavalo e a besta foram, em todo o Brasil, meios de condução mais utilizados, durante dilatado período e nas grandes distâncias a vencer.

Mais utilizados, seguros e menos dispendiosos.

Fazendeiros e negociantes preferiam resistentes bestas de sela aos desconjuntados carros de bois. Em demoradas excursões pela província do Rio e por São Paulo e Minas, utilizavam-se de cavalgaduras os cobradores e vendedores das casas comerciais do Rio e os primeiros caixeiros –viajantes, que então apareceram, cognominados de "cometas".

Mesmo na cidade do Rio de Janeiro, os homens mais opulentos em recursos monetários serviam-se de cavalgaduras para o transporte do centro comercial aos arrabaldes.

Quando o abastado negociante João Rodrigues Pereira de Almeida – primeiro

barão de Ubá[2], quebrou a perna na rua da Candelária – diz um noticiarista – montava uma besta ruça, que ele preferia à sege de sua propriedade.

A obsessão dos ricaços em possuir esse ou aquele animal de montaria, ajaezado com arreios e artefatos de luxo – selas acolchoadas, cabeçadas, testeiras, peitorais rebrilhantes – a ostentar estribus de prata, guizeiras em volta do pescoço da cavalgadura, freios, rédeas, esporas, tudó que a arte da equitação exigia, passava de pais a filhos, como legado de família.

"A ostentação dos arreios de prata para as cavalgaduras – escreve Rocha Pombo – era a grande ufania dos senhores e, para as mulheres, as jóias de ouro puro, sinal de nobreza".

Dificuldades opostas ao tráfego das viaturas, em razão dos péssimos caminhos de rodagem, tornavam obrigatórias aquelas viagens a cavalo e davam, conseqüentemente, à indústria de selins e arreios no Rio de Janeiro espantoso desenvolvimento.

Só na rua do Ouvidor, havia em 1830 duas grandes casas de arreios e selins – a do português José Joaquim da Silva e a do francês César, ali instalada antes de 1827.

Apesar de melhorados os meios de transporte e de introduzidos os veículos de praça na circulação da cidade, e não obstante a inauguração em 1858 do primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, é curioso rregistrar-se que aquele desenvolvimento , que decaíra um pouco, ainda constituía respeitável força econômica.

À indústria de arreios, com a variedade de veículos em circulação, abrira-se novo campo de atividade para o seu fabrico – avultando o consumo de rédeas, gamarras, cabeçadas e rabichos – destinados a animais de tração.

Em 1845, a principal fábrica de selins e arrepios pertencia a Antônio Gonçalves Marinho e estava localizada à rua do Sabão da Cidade Velha nº 67. Teve competidores, em 1851, em Francisco da Silva Monteiro, à rua da Conceição nº 26 e, em 1854, em Francisco José Correia de Araújo, à mesma rua da Conceição nº 50. Em 1859, estabeleceu-se na rua do Sabão nº 131 João de Matos Guimarães, com grande fábrica[3].

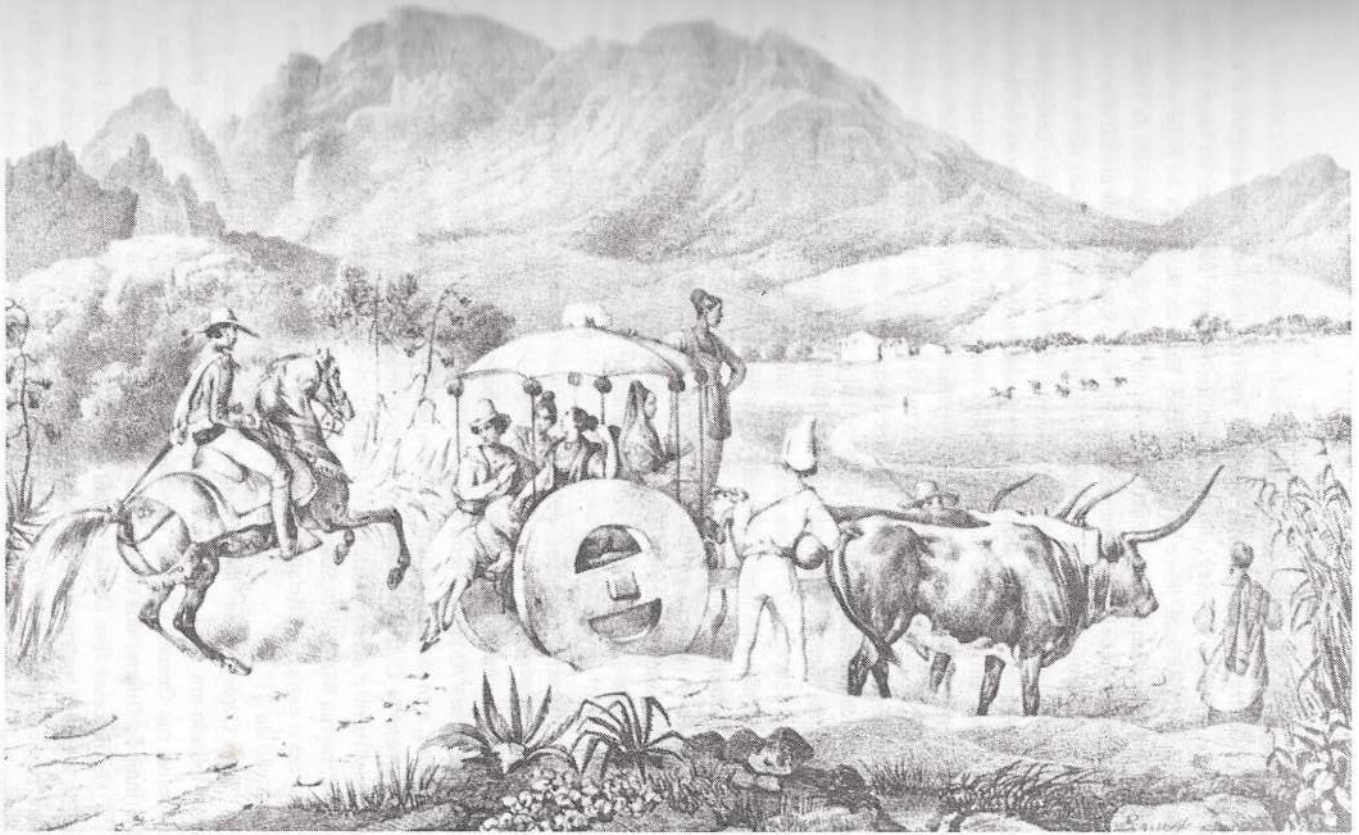
Alugadores de animais de montaria

Na área comercial do Rio viviam exclusivamente, em 1808, do negócio de alugar animais, para viagens e passeios, muitos dos antigos segeiros e alquiladores, que se estenderam às freguesias de fora da cidade.

De 1845 em diante baixou consideravelmente o número de licenciados pela Câmara Municipal para o exercício desse nogócio, já decrescido de 1840 a 1844.

Em 1843, os documentos oficiais acusavam a existência de 47 cocheiras de animais: três na freguesia da Candelária, 34 na do Sacramento, três na de Santa Rita, cinco na de Santana e duas na do Engenho Velho.

Eram, apenas, 14 os alugadores de animais, licenciados em 1847 no Centro da



Carro de bois com cobertura (Desenho de Rugendas) (B.N.)

cidade, sendo quase todos estrangeiros.

Concentravam-se, em sua maioria, na freguesia do Sacramento e estavam localizadas as casas por eles dirigidas, com escritórios e cocheiras, no largo e travessa São Francisco de Paula, praça da Constituição, largo da Sé e ruas do Fogo e do Piolho.

Muito antes daquele ano, estabelecera-se no largo de São Francisco de Paula nº 18 a afamada cocheira de João Guilherme de Suckow, de nacionalidade alemã, que, engajado nas tropas marcenárias sob o governo do primeiro imperador, prestara serviços militares.

Suckow, de quem trataremos minudentemente noutro capítulo, conquistou, por seu tino comercial, afamado destaque como possuidor de grande cocheira de carruagens.

Ficavam, em cercanias da casa de Suckow: na travessa São Francisco de Paula, Antônio Germano da Costa, no prédio nº 10 e na rua do Fogo nº 19, atual dos Andradas, o alemão Meyer. Contigua à casa nº 21 da rua do Fogo, de há muito se havia localizado a cocheira de Pedro Cordes, antigo cocheiro e tratador de animais de um português de nome Leal, estabelecido em 1821 perto do largo de São Francisco de Paula.[4]

Quase ao chegar à esquina da rua do Piolho, na praça da Constituição – o Rocio Grande, de 1820 e 1821, numa casa de de número 3, com entrada pela travessa da Barreira, desfrutava numerosa clientela o francês Moreau – célebre tratador de animais e mestre de equitação, que, na crônica da velha cidade, deixou inapagável tradição, trasmitindo esse negócio e o de carruagens a seus descendentes.[5]

Pouco adiante, na mesma face da praça da Constituição, hoje Tiradentes, desparava-se a cocheira de João de Abreu Pereira Coutinho, com entrada pela rua Espírito Santo nº 2.

Duas cocheiras contíguas, de alugar animais no largo da Sé, pertenciam, a Pedro Borgerth, a de nº 20 e a Pedro Iens, a de nº 24.

Na tradicionalíssima rua do Piolho – a moderna Carioca – possíam, respectivamente, os portugueses Antônio Vieira Neves e Francisco Vieira Nunes, grandes cocheiras, designadas, a primeira, com o nº 140, e a segunda, com o nº 130.

Aquém da Cidade Nova, na divisa da paróquia do Sacramento, mestre Domingos, africano forro e alveitar dos mais procurados, estabelecera-se desde 1830, mais ou menos, na rua São Pedro. Sua casa estava situada nas imediações do Campo de Santana – que era o campo da Aclamação, de 1822, e o fora, temporariamente – da Honra, na revolução de 31.

Jonh Copley – de "nação inglesa"– no frasear dos documentos oficiais, deveria viver folgado em sua casa à rua do Sabão, da Cidade Velha, nº 110 ou, em linguagem moderna, rua General Câmara, pois não lhe faltava proteção de oficiais mercantes e da Marinha de Guerra, dos navios britânicos que aportavam à Guanabara.

Os franceses Jean Guebel e Land & Marsh, estes, moradores da travessa do Ouvidor nº 29, e aquele, na rua do Ouvidor nº 48, exploravam cocheiras, com bestas e cavalos, para passeios e viagens de seus patrícios, empregados no comércio de modas e confecções.

A rua do Ouvidor, o elegante logradouro que é a historia viva e palpitante da cidade, não possuía, todavia, naquele tempo, com os foros de louçania que sempre a enalteceram, a edificação suntuosa que tem hoje.

Havia, em seu começo, no quarteirão entre o local do antigo mercado e a rua do Carmo, muitos prédios velhos e ruinosos, num dos quais se instalou aquela cocheira de animais, à semelhança de outros, mais tarde aproveitados para depósitos de carruagens.

Grande parte de seus imóveis representavam menor soma de valor locativo, em confronto com os das casas das ruas dos Ourives, da Quitanda e Direita – a tortuosa rua Primeiro de Março, e nas quais preponderou o grande comércio de importação e exportação.[6]

Além daquelas cocheiras de alugar animais, outras se espalhavam pelos arrabaldes e subúrbios distantes.

Inúmeros indivíduos se ocupavam com esse negócio nas freguesias do campo.

Localizaram-se grandes cocheiras nos bairros do Catete, Botafogo e Gávea; em Mata-Porcos, Portão Vermelho e Tijuca; em São Cristóvão, Cancela, Pedregulho, Benfica e Praia Pequena.

Dispondo de belos exemplares eqüinos, recomendavam-se os estabelecimentos de tratadores portugueses em Benfica, que era importante entreposto comercial, e em Pilares, Três Vendas e Cascadura.

Na estrada de Santa Cruz – no lugar Sapopemba, em Irajá; em sítios das terras realengas de Campo Grande; em Taquara e Porta d' Água, Nazaré e Pavuna, encontravam os viajantes excelentes animais de montaria, alugados a 4$ e 5$ diários.

No *Guia do viajante*, Vale Cabral arrolou, em 1878, sete cocheiras de animais de aluguel e a trato, situadas às ruas dos Ourives 144, Riachuelo 9, Engenho Novo 18 e Conde de Bonfim nº 119, ladeira da Conceição nº 2 e travassa da Barreira nºs 27 e 29.

Cavalos de montaria alugavam-se nos mesmos locais a 5$ e 10$ – e eram recebidos a trato, pagando seus possuidores, por dia, de seiscentos réis a 1$ 200.

Esse negócio foi pouco e pouco declinando, registrando em 1895 a Recebedoria Federal, para pagamento do imposto de indústrias e profissões, oito alugadores de animais, sendo três brasileiros e cinco portugueses, em todo o território carioca.

NOTAS

1. Antigo cais Brás de Pina e chamado dos Mineiros pela preferência que lhe davam os passageiros mineiros, viajantes que se destinavam a Iguaçu e a Estrela.
Segundo Raffard *(Revista do Instituto Histórico)*, o preço da viagem em falua era de 1$000, por pessoa.
2. Agraciado pelo imperador d. Pedro I, a 12 de outubro de 1828.

Foi diretor do Banco do Brasil em 1821 e faleceu antes de 1850. Sepultaram-no em catacumba da igreja da Venerável Ordem Terceira de São Francisco de Paula, de que era irmão.

3. Estes estabelecimentos se mantiveram durante longo período, registrando-se até fins do século XIX poucos industriais e arçoeiros que se tenham iniciado no fabrico de selins.

Em 1895 – segundo os dados oficiais publicados – pagaram, no Rio de Janeiro, impostos federais 13 mercadores, dos quais três brasileiros, seis portugueses, dois franceses e dois ingleses.

Em 1907 havia no Distrito Federal 16 estabelecimentos fabris de selins e arreios, com o capital de 1.094 contos e 243 operários, acusando uma produção no valor de 1.050 contos, três, desses grandes estabelecimentos industriais. Estavam situados: à rua São Pedro – José Silva & C., à rua da Quitanda nº 75 – Jannot Rody & C. e à rua Sete de Setembro nº 64 – Vasconcelos & C.

Muitas vilas e cidades do Brasil e fazendas de café, de algodão, de cacau e engenhos de açúcar, apesar do uso intensivo de auto-caminhões, não se libertaram, contudo, de carros de bois e "tropas"para condução de seus produtos e para o trato das relações econômicas. Pelos lugarejos esquecidos na vastidão do Brasil Central, ainda têm assinalado consumo os artefatos da indústria de selaria, sendo esses os maiores mercados consumidores do país.

4. Na *História da Independência*, de Varnhagen *(Revista do Instituto Histórico)*, figura, à pág. 65, o nome desse Leal, alugador de animais, em cujo estabelecimento se guardou, em 1821, o dinheiro julgado necessário para subornar a tropa portuguesa, que deveria precipitar um movimento em favor da adoção imediata, no Brasil, da Carta Constitucional lusitana.

5. Nos fundos dos terrenos ocupados pela cocheira Moreau, existiu o célebre *chafariz das Boiotas.*

Sofrendo-se muito, nos tempos coloniais, de elefantíase dos escrotos, inúmeros doentes faziam uso das águas daquele chafariz, para banhos locais, acreditando na cura rápida e milagrosa de suas enfermidades.

Disto se originou a denominação do desaparecido chafariz.

6. Em 1812 foram comprados prédios de sobrado, aruinados, na rua do Ouvidor, por 600$, 700$ e 800$. Em 1815, Joaquim José da Cruz Seco adquiriu pequena casa térrea nessa rua, por 200$, a Joaquim José da Costa Franco e sua mulher.

Até 1850 o número de casas comerciais localizadas na rua do Ouvidor não passava de uma centena. Em 1862, por uma estatística publicada, existiam porém, 205 estabelecimentos de comércio e indústria. Destes, 91 eram franceses, 68 portugueses, 35 brasileiros, quatro suíços, dois norte-americanos, dois italianos, um alemão, um ingles e um espanhol.

Capítulo 3

(Coches da realeza e da fidalguia: no reino de França, em Espanha e Portugal – coches em Portugal e no Rio de Janeiro – carruagens da família real portuguesa no Brasil e a ostentação da nobreza – carruagens da família imperial, pompas da corte e da aristocracia – flagrantes e depoimentos da época – no Segundo Reinado)

No reino de França, em Espanha e Portugal

Nenhum dos países europeus possuiu como Portugal, no século XVIII, tão numerosa, tão magnífica e variada coleção de coches reais e dos que se destinavam a sua fidalguia.

Sem dúvida, a França, rigorista na observância da etiqueta palaciana de seus soberanos, contou, sob essa feição artística, riquezas e preciosidades que se tornaram deveras notáveis.

As viaturas impuseram-se com mais afinco nos usos da realeza no século XIII, quando a tranqüilidade se firmou nos povos originários da civilização romana. Elas se multiplicaram e de tal forma entraram nos hábitos, não só da nobreza, como da alta burguesia, que Filipe, o Belo, fez baixar um édito real proibindo o uso de carruagens, que ficava privativo ao rei e às pessoas de sua família.

Em 1405, a rainha Isabel, da Baviera, apresentou-se aos olhos curiosos dos parisienses num *chariot branlant* — que constituiu atraente novidade[1].

Decisivo progresso na indústria de viaturas se fez notar no século XVI com a invenção de carros cobertos e dos coches, carruagens suspensas e com jogos de molas aperfeiçoados.

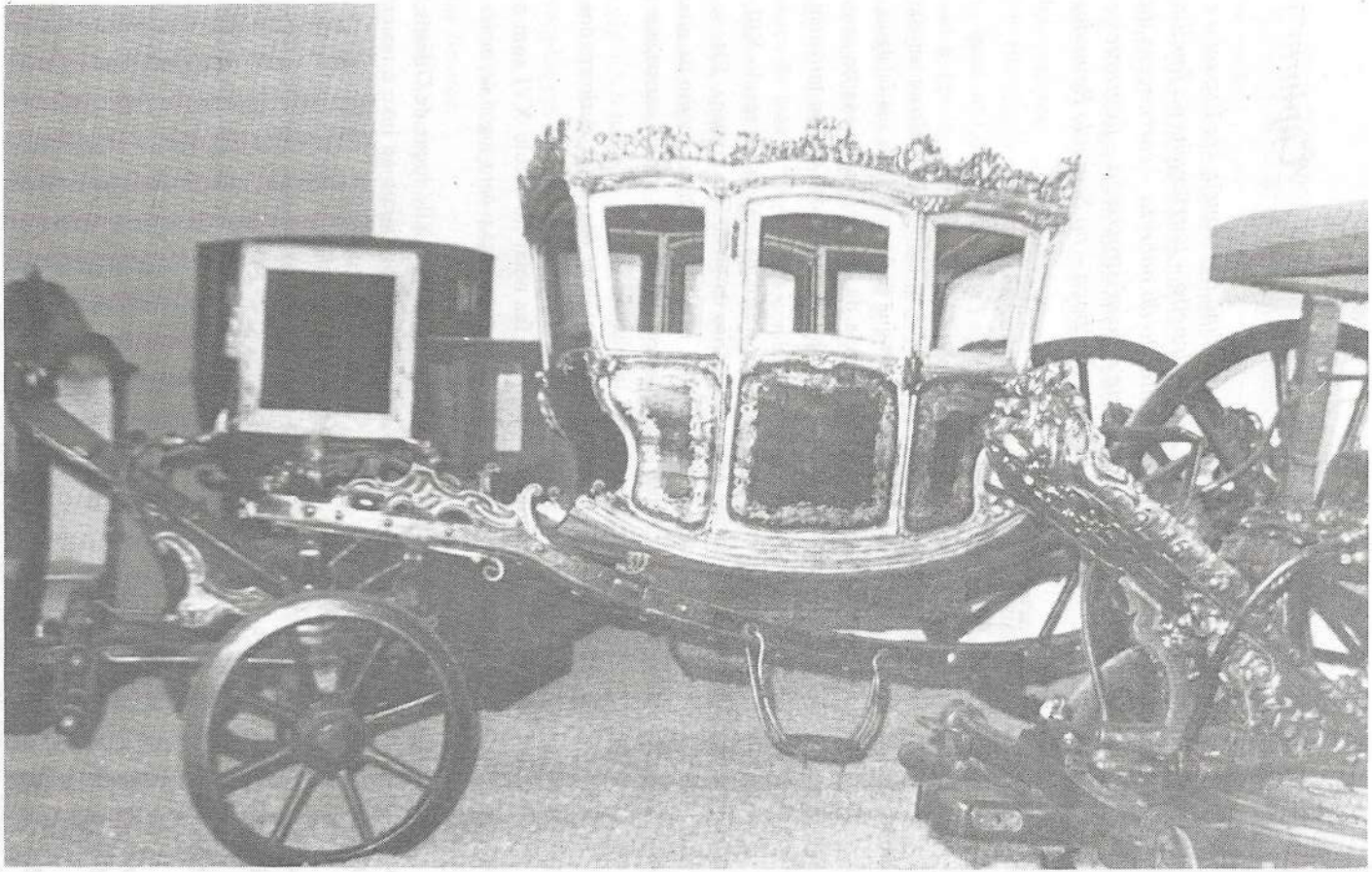
Coincidiu esse desenvolvimento com os reinados de Luís XII, duque de Orléans, e de Luís XIII e seus sucessores, que mais inclinados se mostraram ao luxo e maior magnificência ostentaram.

Os coches reais de França, ao tempo da realeza de Luís XIV, foram ainda mais decorativos que os dos reinados precedentes, apesar de proscrito teoricamente o luxo pela ordenação de 16 de abril de 1634.

Eram tais coches de tipo pequeno, de atrelagem para duas parelhas de cavalos da Normandia.

Em museus franceses restam alguns exemplares dessa passada grandeza, os quais nos mostram um quadro fiel do estado das artes decorativas, no período áureo de seu florescimento, entre os descendentes dos gauleses.

Envolvendo no mesmo anátema a realeza decaída e objetos que a simbolizavam, a Revolução de 1789, ardendo em sonhos reivindicadores, por sua intolerância, reduziu a cinzas alguns dos ornatos artísticos daquelas formosas carruagens.



Coche real português (M.H.N.)

A Inglaterra, tradicionalista e abroquelada nas castas que a dominaram por séculos afora, não foi, entretanto, tão opulenta em suas viaturas.

Desde épocas imemorais, a Corte de Espanha, conhecida por suas etiquetas, distinguia-se das outras Cortes européias pelo aparato e severas exigências nas cerimônias e esplendores que cercavam o trono e acompanhavam por toda parte o monarca.

Filipe II, na era quinhentista, inaugurou nas solenidades da Corte o uso de coches, numerosos e riquíssimos.

Conquanto a Espanha os possuísse suntuosos, não eram superiores aos luxuosos coches mantidos mais tarde pela Corte portuguesa.

Algumas dessas preciosas antiqualhas escaparam do terremoto de Lisboa em 1755, por se acharem nas cocheiras reais do Calvário. A crônica histórica faz menção das mais opulentas pelos ornatos, pelos símbolos, brasões e timbres que as emolduravam.

A primeira, por ordem cronológoca, constituía o coche de d. Mariana da Áustria, com pilares antrelaçados por figuras emblemáticas, representando as quatro estações.

A esta carruagem seguia-se, na mesma ordem, a ofertada pelo papa Clemente XI ao rei d. João V, o carro triunfal, com vistosos painéis, em alegoria. Serviu na recepção de d. Rodrigo de Meneses, marquês de Fontes, quando chefiou, em 1716, a missão diplomática à Corte daquele pontífice.

Relíquia duma época, foi removida das cocheiras do Calvário para um recanto do antigo Museu dos Coches, em Lisboa, a recordar instituições, homens e cousas que passaram.

Lá se encontram igualmente os coches do reinado de d. João V, "o Magnânimo": um, construído em 1708 e destinado a grandes cortejos de gala, contendo mitológico painel na portinhola, e outro, obra de meados do século XVIII, com lavores de talha e pintura.

Um deles conduziu, no século XIX, do cais até o palácio real, o imperador d. Pedro II, do Brasil. Serviu nas recepções do rei Oscar, da Suécia, dos monarcas Afonso XII e XIII, de Eduardo VII, do imperador Guilherme e do presidente Loubet, da França.

Os coches do infante d. Francisco, de d. Maria I, de d. Pedro V e outros da casa real portuguesa, os dois primeiros ornados pelos pintores Nogueira e Pedro Alexandrino, são, da mesma sorte, preciosidades artísticas, salvaguardadas naquele museu lisboeta.

Viajava o rei d. José I num daqueles coches da coroa, quando se deu o atentado atribuído a d. José de mascarenhas, 9º conde de Avintes. É bem conhecida a aquarela executada para a reedição da *História de Portugal*, de Pinheiro Chagas, reconstituindo a cena da tentativa de regicídio.

E, com o mesmo esplendor que cercava a realeza, usavam, em suas dioceses, arcebispos e bispos portugueses carruagens caprichosamente fabricadas.

Tornou-se notável o grandioso coche vermelho que, só em dias de gala maior, se via em público.

As parelhas que tiravam a famosa carruagem pelos logradouros de Lisboa tinham as crinas engalanadas com fitas azuis e traziam arreios de prata.

O cocheiro, os trintanários e criados de taboa vestiam esquisitas "librés", agaloadas e vermelhas, únicas, talvez, na indumentária aristocrática.

Coches em Portugal e no Rio de Janeiro

À imitação dos luxuosos carros romanos, adotou-se em Portugal uma carruagem que, no decorrer dos anos, se modificou.

Chamou-se-lhe "coche" e possuía grande lança ou temão.

Era, com variantes, o *kotsche* – carro fechado, provindo de Koszi, na Hungria, e semelhante aos coches franceses[2].

Destinava-se ao transporte de pessoas da Corte, das grandes personagens da justiça e do conselho da coroa, e, por tolerância, o admitiram na condução dos abastados sem nobreza.

Carruagem de quatro rodas, puxada por cavalos, quer fosse de abrir ou de fechar, com dois assentos e almofadas, toda estofada e forrada de seda, revestia-se, por vezes, de demasiado luxo.

Para coibi-lo decisivamente, a metrópole viu-se obrigada a expedir atos governamentais de inflexível repressão.

A lei e pragmática de 24 de maio de 1749 proibiram o excesso de trajes, o luxo das carruagens e de móveis de lavor, de forma a não deixar dúvidas, nem interpretações de quaisquer espécies.

Ordenou d. João V que se não pudesse usar nas carruagens, liteiras e cadeiras de mão, cousa alguma de prata ou de ouro fino ou falso, nem bordados, nem metal dourado ou prateado, assim no corpo da carruagem como em seus jogos e nas peças da armação e dos arreios.

Nesta proibição estavam também incluídas as guias e coberturas, com determinados ornatos. Os selins dos machos e de outras bestas seriam de couro negro de moscovia ou de oleado, conforme os serviços que prestassem.

Os tejadilhos – impunha a pragmática – não terão mais nenhuma ordem de pregaria.

> Somente permito que no corpo da carruagem a quatro rodas, liteiras, seges de arruar e cadeiras de mão possam pôr-se os filetes dourados ou prateados. As mesmas carruagens, cadeiras e liteiras não trarão pintadas figuras, máscaras e países, mas somente escudos de armas ou cifras, com alguma moderada traja: – o que não terá lugar nas seges de campo, porque nestas não permito cousa alguma, dourada ou prateada, nem pintura mais que lisa, de uma só cor, com filetes de ouro.
>
> Das liteiras e cadeiras postas em uso, diversamente do que prescreve a lei se poderão usar pelo tempo de dois anos e expirado esse prazo, os que não

atenderem a lei serão punidos e privados de suas carruagens e da metade do comisso, em dinheiro[3].

A lei de 1749 vedou a importância de carruagens, sob pena de confisco dos veículos aos transgressores.

Em seu capítulo XI dispôs a respeito dos lacaios que acompanhavam os veículos, nestes incisivos termos:

> Atendendo à muita despesa que se faz com os lacaios escusados e à falta que daí resulta à cultura das terras e outros ministérios necessários – ordeno que as pessoas que forem em coches e liteiras se não façam acompanhar por mais de dois lacaios, além do cocheiro, sota-cocheiro ou litereiro, nem os que andarem em seges, por mais de um, além do cocheiro – o que se observará ainda que na mesma carruagem vá mais de uma pessoa. E toda pessoa que se fizer acompanhar por maior número de lacaios do que fica ordenado, pagará por cada um que trouxer a mais – trinta mil-réis, cada vez que for achado nesta transgressão.

A severidade da lei não impediu que a transgredissem, tornando impraticáveis algumas de suas determinações. E, assim julgando, o alvará régio com força de lei de 21 de abril de 1751, modificou capítulos da pragmática de 1749.

Isentou das condenações, carruagens, arreios e guarnições fabricados em Portugal. Estabeleceu registro para todos os veículos, em cada bairro, com fiscalização permanente dos corregedores do crime em Lisboa – e das comarcas, nas províncias.

Permitiu que nas seges andassem dois lacaios.

Novas disposições vieram em 1762, com o alvará de 2 de abril.

Proibiu-se a qualquer pessoa o transporte na cidade de Lisboa e na distância de uma légua em carruagem de mais de duas bestas, sob pena de perdimento da carruagem e dos animais e de um ano de degredo para fora da Corte, na distância de vinte léguas, sendo os transgressores moços fidalgos e daí para cima e, para o presídio de Mazagão, os de menor foro.

Excetuavam-se os coches reais e dos embaixadores e ministros públicos das cortes da Europa, e os cardeais, patriarcas, arcebispos e bispos.

A lei e pragmática de 1749[4] e os alvarás régios de 1751 e 1762, ampliando penalidades cominadas nas *Ordenações do Livro V*, título 100[5], embora tivessem maior aplicação a Lisboa e a outras cidades do Reino – do que propriamente ao Brasil, sugeriram enérgicas providências do vice-rei, d. Antônio Álvares da Cunha, em 1767, pouco antes de passar as rédeas do governo ao conde de Azambuja.

Profligando o luxo e as despesas excessivas que se faziam no Rio de Janeiro, abatendo e arruinando casas nobres, lamentava o conde da Cunha a precária situação de chefes de família que, endividados, se viam constrangidos a deixar a cidade, retirando-se para os engenhos e fazendas da capitania. Viviam ali – acrescentava o vice-rei – sem

nenhuma aparência, tal a pobreza a que os arrastaram o luxo das carruagens e o desperdício.

E estas carruagens não deveriam ser em grande número, pois, à exceção dos vice-reis, dos proprietários mais ricos e dos altos funcionários da Justiça e da Fazenda, poucos possuiriam recursos para dissipá-los em ostentações e em coches de luxo semelhantes aos de Lisboa.

Bobadela, que no decurso de 33 anos, de 1730 a 1763, administrou a capitania do Rio, teve parcimônia nas despesas de representação. Possuiu três ou quatro carros para seu uso particular e com um destes veículos presenteou à madre abadessa do convento da Ajuda, quando esta religiosa chegou ao Rio, procedente da Bahia.

O conde da Cunha, aliás muito sóbrio nos costumes, possuiu um coche de gala para as festas religiosas e solenidades reais – e duas ou três seges e traquitanas, usadas constantemente.

Do conde de Resende, conta-se que se dava ao luxo de andar de carro para ir à "Ópera", de Manuel Luís, distante poucas braças do palácio dos senhores vice-reis.

Por esta época já circulavam na cidade velhas carruagens, vindas de Lisboa, nomeadas vulgarmente por estufa, estufim, florão, paquebote (*packet-boat*, dos ingleses) e carrocim, que tiveram intensa aceitação, mas decaíram depois de 1808.

Serviram para transporte dos mais acomodados homens de negócios e foram, provavelmente, o meio-termo entre o afidalgado dos coches e a modéstia das seges e traquitanas.

Carruagens da família real portuguesa no Brasil e a ostentação da nobreza

Ante a invasão de Junot, na impossibilidade de se abrigar a realeza da fúria do inimigo, acordou-se sem tardança na saída da família real para o Brasil.

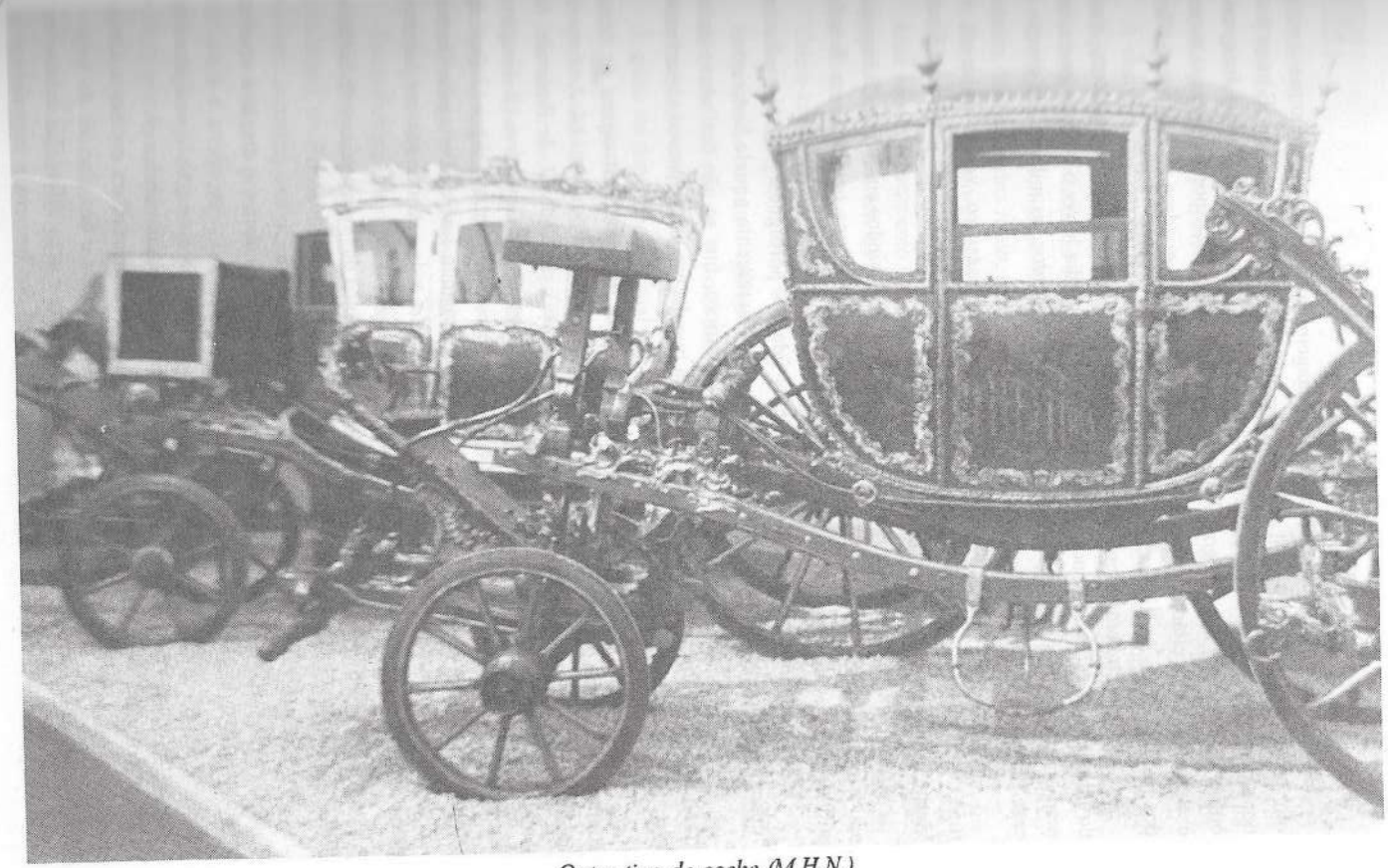
Em breves dias se aprestou uma esquadra que, sob o comando do vice-almirante Manuel da Cunha Souto Maior, deixou precipitadamente as águas do Tejo, fazendo rota batida às terras brasileiras[6].

Acossada por temporais, parte da frota se dispersou.

A nau D. João de Castro arribou à Paraíba. A Medusa chegou a Pernanbuco com avarias.

A 22 de janeiro de 1808 aportaram à Bahia quatro navios da esquadra, inclusive o que trazia a seu bordo o príncipe regente d. João.

Decorridos três meses e dias de viagem, chegou a 7 de março a família real ao Rio de Janeiro. Efetuou desembarque no dia seguinte, pelas quatro horas da tarde, no Arsenal de Marinha, onde se formou grande cortejo até a igreja de N.Sª do Rosário e São Benedito e, daí em coches pelas ruas do Rosário e Direita, com destino ao antigo palácio dos vice-reis[7].



Outro tipo de coche (M.H.N.)

Na transmigração, de mistura com a bagagem da casa real e da enorme comitiva, que orçava por umas três mil pessoas, vieram objetos de toda espécie. E entre estes, duas carruagens do príncipe regente e de sua consorte, a princesa Carlota Joaquina, e outras pertencentes aos fidalgos, veadores, camareiros etc. Transportaram-se nas escunas e charruas, aproveitadas como embarcações cargueiras quadros, tapeçarias e alfaias dos palácios reais de Lisboa.

Tudo isso embarcara em desordem, porquanto, naqueles dias de desalento, diante do inimigo que estava a poucas léguas da capital, não podia haver o cuidado necessário, nem o vagar para que se arrumassem os volumes, os fardos, os milhares de objetos da casa real e da numerosa comitiva.

Dir-se-ia a derrocada de uma nação inteira, em desespero, vendo embarcar, em fuga, "peraltas e sécias, frades e freiras, monsenhores e castrados..." – escreve Oliveira Martins, no segundo volume da *História de Portugal*.

Quinze mil servos emigraram em 1808 para o Brasil, vindos em navios da esquadra real e nos de comércio. Uns "tauxiados de fitas e cruzes; uns ocupados em funções públicas; outros desocupados, sem eira nem beira"...

Novos costumes trouxeram a Corte e os fidalgos portugueses, onde avultavam "desembargadores, repentistas, trapos e farrapos" – acrescenta aquele historiador.

Alteraram-se hábitos simples da população carioca, que se não desfrutava certas franquias, desconhecia formalmente a truculência que daí em diante passou a atormentá-la.

Fidalgos e altos funcionários introduziram em passeios carruagens de luxo, sobressaindo, entre outros, o marquês de Belas, os condes de Pombeiros (d. Antônio de Castelo Branco Correia Cunha e Vasconcelos e Sousa), de Cadaval, de Redondo, de Anadia (d. João Rodrigues de Sá e Meneses), de Caparica, de Cavaleiros (d. Gregório Ferreira d'Eça e Meneses) e de Belmonte; os marqueses de Torres, de Vagos (d. José de Noronha e Brito) e de Aguiar – o antigo vice-rei, d. Fernando José de Portugal e Castro.

Da cidade para a Quinta da Boa Vista, corriam, a toda a brida, vistosas viaturas peloa caminhos enlameados da Cidade Nova[8] a São Cristóvão[9].

No apuro das maneiras e nos salamaleques e figurinos dos fidalgos, a corte lusitana trouxera o rigorismo de Lisboa no protocolo de passeios e cortejos.

As fardas verdes, bordadas a ouro, vestiam a nobreza.

Os gentis-homens e os veadores traziam distintivos: estes, com um dragão e aqueles com uma chave de ouro[10].

Cada classe, das privilegiadas pela organização social da época, tinha nos passeios e nas cerimônias, o seu veículo predileto e cada profissão a sua cabeleira[11].

Nas coutadas de el-rei, na ilha do Governador; em Macacu, ou em Santa Cruz, percorriam estradas e caminhos os carros de Sua Majestade e dos grandes do paço – fidalgos, cavalheiros e gentis damas – todos empoados e com diferentes cabeleiras, constituindo distintivos individuais, da hierarquia social dos homens e, especialmente,

das senhoras.

Transformada a cidade do Rio de Janeiro em sede do governo português, animado o seu comércio e desenvolvida a iniciativa oficial, vários benefícios se refletiram na economia particular, proporcionando maior largueza à sociedade elegante, de que fazia parte aquela multidão de ociosos das classes privilegiadas.

A abertura dos portos brasileiros ao comércio de todas as bandeiras amigas da monarquia lusa fora o primeiro passo para a expansão do trabalho e, conseqüentemente, para o bem-estar de todas as classes[12].

O comércio colonial, acanhado mas ganacioso, que se limitara à venda de poucos produtos, tomara outro rumo, desde que medidas liberais o desafogaram.

Para esse atraso concorrera a legislação da metrópole, quase proibitiva ao intercâmbio das indústrias, quando não as proibia terminantemente.

Mas aquele crescimento econômico, iniciado com a abertura dos portos e que deu margem à rápida riqueza de homens de negócios, gerou paralelamente, o prurido de gozos, da mesma sorte que o de boas moradas.

Criou-se o aviltante e extorsivo regime das "aposentadorias", em benefício exclusivo dos fidalgos.

O "ponha-se na rua" – glosado pela zombaria popular – permitiu que prepotentes e ambiciosos nobres se apossassem de casas, de melhor acomodação à vida de embarjamentos e exibições que levavam, em passeios e cerimônias a que compareciam[13]

À guisa de depoimento oficial, isento, portanto, de louvaminha, acerca do Rio de Janeiro ao tempo de d. João VI, é interessante o que se lê na obra de Brackenridge – *Voyage to South-America – performed by order of the American Government*[14].

No correr do ano de 1817, H.M. Brackeridige aqui chegou a bordo da fragata norte-americana Congress, de que era comandante Arthur Sinclair. Incumbido pelo presidente dos Estados Unidos de estudar o ambiente político e econômico dos países sul-americanos, teve contacto com os homens da Corte portuguesa, lendo e registrando o que julgou necessário a esclarecê-lo.

Brackenridge desempenhou com grande brilho a incumbência que lhe fora dada, balanceando os recursos e as possibilidades financeiras, que novos processos agrícolas permitiram ao Brasil observar. Escreveu extenso relatório, que representava um detalhado inquérito comercial e encerrava muita cousa na memória no tocante a costumes do povo. Sob este ponto de vista não lhe escaparam os meios de transportes, julgando demasiado e arrogante o luxo das carruagens e dos magníficos coches da fidalguia fugida de Lisboa. Achou, sobretudo, curioso o regime das aposentadorias, que consistia, evidentemente, num odioso privilégio dos nobres e numa forma de tirania imposta à burguesia meã ou endinheirada.

Carruagens da família imperial, pompas da Corte e da aristocracia

Destinadas às festas em regozijo à Carta Régia de 1815, que elevou o Brasil a reino-unido de Portugal, vieram de Lisboa viaturas de luxo, inclusive as que haviam sido encomendadas à casa Martin, de Paris, para figurarem na coroação de d. João V, em 1706.

Retocadas pelo pintor da casa real, Manuel da Costa, serviram no Rio de Janeiro nas cerimônias do casamento de d. Pedro, em 1817, da aclamação de D. João VI, no ano seguinte, e da de d. Pedro I, em 1822.

Araújo Viana calcula em quarenta e tantos os coches que , a esse tempo vieram para o Brasil[15], "ostentando, que os vindos de Portugal, quer os procedentes e fabricados noutros países, finíssimas pinturas, bordados, estofos e vários ornamentos - folhas, flores, símbolos e outras figuras alegóricas"que guarneciam os lados traseiros e jogos da frente. Em alguns deles havia, nas janelas, muita riqueza em vidraças da Boêmia.

Nos préstitos da aclamação do primeiro imperador a 12 de outubro do ano da Independência e da sua coroação – a 1º de dezembro, rodaram aquelas carruagens pelas ruas da cidade, acompanhando-as um coche adquirido em Paris, após a queda de Napoleão, e que se destinara à Corte espanhola.

Figuram muitos desses veículos em dias de gala rompendo o préstito de coche do imperador e, em seguida, o primeiro carro de Estado.

Abria caminho ao cortejo, além dos batedores, da guarda de honra, um piquete de cavalaria.

Atrás, rodavam os carros dos veadores, camaristas etc.

Um regimento de cavalaria, de dragões, fechava o préstito.

Todas as carruagens eram puxadas por seis cavalos, excetuada a do imperador, a qual atrelava oito, indo ao lado, quatro estribeiros.

Depois de 1822, restauraram e decoraram algumas dessas viaturas, com as cores nacionais e insígnas do Império.

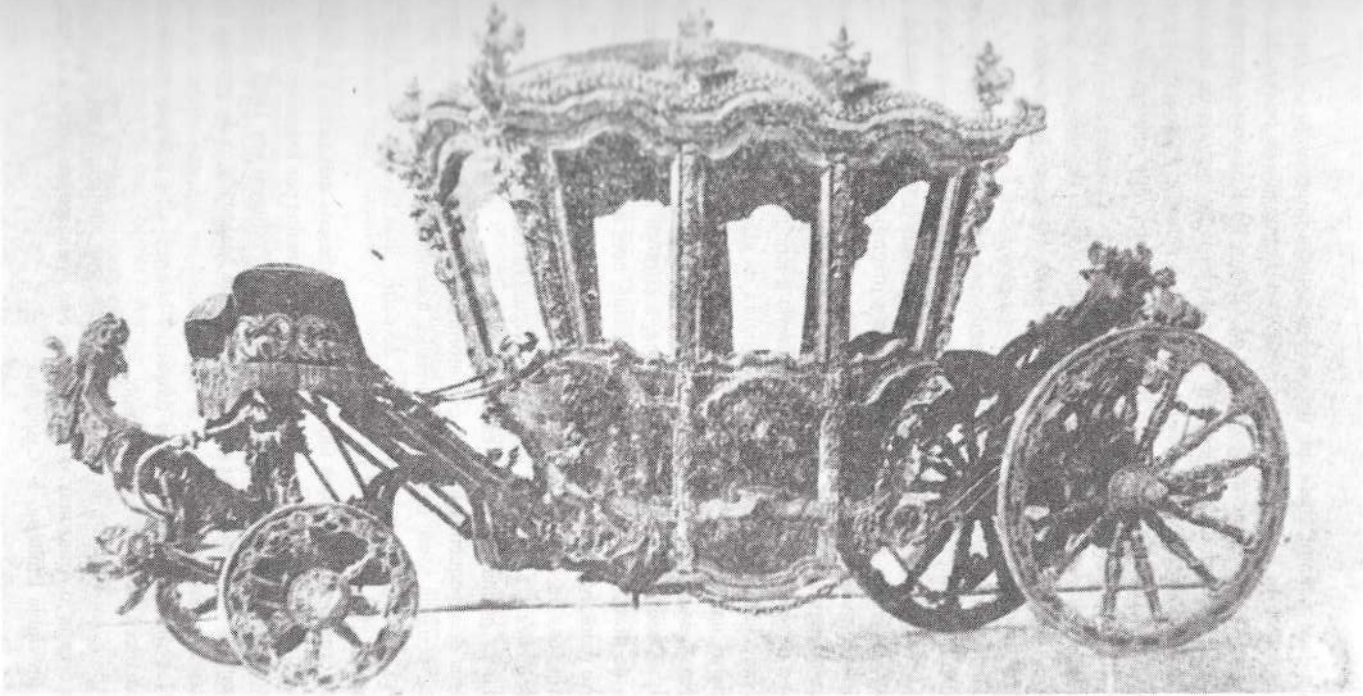
Desenhou-lhes as figuras dos painéis o pintor Jean Baptiste Debret.[16]

Reformadas, reestofadas, novamente alcochoadas e substituídos os persevões, melhoradas as boléias e as grandes lanternas que as ornavam, pareceram trabalhadas em obra nova, tal o cuidado artístico dos que se incubiram de melhorá-las.[17]

Para as festas nupciais de d. Pedro I e d. Amélia de Leuchetenberg – filha de Eugênio de Beauharnais e neta paterna da imperatriz que fora dos franceses, Josefina de Beauharnais Napoleão – foram pintadas e completamente restauradas algumas daquelas carruagens.

Foi o governo autorizado pelo poder legislativo a proceder nesse sentido, consignando verba especial o orçamento financeiro de 1829-30, não só com os consertos que se tornassem necessários, mas com a aquisição de outras viaturas.[18]

Incumbiu-se de trabalhos de decoração o pintor Francisco Pedro do Amaral, nascido



Coche usado no Brasil, construído no reinado de d. João V (M..H.N.)

nesta cidade e pintor chefe das decorações da casa imperial.[19]

Executou-os o artista carioca em 1829, no mesmo ano da celebração do casamento de d. Pedro, em véspera da criação da Ordem da Rosa e da derrama de títulos nobiliárquicos e condecorações, sem exemplo na longa história do Império.

Barões obscuros viram seus títulos, a granel, elevados a viscondes e estes, a condes e marqueses, numa profusão de timbres heráldicos, que sobrepujaram os da velha monarquia lusitiana.[20]

No fim do ano, Amaral publicou um folheto, saído da tipografia de René Ogier, à rua da Quitanda nº 68, intitulando-o *Explicação alegórica dos coches de Estado de Sua Majestade o senhor d. Pedro I.*[21]

Dedicou-o ao comandante do segundo esquadrão da imperial guarda de honra, intendente das imperiais cavalariças, Francisco Gomes da Silva – o Chalaça.

O coche principal, o do imperador, o artista decorou-o no painel da frente com figuras alegóricas: a glória dos príncipes e a magnificência.

Esta amparava, com a mão direita, uma cornucópia, dentro da qual se espalhavam condecorações e medalhas e, com a mão esquerda, empalmava um cartão contendo desenho de suntuoso edifício, tudo conforme a iconologia de Cesare Ripa.

Naquela alegoria representava-se a figura da glória, tendo, na mão direita, o cetro imperial e, na esquerda, a coroa.

Nos painéis, dos lados direito e esquerdo, representavam-se alegorias ao gênio do Brasil, ao centro, sustentando, na cabeça, a cifra do imperador, guarnecida por uma capela de flores, uma pira em chamas, à frente, com a data – 12 de outubro de 1822.

Ao redor, num altar pátrio, as províncias do império, em número de 19, entrelaçados por grinaldas de flores.

Minerva – a deusa da sabedoria – figurava nos capitéis das colunas, e ornatos cambiantes punham remate a essa alegoria.

Nos dois pequenos painéis, que aformoseavam o coche principal, representava-se a fama, pousada sobre um globo estrelado, tocando clarim.

Ao centro dos painéis, no reverso do carro, duas figuras os ornavam: a fidelidade e a firmeza do amor.

Adornavam ainda esses últimos painéis, arabescos matizados e grinaldas floridas.

Os demais carros, em número de quatro, adornados por Francisco Pedro do Amaral, com auxílio de um artista italiano que viera de Portugal em 1808, compunha-se de dois coches – o denominado de respeito, de Sua Majestade, o do príncipe d. Pedro e o do estribeiro-mor.

Nas pinturas do primeiro daqueles coches, idealizou o decorador figuras emblemáticas da história e do tempo.

Apoiavam-se sobre estas figuras, outras, que simbolizavam os nossos grandes cursos d'água: o Amazonas, o Tocantins, o São Francisco, ao norte, e o Prata, ao sul, na então província Lindeira, a Cisplatina.

O coche do príncipe imperial – o futuro imperador d. Pedro II – revestiu-o Amaral com as armas e imagens adequadas à pureza do principezinho, que nascido a 2 de dezembro de 1825, contava apenas três anos e meses de idade.

Flagrantes e depoimentos da época

Aquele esplendor que passara do reinado de d. João VI para o governo do príncipe regente d. Pedro e se avolumara, como vimos, durante os últimos anos do Primeiro Reinado brasileiro, servira de incentivo a que se programasse o luxo das carruagens à nova fidalguia e a outras classes da sociedade.

Para corrigir o luxo, já em 1823 a portaria do Ministério do Império nº 65 de 26 de abril, lembrava a fiel execução do alvará régio de 1762.

É deste teor a aludida portaria, assinada por José Bonifácio de Andrada e Silva:

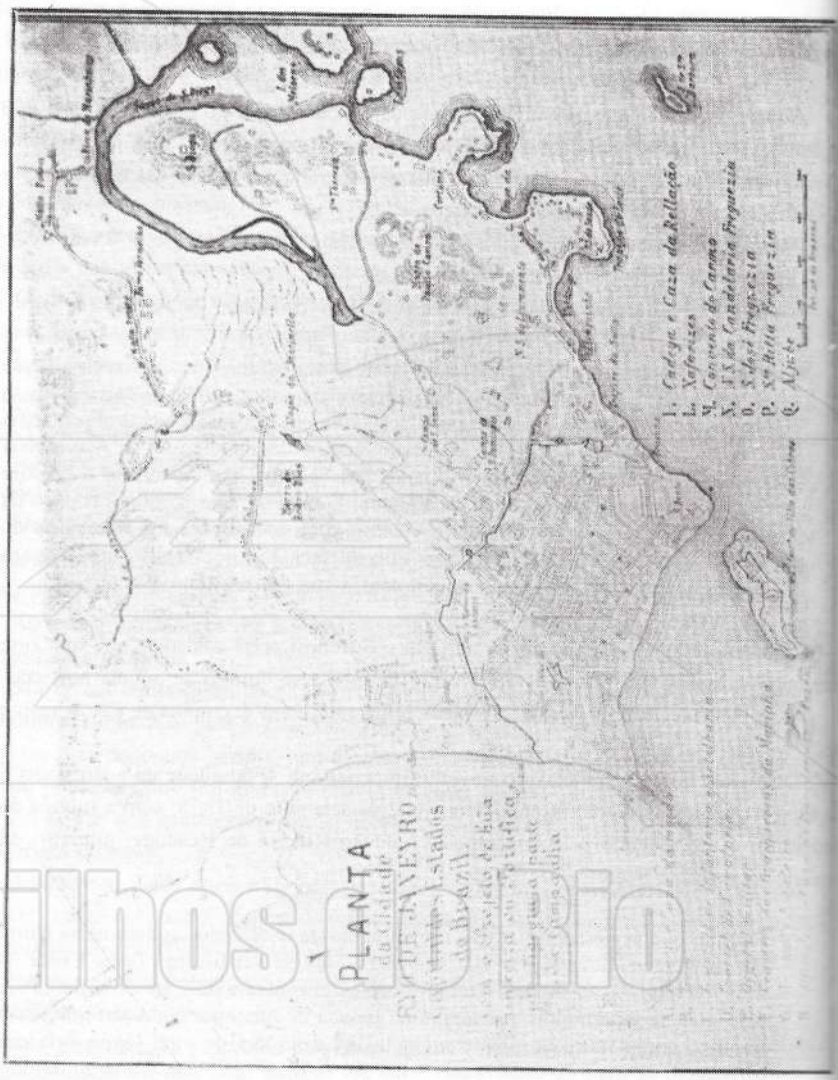
> Constando na augusta presença de S.M. o imperador o excessivo luxo que nesta Corte se tem introduzido indistintamente sobre o uso de carruagens, e sendo necessário que a este respeito se ponha em rigorosa e geral observância o alvará de 2 de abril de 1762, especialmente no dia da abertura da Assembléia Geral Constituinte deste Império pelas pessoas que hão de formar o préstito de S.M. o imperador, desde a sua imperial Quinta da Boa Vista até o paço da dita Assembléia Geral – manda o mesmo augusto senhor pela Secretaria de Estado dos Negócios do Império que se faça público o dito alvará para inteligência das pessoas a quem competir a sua fiel e pronta execução.

Hábitos perdulários de arraigada tradição e o frenesi pelas vaidades, que na Corte brasileira se agravaram, não permitiram que fielmente se cumprisse aquela portaria.

O primeiro a insurgir-se fora o próprio imperador, com exemplos de extravagante luxo.

Dois anos depois, capitulava o governo imperial ante a fatuidade da aristrocacia e de altos servidores da coroa, fazendo baixar, a 2 de setembro de 1825, com a rubrica do imperador e referendado pelo conselheiro Estêvão Ribeiro de Resende, ministro do Império, o seguinte decreto:

> Permite que as pessoas que têm o tratamento de excelência, andem nesta Corte em carruagem puxada por quatro bestas. Não se verificando nesta Corte os motivos que, na de Lisboa, fizeram necessário o alvará de 2 de abril de 1762, pelo qual se determinou que nenhuma pessoa de qualquer condição que fosse pudesse andar naquela cidade e capital na distância de uma légua dela em carruagem de mais de duas bestas – hei por ordenar que, sem embargo do dito alvará ou de outra qualquer ordem em contrário, todas as pessoas que gozam do tratamento de excelência possam nesta Corte andar em carruagem de quatro bestas.



Estas regalias, definidas na ementa do decreto de 1825 e explanadas em seu texto, se acomodavam perfeitamente ao espírito do soberano e às notórias excentricidades que lhe deram a reputação de amador na arte de bolear e na da equitação.

"Consoante o filho de d. João VI – diz o hanoveriano Eduardo Teodoro Boesche – entre negros e mulatos, bem conhecia a ginástica e poucas coisas mais..."

"Passava dias a fio nas estrebarias de palácio, entre negros e moços de cavalariças ou estrilando cavalos" [22].

De São Cristóvão saía d. Pedro habitualmente para a Tijuca e Santa Cruz, em carruagem tirada a quatro e seis cavalos ou bestas e por ele mesmo guiada.

Nos depoimentos do ex-oficial, que fora aliciado pelo dr. Jorge Antônio Von Schaeffer para servir em tropas alemãs no Brasil, encontram-se vívidas impressões acerca do movimento libertador de 7 de abril e do monarca deposto.

Quadros alternados, da autoria de Boesche [23], apesar dos conceitos agressivos, encerram, incidentalmente, informes relativos à cidade em que durante alguns anos militara o mercenário.

Teodoro Boesche fixou nitidamente certos quadros contemporâneos, dizendo-nos dos veículos de transporte, da limpeza da cidade, de seu calçamento e das freqüentes festas religiosas e procissões, com foguetes a espocar e sinos a repicar.

Os espetáculos de todos os dias, os dolorosos quadros de nudez e extrema penúria de negros escravos, a sujidade dos mendigos que pululavam, atirados às calçadas e à porta das igrejas, vivamente impressionaram o autor desses painéis inalteráveis da capital brasileira.

Não olvidou o cronista, para coroar o azedume com que viu a nossa terra, um negócio aladroado de moeda falsa que, no conceito do hanoveriano, assumira caráter de calamidade pública, havendo nisso envolvidos inúmeros indivíduos.

Destoante desse rosário de infortúnios, registra a gentileza de tratamento do brasileiro educado para com as senhoras. "Lembrava os tempos cavalheirescos e medievais, revivendo no Rio de Janeiro a galanteria romântica daquelas épocas passadas."

Com o aliciado de Schaeffer, mais ou menos por essa época, veio ter ao Rio, Frederico Guilherme Kloss – mestre de cavalariças, contratado da mesma sorte pelo famoso aventureiro alemão, para servir na casa imperial.

O autor do *Rio de Janeiro de antanho* cita um livro de Kloss[24], em que ele nos descreve a sua estada no Brasil e as peripécias por que passou.

Com boa viagem, desembarcou a 13 de março de 1825, trazendo de Macklemburgo seis cavalos de estampa.

D. Pedro mostrou-se muito alegre e com aquele irrequieto espírito de meridional, ia por vezes admirar os animais.

Kloss já se tinha em conta de grande favorito da Corte. Recebia quarenta mil-réis

[illegible] e tinha casa de graça, figurando em folha à parte da dos empregados da casa imperial.

Para um dos cortejos, em homenagem a d. João VI, realizado a 13 de maio, data do natalício do "rei velho"– recebeu o mestre das cavalariças e cocheiro-mor do imperador, um fardão bordado a ouro, sobrecasaca verde, com dragonas e calças de finíssimo pano, espadim e chicote de cabo de prata.

Completava este principesco uniforme um chapéu a "três pancadas"com penacho de plumas "que dava impressão de um espanador" –sublinha o erudito Taunay.

Era, como se vê, uniforme apropositado àquele mestraço. Não se confundia com o dos criados do paço, que vestiam farda verde-escuro, de acordo com os termos do decreto de 29 de setembro de 1822, mas de pano inferior e sem nenhum bordado a ouro.

Os boleeiros de coches dos ministros de Estado e diplomatas estrangeiros trajavam modestas "librés", modificadas num e no outro detalhe para as solenidades de grande gala.

Havia, porém, exceção na indumentária do cocheiro do plenipotenciário da Áustria. Por esse motivo meteram na cachimônia do boleeiro a disparatada idéia de imunidade diplomática, que o insentava da fiscalização policial.[25]

A pompa estouvada da Corte de d. Pedro, de que Kloss e o cocheiro do diplomata austríaco se tornaram figurilhas, estimulava certamente a alta sociedade no cotio e no [illegible] das carruagens.

A toda hora elas rodavam, com escândalo e numa azáfama apavorante, a derribar transeuntes e a esbarrar em pequenos veículos.

Victor Jacquemont, naturalista francês e um dos estrangeiros que anotaram cousas da nossa terra, da sua passagem por aqui nos fins de 1828 deixou em seu *Diário de viagem*[26] este pequeno comentário, escrito em tom depreciativo:

> Este povo de graúdos habita chácaras encantadoras nos arrabaldes da capital e vem todas as manhãs à cidade desempenhar os altos cargos de que se acha investido. Mal está a maioria em condições de apontar as penas com que escreve ou, apenas, disso cuida; mas refestelados todos eles no fundo de seus coches dão-se ares de absortos em profundas cogitações. Um negro de libré e botas geralmente os veicula.

Por ocasião da permanência de Jacquemont no Rio, andavam na berra proezas de uma sua compatriota, sobre as quais silenciou o naturalista.

No entanto, porém, deslizes da sociedade carioca, denegrindo as mulheres em seus derriços, o viajante francês foi inexorável. Escapou-lhe do canhenho o nome de Mme. Louise Saisset – a Sé–Sé, como a crismou João Loureiro, em alentada correspondência para o conselheiro Manuel José Maria da Costa e Sá, residente em Lisboa.[27]

Fervilhavam a esse tempo maliciosas referências aos novos amores do imperador, que sem o menor recato, amiúde, saltava da pesada traquitana, em frente do prédio da rua do Ouvidor, ocupado pelo casal Saisset, mas que girava sob a firma social de Saisset & Wallestein...

Já extinto o braseiro cupidinoso de Domitila e Saisset, que a pena magistral do Alberto Rangel[28] destrinça e reconstitui; apagada a época febril das carruagens e um pouco distanciada das diabruras amorosas do primeiro imperador, assistiu a nossa cidade, em dezembro de 1836, a uma das mais imponentes recepções da Regência.

Tratava-se de viajantes de alta estirpe, o príncipe Henrique de Orange, desembarcado da fragata holandesa Bellona.

Luxuoso coche imperial, puxado por seis soberbos cavalos, foi posto à disposição do ilustre viajante e, com as honras da etiqueta, conduziu-o do cais Pharoux ao paço da Boa Vista, onde o hospedaram o jovem monarca e suas irmãs.

No Segundo Reinado

Obedecendo à usança de seus predecessores, sem as pompas dos governos de d. João V e de seu pai, conservou o imperador d. Pedro II os coches que no início do Segundo Reinado encontrou e aqueles que, por morte do duque de Bragança, lhe vieram a pertencer.

Cada um deles demarcava, com efeito, uma época, reavivando figuras e cenários e retraçando valores individuais que repontariam através das cerimônias protocolares da Corte do novo monarca.

Da magnificiência, da solenidade e da riqueza das carruagens que, no dia da coroação e sagração do segundo imperador, viram os habitantes do Rio de Janeiro, transmitiu a tradição escrita imperecível registro.

Tudo se ajustara realmente, para maior brilho daquela solenidade de 16 de julho de 1841. Deslumbraram os coches imperiais a quantos os contemplaram, quer pela atrelagem de cavalos de raça, quer pelos jaezes e requintes com que se apresentaram no célebre cortejo.

Boleeiros e criados trajaram aparatosas librés – sobrecasca azul de traspasse, deixando ver o colarinho alto que se comprimia até o queixo e, em redor do colarinho, a gravata de seda enlaçada, de três voltas.

O calção à moda francesa caía sobre os joelhos, cobrindo as pernas, meias compridas, calçadas em sapatos de entrada baixa adornados com fivelas douradas.

Vestidos com elegância, trintanários e palafreneiros traziam à cabeça, polvilhada, chapéus de três bicos, que lhes davam aparência de arrogantes senhores de sangue azul.

Do cortejo fizeram parte cento e tantos carros de luxo, que pertenciam aos grandes

homens da nobreza, da justiça, do parlamento e das finanças.

Sobressaíram as carruagens dos marqueses de Baependi e de São João Marcos, dos condes de Sarapuí, de Valença e de Lajes; dos viscondes de Barbacena, da Praia Grande, de Baependi, de Congonhas, do Rio Vermelho e da Cachoeira.

Imponentes pelos ornatos das viaturas e pelo vestuário dos boleeiros, distinguiram-se os carros de Francisco de Rego Barros – mais tarde conde de Boa Vista; Antônio Francisco de Paula e Holanda Cavalcanti de Albuquerque – o futuro visconde de Albuquerque; Antônio Paulino Limpo de Abreu – posteriormente visconde de Abaeté, e o do grande orador e estadista da Maioridade, Antônio Carlos.

Em 1864, por ocasião dos casamentos das princesas Isabel e Leopoldina, celebrados na capela imperial – o primeiro, a 15 de outubro, e o segundo, a 14 de dezembro – rodaram pelas ruas da cidade algumas das carruagens do paço, mas em menor número do que na coroação.

Dos chamados coches de Estado, o mais popular era o envidraçado, do tempo de d. João VI. Nele se transportava anualmente, a 3 de maio, o imperador, quando ia abrir as sessões do Parlamento e ler a fala do trono, no edifício do Senado, antigo solar do conde dos Arcos.

Aos coches imperiais escoltava uma força de cavalaria ligeira, acompanhando-os cupês e berlindas do ministro do Império, dos veadores, camaristas, mordomo e estribeiro-mor.

No Rocio Pequeno – denominado praça Onze de Junho desde 4 de julho de 1865 – esperava o coche imperial a guarda de arqueiros – revivescência dos alabardeiros reais, com uniforme verde, de que existem espécimes num dos mostruários do Museu Histórico.

Ladeava o carro de Estado a guarda de arqueiros até à porta principal do paço da Alta Câmara, à rua do Areal, canto da praça da Aclamação.

Nos últimos anos do Império, quando em declínio as cerimônias da Corte, foi, quiçá, a abertura do Parlamento uma das poucas solenidades que ainda vigoraram com o mesmo esplendor de outrora.

Em diferentes atos públicos – em visitas e passeios e nos funerais dos mais graduados dignitários, aos quais comparecia o imperante, dava-lhe guarda de honra um esquadrão de cavalaria do Exército. Dois cadetes se colocavam invariavelmente, como batedores, nos flancos da carruagem.

Noutras ocasiões, circulavam carruagens da casa imperial, despidas de luxo, conduzindo pessoas da família imperial e sem escolta e acompanhamento de qualquer espécie.

O advento da República coincidiu com os aligeirados reparos, que se estavam a executar em algumas daquelas já reduzidas carruagens.

Nas cocheiras do paço de São Cristóvão se conservaram guardados, após o 15 de novembro de 1889, conjuntamente com outros veículos, cupês berlindas, caleças e

vitórias, que serviam aos príncipes d. Pedro e d. Augusto e a altos empregados da mordomia[29].

Em 25 de junho de 1892, o Museu Nacional, reorganizado em virtude do decreto nº 379 A, de 8 de maio de 1890, passou a ocupar o palácio da Boa Vista, onde estivera o Congresso Constituinte (de 15 de novembro de 1890 a 24 de fevereiro de 1891).

Das dependências da Quinta da Boa Vista removeram, em 1891, as carruagens de luxo para cocheiras particulares, inclusive as que pertenciam ao visconde de Silva, no antigo palacete Abrantes; sendo, mais tarde, enviados três coches imperiais para uma das galerias térreas do Museu Nacional.

Os carros de distinção e os comuns foram uns vendidos em hasta pública pelo leiloeiro J. Dias e outros continuaram recolhidos a cocheiras particulares.

Do mobiliário que nos legou o Império, foram também a leilão exemplares de rara beleza artística, adquirindo-os, entre outros, os srs. Bernardino Bastos Dias, barão de Capanema, e seu genro, o pintor Aurélio de Figueiredo, o conde Sebastião de Pinho, Modesto Leal e Lineu de Paula Machado.

Numa exposição de arte e história retrospectivas, inaugurada a 3 de janeiro de 1921 no Clube dos Diários (antigo Cassino Fluminense), compreendendo o período monárquico – do príncipe regente d. João a d. Pedro II – deposto do trono em 1889, reapareceram exemplares do mobiliário da casa imperial, dos vendidos em leilão de J. Dias.

Consoles, armários, tremós, mesas com peças de bronze cinzelado, poltronas de mogno e de espaldar, piano com ornatos em bronze dourado, tamboretes, cômodas, canapés, com embutidos de marfim etc., figuraram ali, ocupando os vastos salões do prédio da rua do Passeio.

As coleções artísticas do dr. João do Rego Barros e dos srs. Bastos Dias, José Custódio Veloso, Aurélio de Figueiredo e de outros podem competir com os ricos exemplares dos mostruários do Museu Histórico Nacional.

Instalado o Museu Histórico no governo do sr. Epitácio Pessoa, ficou resolvida a transferência definitiva das viaturas imperiais para o novo departamento da administração federal.

Os três coches ali recolhidos oferecem à curiosidade dos visitantes apreciáveis detalhes e merecem atento exame, não só pela suntuosidade que encerram em lavores artísticos, mas por constituir, cada um deles, evocativa lembrança do passado.

O coche de prata, de quatro rodas e boléia elevada, com duas grandes lanternas de cristal, contém ornatos em talha e pintura e as armas imperiais, na portinhola. Possui escadinha de armar, com dois degraus, e, atrás, assentos para os lacaios.

Interiormente estragado pela ação do tempo, ainda se conservam forrações, estofos e almofadões de seda e o persevão alcatifado, que completam a decoração.

O coche de ouro, majestoso e extremamente idêntico àquele, diferencia-se, todavia, pela forração interna e no arranjo dos assentos e almofadões.

Foram estas viaturas as mais importantes carruagens de gala no Segundo Reinado.

O terceiro coche, elegante e alteroso, destinava-se ao serviço da casa imperial e dos veadores e camaristas.

Apresenta em suas linhas gerais os mesmos característicos dos primeiros veículos. Tem, em lugar da escadinha de armar, uma estribeira de acesso, e faltam-lhe os painéis artísticos e as armas imperiais.

É, além disso, menor que os dois coches de gala.

Expõe, igualmente, o Museu Histórico Nacional, no pavimento onde se encontram os carros descritos – um estrado ou armação inferior de grande carruagem – com seus jogos e ferragens.

Pertenceu ao riquíssimo coche da coroação de d. Pedro I.

Todo o madeiramento que ali assentava desapareceu, destruído por cupim, em 1869 ou 1870, pouco antes da Primeira Regência da princesa d. Isabel, segundo informe que nos prestou o antigo funcionário da Quinta de São Cristóvão – Eduardo Marcelino da Paixão, superintendente dos almoxarifados da casa imperial.

NOTAS

1. *Les Transports*, 1º vol., Paul Brousse e Albert Bassède.

2. Em princípios do século XVI apareceram em Portugal coches, dos antigos tipos castelhano e veneziano, parecidos com os de Roma, para dois cavalos – *Rheda duobis equis juncta* e, para seis cavalos – *Sex equis juncta*.

3. Não se compreendiam na *lei e pragmática* de 24 de maio de 1749 as carruagens da casa real e os jaezes de seus cavalos.

4. Publicada na *Revista do Arquivo do Distrito Federal* às págs. 208 e 261 do 1º volume (1894) e às págs. 73 e 118 do 4º volume (1897).

5. Na correição que fizera a 30 de dezembro de 1735, nos paços do concelho, o ouvidor do Rio de Janeiro, dr. Agostinho Pacheco Teles, já determinara que "nenhuma pessoa poderá trazer dó ou luto mais que até seis meses e o não trará nas carruagens, palanquins, cavalos e mulas, nem nos chapéus de sol, com pena de prisão e dois anos de degredo para um dos lugares da África e mais penalidades da Ordenação" – *livro* 5º, título cem.

6. A esquadra foi constituída por oito navios de linha, oito fragatas, dois brigues, uma escuna e uma charrua.

Num dos navios de linha, a nau Príncipe Real, capitânia da esquadra e do comando do capitão-de-mar-e-guerra Francisco José Canto Castro e Mascarenhas, embarcaram o príncipe regente d. João, a rainha d. Maria I, gravemente enferma de moléstia mental, e outras pessoas da realeza. Noutros navios de linha e fragatas vieram os marqueses de Aguiar (d. Fernando José de Portugal e Castro), de Torres, e de Vagos (d. José de

Noronha e Brito) e os condes de Caparica e de Cavaleiros (d. Gregório Ferreira d'Eçá e Meneses) e outros fidalgos.
A esquadra, com vinte embarcações grandes e pequenas, ao mando do futuro conde de Cezimbra, levantou âncoras do Tejo a 29 de novembro de 1807.
7. "O préstito – narra Fluviano, em suas *"Efemérides"* da *Revista Popular* – fora o mais brilhante que até então se vira.
Percorreu as ruas Direita e do Rosário, ornamentadas e atapetadas de povo, ao som da música, das aclamações dos repiques de sinos e das salvas e, por sobre uma chuva contínua de flores e entre alas de soldados, dirigiu-se ao templo do Rosário, então catedral da capital brasileira, e aí entoou o grande hino – *Te Deum-Laudamus*.
A volta – conclui o cronista – foi feita em coches pelas mesmas ruas e a família real acolheu-se ao Paço da Cidade, o qual iluminou-se por nove dias consecutivos".
8. Era uso colocar lanternas de azeite de peixe, pregadas em postes, nas noites em que passassem pelo Aterrado o príncipe regente d. João e pessoas de sua comitiva. Chamou-se por isso o logradouro (precisamente a atual rua Senador Eusébio) "caminho das lanternas".
Por essa época, os prédios de um sobrado, que se edificassem em terrenos pantanosos da Cidade Nova, ficariam isentos da décima urbana por dez anos, e os de mais de um sobrado gozariam isenção por espaço de vinte anos.
9. Pouco depois da chegada da família real, o negociante e vereador do Senado da Câmara, Elias Antônio Lopes, estabelecido à rua Direita, ofereceu ao príncipe regente grande chácara que possuía em São Cristóvão e na qual levantara vistosa casa.
Elias Lopes deixou, ao morrer, um espólio avaliado em 221:476$216.Foram seus herdeiros Joaquim Elias Antônio Lopes de Sousa, Elias Teodoro Lopes, Elias Antônio Lopes, José Antônio Lopes, João Antônio Lopes, Antônio Lopes da Fonseca e Sousa, Ana Lopes Souto, Genoveva Lopes Meireles e Maria Rosa Lopes.
No *Brasil Ilustrado*, número 13, ano I, Félix Ferreira alude à versão de que Elias Antônio Lopes caíra em pobreza após aquela oferta. Os autos de inventário dos seus bens, que consultamos, provam, no entanto, o contrário disso.
10. John Luccok, viajante ilustre e anotador perspicaz de cousas brasileiras, oferece-nos depoimento acerca da indumentária de certas classes sociais, inclusive da dos solicitadores e meirinhos do tempo de d. João.
Ao inteligente viajante inglês se refere Capistrano de Abreu – em *Capítulos da História Colonial* – respingando através de eruditas observações, o que de proveitoso se encontra na obra daquele desinteressado amigo do Brasil
11. A cabeleira que usava o magistrado era diferente da que se ajustava à cabeça mavórtica do general. A que comprava o professor diferia da do empregado público de categoria superior.
Só uma classe – a dos eclesiásticos – que andara, em tempos idos, a se polvilhar nas grandes cerimônias da Corte, escapou indene às extravagâncias da moda. Proibiu-se-

lhe, sob qualquer pretexto, o uso da cabeleira.

12. À sombra do pavilhão inglês cresceram os negócios, no curto prazo de dois anos. Já em 1810 o movimento da importação e o da exportação subiram globalmente a mais de quatro mil contos, considerável soma, dado o valor da moeda portuguesa nos primeiros anos do século. Daí em diante se avolumou extraordinariamente o crescimento de todos os negócios, a despeito de vexatórios monopólios.

13. A carta de Antônio Alves de Araújo, arquiteto da cidade em 1818, dirigida ao conselheiro Antônio de Vila Nova Machado Portugal, ministro do Reino, retraça nestas linhas a prepotência da nobreza lusitana:

"Agora há uma causa poderosa que concorre ao aferro a pequenas edificações – é o temor das aposentadorias. Com efeito, há infinitos proprietários que não levantam prédios altos e nobres, porque receiam que lhos tomem logo que estejam prontos.

Tem acontecido, muitas vezes, serem expulsos os mesmo proprietários que, levantando suas casas, em razão de suas famílias, contavam com tranqüilidade ali viver – e se enganaram, porque as casas agradaram a aposentados favorecidos. Há muitos aposentados que, obtendo casas térreas por um aluguel quase nulo em relação ao tempo, não se desaferram delas, quando os senhorios querem erguê-las".

14. Publicada em dois volumes, em 1820, na cidade de Londres. O Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro possui essa obra, hoje raríssima, com indicação de ter pertencido à biblioteca do sábio Von Martius, falecido em 1868.

15. "Das Artes Plásticas no Brasil", *Revista do Instituto Histórico*, tomo LXXVIII, 2ª parte.

Nos quarenta e tantos coches incluiu, certamente, o autor, as carruagens dos fidalgos.

16. Nasceu em Paris a 28 de abril de 1768 e veio para o Brasil com a Missão Artística de 1816, contratada pelo marquês de Marialva, embaixador português em França. Faleceu em Paris a 28 de junho de 1848.

17. A propósito da coroação de d. Pedro I, oferece Max Fleiuss excelente descrição de um dos préstitos da época (tomo especial da *Revista do Instituto Histórico*, consagrado ao centenário da Independência).

18. Despendeu-se a soma de 17:995$ – com consertos e aquisições: *Balanço da Dinastia*, A. J. S. Botafogo.

19. Falecido no Rio de Janeiro a 10 de novembro de 1830 e sepultado em catacumba da igreja do Hospício, da Ordem Terceira da Conceição e Boa Morte.

Foi, segundo Escragnolle Dória, o artista que pintou, a fresco, o palacete da marquesa de Santos, e ornou a residência de Plácido Antônio de Abreu, no Rocio, e o consistório da igreja da Ordem do Carmo, quando nele funcionava a Biblioteca Nacional. Fundou, como ainda nos diz o ilustre historiador, a sociedade dos pintores, sob o patrocínio de São Lucas.

Morreu solteiro e paupérrimo.

20. O conselheiro Pereira da Silva, no histórico do segundo período do reinado de d.

Pedro I, transcreve, a propósito, espirituoso comentário publicado num dos números da *Aurora Fluminense*:

"A monarquia portuguesa, fundada, segundo a autoridade da folhinha, há 736 anos, tinha em 1803, época em que se haviam renovado títulos e criados outros recentemente 16 marqueses, 26 condes, oito viscondes e quatro barões. O Brasil, com oito anos de idade como potência, encerra já em seu seio 28 marqueses, oito condes, 16 viscondes e 21 barões. Ora, progredindo as coisas do mesmo modo, como é de esperar, teremos no ano de 2251, que é quando a nossa nobreza titular deve contar a mesma antigüidade que a de Portugal tinha em 1803, nada menos de que 2.385 marqueses, 710 condes, 1420 viscondes e 1683 barões, isto por uma simples regra de proporção, sem fazer caso dos quebrados...".

21. Descobriu-o, sob montes de livros, Escragnolle Dória, quando, com grande competência e extraordinária dedicação, dirigiu o Arquivo Nacional. Fê-lo publicar o ilustre pesquisador, com o fac-símile da folha de rosto e comentários, no volume XVII das *Publicações do Arquivo Nacional*.

22. Apud: "Rio de Janeiro de antanho", Afonso Taunay, *Revista do Instituto Histórico*, tomo 90, vol. 144, p. 526.

23. A única edição de *Quadros alternados* é, ao que nos parece, de 1835 e impressa em Hamburgo, na casa de Hoffamann & Campe.

24. *História do semestre de minha permanência no Brasil* – Afonso Taunay – Apud: *Anais do Museu Paulista*, tomo 3°, p. 102.

25. É o que nos revela o curioso aviso ministerial, de 10 de fevereiro de 1836, declarando que o condutor do carro do plenipotenciário daquele país e que fora preso em flagrante, não estava compreendido nas regalias estipuladas nos códigos e tratados internacionais.

26. Publicado em 1841 sob a proteção do estadista francês François Guizot e de confrades em estudos de história natural.

O livro de Jacquemont mereceu valiosos comentários de Afonso Taunay, insertos no tomo 90, vol. 144, da *Revista do Instituto Histórico*, sob o título "Rio de Janeiro de antanho".

27. Cartas escritas de 1828 a 1842, *Revista do Instituto Histórico*, tomo LXXVII, parte 2ª.

28. *D. Pedro I e a marquesa de Santos*, Alberto Rangel.

Pouco depois de proclamada a República, o governo provisório mandou inventariar todos os objetos encontrados nos palácios da família imperial. Por aviso de 10 de julho de 1891, o ministro do Interior designou o dr. Vicente Liberalino de Albuquerque e Artidoro Augusto Xavier Pinheiro para se encarregarem de inventariar documentos manuscritos e impressos de caráter público. A 20 do mesmo mês, foram recolhidos à Casa da Moeda objetos de ouro e prata, pertencentes ao ex-imperador e à sua família. Sob a epígrafe – "As jóias do imperador" – o *Jornal do Commercio*, de 22 ainda daquele mês, aludiu a uma relação que então se fizera para o recolhimento à Casa da

Moeda e ao inventário mandado levantar em 1887 pelo barão de Nogueira da Gama, mordomo da Quinta da Boa Vista, e do qual constava uma série de objetos de ouro, prata, brilhantes etc. Outros bens foram vendidos em leilão pelo leiloeiro J. Dias, demorando muito tempo as providências preliminares adotadas pelo advogado conselheiro Silva Costa e por aquele leiloeiro. Segundo depoimento do estimado leiloeiro sr. Virgílio Lopes Rodrigues, que era preposto de J. Dias naquela época, os lances mais vultosos se referiam ao mobiliário dos paços imperiais.

Capítulo 4

(Golpe de vista sobre o Rio de Janeiro colonial e os primeiros veículos de condução – a sege – a traquitana)

Golpe de vista sobre o Rio de Janeiro colonial e os primeiros veículos de condução

Desde princípios do século XVIII já se conhecia no Rio de Janeiro a sege utilizada tão-somente numa pequena área da cidade.

Raras pessoas possuíam carros e não havia, nessa época, nenhum de aluguel. Possuir modesto veículo de rodas importava em ser levado à conta de abastado.

Cadeirinhas e liteiras satisfaziam às necessidades de transporte.

No fim daquele século e em princípios do que se lhe seguiu, hábitos e costumes se modificaram com a lei natural do progresso.

Apareceram alguns tipos de veículos e seges e traquitanas para transporte de pessoas de certa importância social.

O pequeno empregado público, ou do comércio que, no começo do século XIX, morava excepcionalmente em arrabalde distante, dispunha de cavalinho ou besta.

Ia pela manhã para o emprego, montado em alimária particular e, antes do anoitecer, regressava a penates.

Os pobres só andavam à pé.

A pobreza disfarçada andava a cavalo.

Abertos depois de 1808 novos e melhores caminhos de rodagem, consertadas as ruas esburacadas, removidos os entulhos que as cobriam e tornavam intransitáveis, acelerou-se a circulação da cidade para o interior dos bairros, até então pouco procurados. Cuidou-se do calçamento a alvenaria, da iluminação e da limpeza, que deveriam dar outro aspecto à nova sede da monarquia lusitana.

Nos 75 logradouros de 1808 (46 ruas, quatro travessas, seis becos e 19 largos e praças), que constituíam propriamente o Rio de Janeiro comercial, novas edificações se levantaram para atender ao crescimento da população[1]

Apesar de centenas de novos prédios, erguidos na Lapa, na Cidade Nova, em Catumbi, na Saúde etc., e não obstante esse avanço na expansão da velha cidade, continuaram muitas famílias sem moradas confortáveis.

As poucas que existiam, alugavam-nas seus proprietários por exorbitantes quantias. O clamor era geral e só não se queixavam os fidalgos vindos de Lisboa. Foram estes os únicos habitantes do Rio que naquele ambiente desconheceram a alta de alugueres, bem acomodados que estavam em casas alheias, em virtude da famosa lei das aposentadorias.

A Intendência Geral da Polícia, sob a inteligente e enérgica direção do desembargador Paulo Fernandes Viana, traçara um plano sistemático de melhoramentos, que resolveria em parte a crise das habitações, se não o tivessem embaraçado os interesses inconfessáveis da nobreza.

Procurou o digno magistrado dar melhor aspecto às casas pobres, fazendo desaparecer a antiqüíssima usança das "gelosias".

O aviso régio de 8 de outubro de 1810 determinou que as ruas edificadas deveriam ser constantemente beneficiadas e aquelas que se abrissem fossem mais largas e conforme o novo plano para edificações.

A cidade antiga – a Cidade Velha, como se dizia –, por mais que a procurassem modificar, não perderia o traço pesado e desgracioso de sua feia e forte casaria.

Um estrangeiro que por aquele tempo se demorou no Rio fez em seu livro de viagem apreciações que podem ser exageradas, mas de algum modo retratam a cidade com seus logradouros estreitos e casarões inestéticos:

> Era muito desagradável o nosso passeio em ruas estreitas e sujas, sem calçadas. As casas em geral, com sacadas no segundo pavimento, se acham tão próximas umas das outras, que duas pessoas se podem dar as mãos através da rua.

Com os mesmos defeitos encontrou o Rio, em 1817, a missão científica, enviada pelo rei da Baviera, Maximiliano José e de que faziam parte os naturalistas bávaros Spix e Martius[2]. Com muita animação e intenso tráfego de veículos, viram a cidade. Observaram nas ruas:

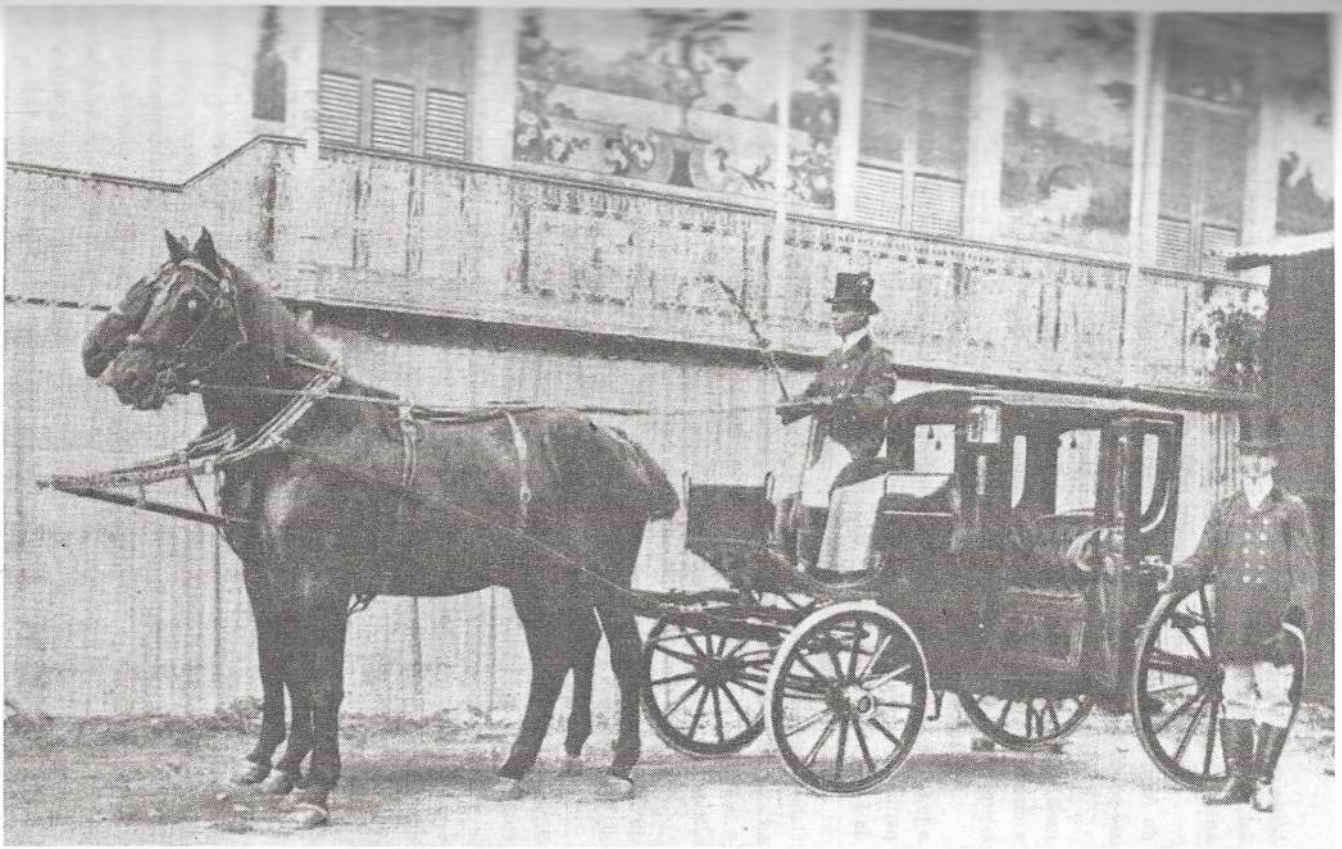
> (...) formidável burburinho e grande atividade de negócios, lojas e mais lojas, armazéns e depósitos, turbas de negros e marinheiros e magotes de empregados no comércio. Passavam carroças, carros de boi e outros veículos carregados de mercadorias, tudo a fazer muito barulho, ainda reforçado pelo espocar de foguetes, freqüentemente lançados ao ar de diversos pontos da cidade e pelos tiros de peça disparados das fortalezas e dos navios do porto.

Quando aqui chegou a família real portuguesa, a área mais habitada e importante da *urbs* circunscrevia-se ao morro do Castelo e às ruas que se dirigiam do litoral para o chamado campo da cidade.

Ruas sinuosas e estreitas alongavam-se, desde as marinhas, bifurcando-se com outras, às quais vinham ter desalinhados becos, onde enxameavam pardieiros.

A planta do Rio de Janeiro, levantada em 1808 e impressa em 1812, assinala curiosidades topológicas e nomes de antigos caminhos e pantanais.

A partir da praia D. Manuel – antigo porto dos padres da Companhia, do tempo dos jesuítas, e do cais do palácio –, seguindo as linhas reentrantes das praias dos



Sege fechada: J. C. Dunlop. Rio Antigo, v.1.(A.G.C.R.J.)

Mineiros e São Bento, estendia-se a faixa comercial, com acesso aos armazéns do sal, na Prainha, ao Valongo e Valonguinho, até o trapiche de Antônio Leite, próximo ao costão de Nossa Senhora da Saúde.

Daí, para os lados das marinhas da Gamboa e dos mangues de São Diogo, saco do Alferes e São Cristóvão, estavam as praias destes nomes e as de Maruí e do Caju, até confins ocidentais da baía para os lados da ilha de Saravatá, na foz do rio Meriti.

O saco do Alferes, ligado ao de São Diogo, passara em 1806 por grande melhoramento. O Senado da Câmara fizera abrir grande vala no mangue, sob proposta e direção do capitão-mor Leandro Diogo José Marques Franco de Carvalho, inspetor e procurador do Concelho[3].

Ao sul da praia D. Manuel, localizava-se o Calabouço, em cuja vizinhança se via a praia de Santa Luzia, com o hospital da Misericórdia, comunicando-se por caminho particular com as ruas de Santa Luzia e da Ajuda e, mais adiante, o Boqueirão, o sítio da Lapa e o Flamengo.

Para o Catete e Botafogo estavam sendo abertas ruas através de chácaras. Do Catete, partia a estrada das Laranjeiras. Da praia de Botafogo, para o interior, cordeava-se o caminho que ia ter a Copacabana, além do que já estava em trânsito para o Leme e cuidava-se de melhorar a estrada para Gávea, em terrenos da antiga quinta de São Clemente.

Por Mata-Cavalos, vindo da Lapa ou da rua do Lavradio, seguia-se para a lagoa da Sentinela (antiga do Capuerussu ou de João Martins Castelhano), beirando o morro de Pedro Dias – o desaparecido morro do Senado.

Ainda pela mesma estrada de Mata-Cavalos, chegava-se a Catumbi e a Mata-Porcos. Daí, principiava a estrada do Engenho Velho, que se ligava com o Rio Comprido, o Andaraí Pequeno, a serra da Tijuca e o Andaraí Grande.

Para a estrada de São Cristóvão, o acesso primitivo era pela ponte dos Marinheiros e, muito mais tarde, fazia-se o trajeto também por Mata-Porcos, para onde convergiam duas estradas – a do Engenho Velho e a de São Cristóvão.

A sege

A sege, conhecida e utilizada durante largo período da vida nacional, em todas as cidades, com exclusão das do interior amazônico, por mais de século estendeu domínio em terras brasileiras.

Consistia numa carruagem pequena, de um só assento e dois varais, com cortina de couro à frente, e "antigamente – diz Morais e Silva (*Dicionário da língua portuguesa*) – com vidraça", chamando-se também o veículo – corriche e caleça. Lateralmente fechada e apoiada sobre o jogo de duas ou quatro rodas grandes, era puxada por duas bestas.

Havia um tipo de rodeiro, que se confundia com pequeno coche espanhol, tirado por um cavalo.

Como quer Bluteau – clérigo regular e doutor na sagrada teologia[4], aquela antiga carruagem de duas rodas e ligeira se construiu durante a dominação romana com varinhas ou vime. Chamou-se *cisium* e *sedere*.

Usavam-na os portugueses nos campos e nas aldeias, fechada por tejadilho em arco, que poderia facilmente descer, sendo sempre puxada por duas bestas.

No modelo português, o cocheiro cavalgava um dos animais da esquerda. O sota andava vestido de fardeta azul-escuro e trazia, enterrada na cabeça, carapuça de oleado.

Numa das faces laterais, ostentava a sege pequena lanterna, constituída por cilindro de folha ou de metal inferior.

O príncipe regente d. João possuiu um desses modelos antigos de sege de quatro rodas – veículo alto e envidraçado, trazido de Lisboa.

Nas ruas mais movimentadas do Rio colonial trafegavam aqueles carros, conhecidos pelos portugueses por seges de arruar, tornando-se mais freqüente o seu uso em fins do século XVIII.

Depois de 1814 tiveram concorrentes nuns carrinhos de duas rodas, introduzidos muito antes em Lisboa.

Assemelhavam-se aos cabriolés e substituíram em França as denominadas *chaises roulantes*, do século XVII[5].

Embora tão antiga quanto a humanidade, a indústria de viaturas apresentou em Roma aspectos nunca vistos, com os veículos dos camponeses e o *carpentum*, de luxo, atingindo no século XVIII, em França, admirável aperfeiçoamento artístico.

Ligeiras notas retrospectivas sobre essa indústria, que se espalhou, divulgando-se por todos os cantos do mundo, mostram-nos o desenvolvimento alcançado. Registram várias dessas etapas, que demarcaram usos e costumes, livros e crônicas de viajantes e cientistas estrangeiros, documentos oficiais e jornais, através dos quais se sente o meio, a sociedade de antanho, neste empório dos portugueses na América.

É desse feitio um livro da lavra de John White.

Cirurgião-mor de estabelecimentos ingleses, em viagem para Nova Gales do Sul[6], aportou no Rio em 1787, de acordo com os comentários do nosso laureado compatrício Afonso Taunay[7]. Viajante de uma das embarcações de guerra que escoltavam o comboio de galés e meretrizes, percorreu, de lápis em punho, a cidade, e viu de perto suas mazelas.

Impressinou-o a visita protocolar a Luís de Vasconcelos "homem de meia idade, quase obeso, calado e cortês".

Numerosos carros particulares rodavam pelas ruas.

Todas as famílias das classes distintas possuíam seges, puxadas por bestas, ordinariamente preferidas aos cavalos.

Acreditamos fosse animado naquele ano o tráfego de semelhantes veículos.

Dezoito anos antes (em 1769), nos primeiros dias de governo do segundo marquês do Lavradio, quarto conde de Avintes, — d. Luís de Almeida Portugal Soares Alarcão Eça Melo e Silva Mascarenhas, intentara o Juízo da Almotaçaria ação de "coima" contra Manuel Pereira de Azevedo, proprietário de diversos carros denominados "seges, por infração de posturas do "concelho"[8].

Em fins do século XVIII e durante a governança do conde de Resende, apresentava-se ainda mais intensivo o tráfego. Dentro da cidade negociavam em 1798 sete segeiros com loja aberta, segundo referências que se encontram no arrolamento a que procedeu o tenente de bombeiros do regimento de artilharia Antônio Duarte Nunes[9].

Afora esses segeiros, ocupavam-se com a indústria de viaturas cinco carpinteiros.

Do livro de registros de casas comerciais de 1796 a 1801, licenciadas pelo "Senado da Câmara", consta averbada a carta de ofício de carpinteiro de carros e seges, passada a 4 de março de 1797 a Antônio José Pereira. Parece ter sido este um dos mais afreguesados oficiais de carpinteiro naqueles dias. Viera do Reino com fama de consertador de paquebotes e carrocins, que eram propriamente carros de transporte com mais acomodações do que as seges.

O tráfego aumentou consideravelmente, crescendo, em conseqüência, a atividade dos segeiros, depois de 1808.

Cresceram também os interesses da Fazenda Real e abusos e extorsões dos cocheiros, aos quais impuseram os senhores do concelho multas pesadas.

Pelo alvará de 20 de outubro de 1812, pagavam as seges de quatro rodas o imposto de 12$800 e as de duas 10$. Deveriam as de aluguel ter numeração no meio da madeira dos painéis, de ambos os lados.

Por serem as posturas vigentes incapazes de corrigir cocheiros e segeiros, acusados de interceptarem o trânsito público em ruas estreitas, tomou o Senado da Câmara novas providências, aceitas em "vereanças" e imediatamente executadas.

A 23 de outubro de 1819 cientificou-se ao juiz almotacé que deveria desembaraçar as ruas de entulhos desnecessários e de carros de segeiros e de vários alugadores de seges.

A portaria do Ministério do Império, de 3 de janeiro de 1824, prevenindo abusos dos cocheiros e alugadores, determinou que a numeração das seges, para melhor serviço da polícia, se estendesse tanto às de aluguel como às particulares, e bem assim a todo e qualquer carro de transporte de passageiros.

Persistindo as práticas condenáveis do regime colonial, agravadas por prejuízos causados às calçadas, o código de posturas de 1838 determinava, em benefício da segurança pública, no § 7° da seção 2ª, título X, que "nenhuma sege poderia pousar no lajedo ou passeio das ruas, nem por eles rodar".

Uma das causas que haviam concorrido para maior número de infrações, antes da promulgação daquele código, era o uso freqüente das seges emprestadas.

Tipo de sege aberta. Vê-se na gravura o antigo teatro São Pedro, à frente uma cadeirinha e ao lado a casa em que morou José Bonifácio, na esquina da rua do Sacramento (1835) (B.N.)

Pedia-se emprestada a sege do vizinho sem a menor cerimônia. Tais as importunações, que homens de dinheiro, para se não verem incomodados em suas casas, depositavam aqueles veículos em lugares distantes, ou montavam cocheiras especiais para os pedinchões.

Ocorria constantemente que o carro cedido por empréstimo destruía a calçada deste ou daquele prédio, ou atropelava, por imperícia do condutor, o transeunte incauto, nas ruas estreitas.

De acordo com as notas que acompanhavam a planta da cidade em 1828 e que se vêem na obra de R. Walsh – *Notices of Brazil* – o Rio de Janeiro de 1838, com as novas ruas abertas, teria, decerto, maior número de logradouros dos que os 174, que dez anos atrás registrara aquele escritor inglês. Discriminara Walsh, em 1828, noventa ruas, 16 travessas, 35 becos, seis morros, 13 praias, 11 largos, duas praças e uma ladeira.

Esse crescimento em área edificada, com a disseminação de habitantes pelas novas ruas entregues ao gozo público, era de molde a incitar medidas que facilitassem o tráfego de veículos, a que hoje se chama descongestionamento de tráfego.

"Para esta populosa e já extensa cidade, com seus numerosos prédios" – dizia um dos vereadores de 1838[10] "tornava-se mister uma postura enérgica contra os cocheiros que ocasionam desastres diariamente".

Conforme o arrolamento a que procedeu a Recebedoria do Tesouro, no exercício financeiro de 1834-35, que acusou 372 seges, 282 particulares e noventa de aluguel, deveria existir em 1838 ainda maior número de veículos que naquele exercício.

Para atender à expansão comercial e ao movimento constante da população, pela postura de 22 de outubro de 1847, publicada em edital, designou a municipalidade os logradouros de subida e descida, isto é, de mão e contramão, nos quais poderiam trafegar carros e carroças.

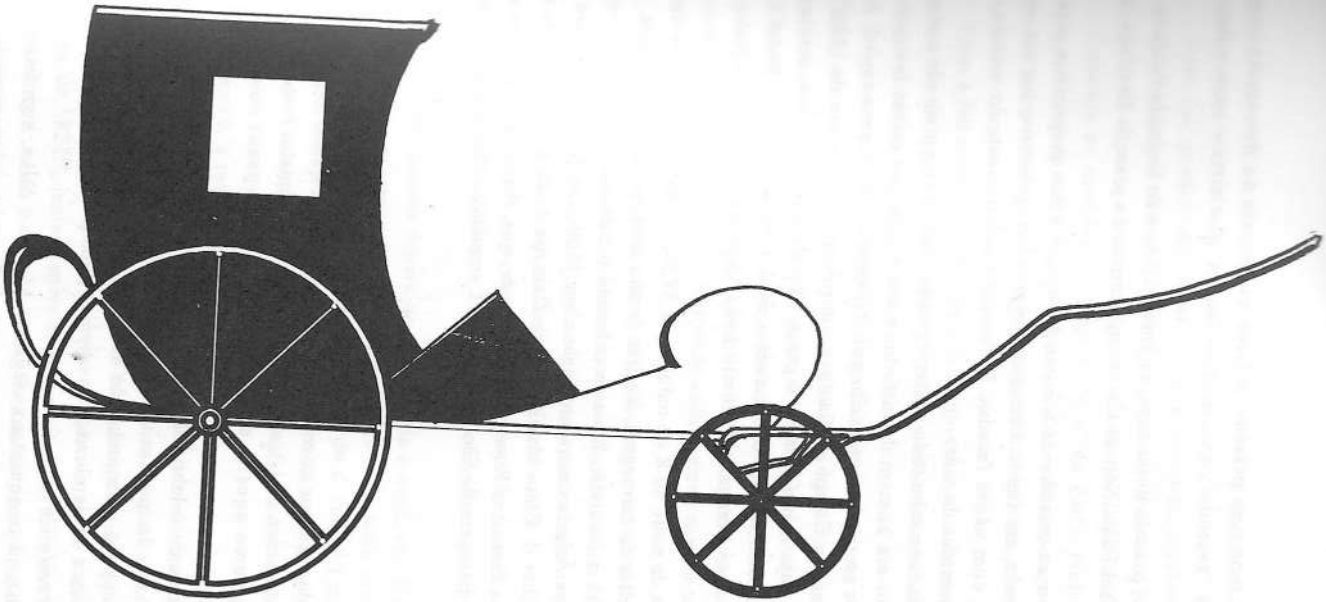
Continuaram em pleno vigor as determinações da fiscalização de veículos, de que trataram os avisos de 7 e 11 de junho de 1834, proibindo que nas imediações da Câmara dos Deputados rodassem, em horas das sessões, quaisquer veículos, excetuadas, porém, as seges.

Com o deperecimento da antiquada indústria de viaturas, a sege passou à tradição, mas, de vez em quando, surgia como meio de condução aproveitado fora da cidade, em lugares distantes do centro urbano.

Em 1888, velhíssimas seges se empregavam ,uma vez ou outra, no tráfego de estradas que serpenteiam as quebradas da Tijuca e de Jacarepaguá.

Precursora dos numerosos veículos de condução de hoje, serviu a sege do século XVIII para passeios, como para cerimônias fúnebres.

Dominou, antes do tílburi, nos usos e costumes da cidade, que a viu nascer sob a colônia e a viu progredir através dos dias do Brasil Reino Unido e do Brasil Independente.



Um tipo de traquitana

Não obstante todo esse passado, morreu tristemente na irreverente ironia do povo — reduzida a "caçamba", que, na gíria carioca, quer dizer – carro velho, carro desarranjado.

Um fato triste, passado numa sege, registra a crônica do Segundo Reinado. Foi o homicídio do coronel Filipe Néri de Carvalho, ocorrido na praia de Botafogo, a 4 de junho de 1842.

Preparava-se o ex-vereador da Câmara Municipal e rico proprietário para saltar de uma sege, quando, em frente à residência provisória, golpeou-o um seu escravo, de nome Camilo, com várias facadas. Removido imediatamente do veículo, teve a vítima apenas momentos de vida.

Preso o criminoso e submetido a interrogatório, declarou ter praticado o assassínio, porque seu senhor era homem de instintos maus e que, por coisas insignificantes, mandava surrar os escravos. Condenado pelo Tribunal do Júri à pena capital, foi o réu executado na forca, no Campo de Santana, em princípios de agosto de 1843[11].

Esse crime, cujo móvel fora a vingança daquele infeliz escravo, ocorreu quase nas mesmas circunstâncias das do assassínio de d. Gertrudes Ângela Pedra Carneiro Leão, esposa de José Fernando Carneiro Leão, depois conde de Vila Nova de São João.

Às 11 horas da noite de 8 de outubro de 1820, recebeu d. Gertrudes um tiro de bacamarte, ao saltar da carruagem, à porta de sua casa, na ponte do Catete.

Não permitiu a escuridão fosse reconhecido o malvado.

D. Gertrudes Ângela casara em Lisboa em 1802. Era filha de Antônio Martins Pedra e sua mulher d. Clara Maria Barbosa Carneiro Leão e nora de Brás Carneiro Leão e dona Ana Francisca Rosa Maciel da Costa, que, depois de viúva, foi agraciada com o título de baronesa de São Salvador de Campos dos Goitacases[12].

A traquitana

Diferente da sege, por assentar invariavelmente sobre quatro rodas (duas pequenas à frente e duas grandes, atrás), a traquitana, puxada por quatro bestas e, às vezes, por duas, possuía, como aquela, cortina de couro ou de pano, colocada adiante do passageiro.

Foi coetânea de celebrizado veículo que teve, entre as viaturas da campanha romana, maior uso do que nas cidades.

Dava-lhe o povo a denominação de tipóia, recordando, quiçá, as velhas redes do Brasil, mas nunca em lembrança das tipóias portuguesas, de que nos fala Gervásio Lobato, no *Grande Circo*.

Traquitana ou tranquintana, segundo Morais e Silva, significava também na linguagem popular do Brasil – cousa mal feita – dizendo-se erroneamente – traquitanda,

que se transmitiu à arcaica carruagem. Assim a registrou Raul Pederneiras, em *Ueringonça carioca*.

Num dos quadros do pintor Leandro Joaquim, representando o incêndio do Recolhimento do Parto, em 24 de agosto de 1789, terá o leitor a imagem de um veículo dessa espécie e que pertencia ao vice-rei d. Luís de Vasconcelos e Sousa.

Colocado na sacristia da igreja de N. Sª do Parto, junto à porta de acesso ao corpo principal do templo e na parede onde se vê outro quadro, também daquele artista, o interessante painel nos dá o flagrante do que era uma traquitana das usadas pelos vice-reis.

Com a fiel reprodução das figuras da governança e os movimentados e curiosos detalhes do sinistro, os dois precisoso painéis ovais constituem relíquias da pintura histórica do século XVIII.

Esses quadros do pintor e arquiteto fluminense[13] foram retocados no Segundo Reinado e deles existem gravuras em trabalhos históricos, inclusive no *Ostensor brasileiro*, tomo I, de 1845-46. E, graças à recente iniciativa do poeta Luís Edmundo – brilhante cultor de nossa história – e de monsenhor Ricardino Séve, passaram por uma limpeza geral as telas da igreja do Parto, comemorativas do incêndio e da reconstrução do Recolhimento, realçando-se-lhes ainda mais o vigor e o colorido das tintas.

Não só d. Luís de Vasconcelos, que aparece num dos painéis de Leandro Joaquim, se servia de traquitana. Os seus antecessores e sucessores no Vice-Reinado também se utilizavam do veículo que, antes da sege, fora o único meio de transporte da nobreza nas aldeias das províncias do Alentejo e da Estremadura.

Alguns homens da governança, provedores da Fazenda Real, juízes, altos representantes do clero católico e fidalgos, aqui e em Portugal, igualmente se serviam daquela condução.

Preferiam-na, mesmo depois de vulgarizada a sege, em dias chuvosos, porque melhor abrigava o passageiro da intempérie e lhe dava mais comodidade.

Seges e traquitanas fizeram parte dos trens de d. João VI no Brasil.

Algumas delas vieram na esquadra do vice-almirante Manuel da Cunha Souto Maior, o futuro visconde de Cezimbra, e que aqui faleceu a 28 de maio de 1810, sepultando-se no convento de Santo Antônio.

Encontramos, a respeito desse uso, referências num relato de obras a executar em caminhos carreiros. Abertos estes em desfiladeiros de montanhas, na aldeia de Valença, ofereciam enormes perigos e não permitiam, assim, a passagem de carros, e, especialmente das traquitanas da Corte. O desembargador do paço e intendente geral da Polícia, Paulo Fernandes Viana, que exerceu esse cargo de 5 de abril de 1808 a 26 de fevereiro de 1821[14], incluiu entre as obras públicas mais necessárias o conserto daqueles caminhos. Abriu o austero Paulo Fernandes uma picada de Iguaçu até Rio Preto, nos limites de Minas Gerais e, durante muitos anos, mandou ali executar obras

de melhoramentos, para que d. João pudesse viajar num daqueles veículos.

No Primeiro Reinado, novas traquitanas, adquiridas pela mordomia do paço da Boa Vista e pelo administrador da fazenda de Santa Cruz, com boleeiros e sotas adestrados, rodavam constantemente pelas ruas. Ostentavam os cocheiros "librés" compridas, de tecido de cor verde-garrafa e botões de metal branco e cartola, com cocarde, ao lado, que lhes emprestava certa importância.

Iam e vinham de São Cristóvão para Inhaúma e para a chácara do Caju, em horas de banhos de mar. Rodavam em disparada até as fazendas do Macaco e de Sarapuí e, em cinco ou seis horas, alcançavam a imperial fazenda de Santa Cruz.

A traquitana, que foi sempre veículo particular, prosperou, obedecendo às exigências sociais, no reinado do primeiro imperador, e consoante a febre de luxo que desvairou a Corte. Subdividia-se, então, em duas classes: para os ricos e fidalgos, e para os que viviam numa decente mediania.

Anúncios berrantes encheram por aqueles dias as colunas de "Vende-se e Aluga-se" dos órgãos da imprensa diária.

Seges e traquitanas, *prontas em um minuto*!

– Vinha assim o reclamo, impresso em negrito, no *Jornal do Commercio*, de 2 de dezembro de 1830.

Vendiam-se tais veículos numa cocheira do largo São Domingos nº 8. E mais carrinhos de cabeça de arriar, servidos por magníficas parelhas – ali também se encontravam à venda. Rematava o chamariz em avisar que es venderiam com os carrinhos – os amestrados boleeiros, pondo todo cuidado em bem servir às pessoas que deles se quiserem utilizar...

Em maio de 1831, vendia-se uma traquitana na rua da Guarda Velha nº 31.

Achava-se o veículo – que não é nenhum churrião, em bom uso e com seus competentes arreios para duas bestas – avisava o cauteloso anunciante aos ledores do velho órgão de Mr. Plancher.

Da mesma forma se anunciava a venda, no mesmo local, de uma carruagem francesa, quase nova, com arreios para quatro bestas que, possivelmente, seria do mesmo tipo da traquitana.

Não podemos determinar a data do desaparecimento de semelhante veículo na viação da cidade, mas, sem nenhuma dúvida, o seu ocaso se iniciou dos últimos anos da Regência aos primeiros dias da Maioridade.

NOTAS

1. Orçava a população da cidade em 1808 por uns sessenta mil habitantes espalhados pelas quatro freguesias urbanas: Candelária, São José, Santa Rita e a Sé. O clero

regular fazia-se representar por 120 religiosos, e o secular por duzentos. Metade da população era de escravos. (*Memórias para servir à história da fundação do Reino de Brasil*, Luís Gonçalves dos Santos).

2. A 14 de julho de 1817 ancorou no Rio de Janeiro a fragata austríaca Áustria , a bordo da qual viajavam os naturalistas drs. João Batista von Spix e Carlos Frederico Filipe von Martius, enviados em missão científica pelo rei da Baviera. Ficaram residindo numa "situação aprazível com vista para o Corcovado, no bairro de Santana"(Afonso Taunay, *Anais do Museu Paulista*). Seria, talvez, ao que supomos, o morro do Livramento.

3. Filho do pintor brasileiro José Leandro e falecido em dezembro de 1838.

4. *Vocabulário Português.*

5. Privilégio concedido do marquês de Crenan (*Les transports,* 1° volume, Paul Brousse e Albert Bassède)

6. *Relação de viagem* vertida para o francês por Charles Pongens e editada pelo livreiro Pongin, da rue des Pères, em 1795, com subtítulos de feição da literatura do século XVIII.

7. *Revista do Instituto Histórico,* tomo 90.

8. Códice n° 412 do Arquivo Municipal. Luis Edmundo, na magistral obra *O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis*(p.133) faz referência a seis casas de alugadores de seges e a cinco lojas de segeiros, na época do marquês do Lavradio.

9. *Almanarque histórico da cidade de S. Sebastião do Rio de Janeiro,* 1799

10. Para uma população de 97.162 habitantes, em 1838, dentro da cidade e na área limitada pelos bairros de Engenho Velho, São Cristóvão até a Gávea acusava o recenseamento daquele ano 13.423 prédios (diferença de 3.370, a mais, do que em 1828, em que se arrolaram 10.050 fogos).

11. No inventário dos bens do corenel Filipe Néri de Carvalho foram avaliados em 1844 por 16:000$ terrenos e casa com grande chácara, no largo da Prainha, canto da ladeira João Homem, adquirindo-os em praça o célebre negreiro Manuel Pinto da Fonseca.

Restier Gonçalves, que compulsou documentos do inventário, diz à p.66 do segundo volume de *Extratos de aforamentos* que, à entrada daquela casa nobre da prainha, havia um terraço em que dominavam o mármore e azulejos. "A subida da ladeira, que dava acesso ao palacete, era definida por balaustrada de cantaria, ostentando artísticos vasos."

Recordando serviços prestados à edilidade pelo antigo vereador, em sessão da Câmara Municipal, de 1° de setembro de 1874, foi mudada a antiga denominação da ladeira da saúde para a de Filipe Néri.

12. Incumbido da devassa do crime da ponte do Catete, o desembargador e corregedor da Casa da Suplicação, José Albino Fragoso, conduziu-se com tal habilidade que todos os detalhes do homicídio ficaram plenamente esclarecidos. Juiz reto e severo,

Fragoso dirigiu-se a d. João VI, levando os volumosos autos: "Senhor, disse-lhe o desembargador e juiz da devassa – a ré merecia uma sentença correspondente ao crime que praticou, mas por estar tão altamente colocada, entrego a Vossa Majestade os autos, para deliberar como a justiça o pede e a Vossa Majestade aprouver".
Não era outra a ré, senão a rainha d. Carlota Joaquina. Apaixonara-se doidamente por Fernanado Carneiro Leão e, por ciúme, mandara matar d. Gertudes. O mandatário do crime, o capoeira Joaquim Inácio da Costa, por alcunha "o Orelhas", conquistará fama de desordeiro e chefe de capangas.
Por este e outros crimes, ninguém o incomodou. Terminou seus dias desfrutando deslavada impunidade.
13. Leandro Joaquim – diz-nos Gonzaga Duque – "era um tipo miúdo, corpulento e de cor parda"(*Arte brasileira – pintura e escultura*). Faleceu em 1798.
Em suas *Efemérides*, Teixeira de Melo atribuiu, inadvertidamente, a José Leandro de Carvalho a autoria daqueles quadros.
José Leandro, nascido em 1750, foi discípulo de Leandro Joaquim. Morreu, ao que se supõe, em 1836, no interior da província do Rio.
Antes de 1850 foram transladados os restos mortais do pintor para a catacumba da igreja da Ordem Terceira de São Francisco de Paula, de que era irmão.
14. Faleceu no Rio a 1° de maio de 1821, na casa de sua residência, no Campo de Santana, esquina da rua do Conde da Cidade Nova. Foi sepultado em catacumba da igreja da Ordem Terceira de São Francisco de Paula. (*O intendente Aragão*, Carmo Neto).

Capítulo 5

(Viaturas particulares e de aluguel, de duas rodas: cabriolé – cab ou carrinho fluminense – tílburi – cap inglês – cab français – balancé – timon balancé – london – vis-à-vis – charrete – aranha)

Cabriolé

Concorrente da sege e da traquitana, usadas indistintamente antes de 1814 pela alta burguesia e por fidalgos, repontou o cabriolé no Rio de Janeiro, uma ou outra vez, em meados daquele ano.

Era a última novidade francesa, a última de Paris, donde chegavam notícias da campanha da Rússia e do aprisionamento de Bonaparte na ilha d'Elba.

Surgira no reinado de Luís XIV, que à florescência das artes e ao surto magnífico das indústrias aliou a glória das armas francesas.

Substituiu em Paris os carrinhos *à la brouette* e o *fauteuil roulant* – vestígios do período quinhentista – e quase derribou a sege e pequenos veículos que proliferavam dentro dos muros da velha Lutécia[1].

Com o decorrer dos tempos, tornou-se viatura do povo, e das mais disputadas, o que não impediu de a considerarem importuna e prejudicial à circulação da grande metrópole. A reação subiu a ponto do rei Luís XVI condená-la nestes temos:

- *Si j'etais préfet de police, je supprimerais les cabriolets.*

No Rio colonial, de 1817, encontrou o viajante norte-americano Brackenridge[2] numerosos cabriolés, puxados por mulas e que, "lançados impetuosamente" em corridas pelas ruas, por condutores inexperientes, atropelavam transeuntes e atravancavam os logradouros.

Do mesmo modo que apareceu espalhafatosamente, como novidade francesa, retirou-se à inglesa, sem se saber por que, da circulação do Rio de Janeiro.

Retornou, com bulha, despertando a bisbilhotice da cidade.

Muita gente, levada por espírito alvissareiro, se dirigiu à Alfândega, para ver elegante carrinho novo em folha e que, em maio de 1839, desembarcara de cargueiro inglês vindo do Havre.

Constituiu grande acontecimento a chegada do cabriolé, movimentando gregos e troianos. Por tal forma se portou o povo, acorrendo em magotes à repartição da velha rua dos Pescadores, que o escrivão aduaneiro Joaquim Teixeira de Macedo pediu força ao quartel da rua de Bragança, ali próximo, para conter a invasão popular.

A pequena viatura, como se fora uma relíquia, protegida por soldados, desembarcou. De Paris, a consignara a um de seus filhos, o veador do paço, Joaquim José Pereira de Faro, primeiro barão de Rio Bonito, figura de destaque e que, em 1821, estivera envolvido

no motim da praça do Comércio.

Sob os olhos curiosos dos populares, o cabriolé rodou pela rua Direita e seguiu seu destino.

Diz um articulista progressista:

> O micado do Japão não causaria maior sensação do que a presença desse veículo nas ruas da cidade. O careca da rua dos Pescadores, assíduo companheiro de gamão do cônego Januário da Cunha Barbosa, foi a pé das Laranjeiras para ver o estupendo produto ultramarino. Outros carecas, jogadores do triquetraque dos jesuítas, se dispuseram a contemplar o carrinho que, em breve, teve preferência de muita gente de dinheiro.

Os modelos do século XIX diferençavam-se do que nos últimos anos do reinado do infeliz Luís XVI alvoroçara Paris. Eram mais elegantes e aperfeiçoados em relação aos primitivos.

Veículo leve e de luxo, com duas rodas, dele se utilizaram amiudadamente grandes do Império, diplomatas estrangeiros, capitalistas e os mais opulentos dirigentes de casas de comércio.

Puxava-o um burrico. Sentava-se o cocheiro em compartimento almofadado, na traseira, de onde guiava o animal, passando as rédeas por cima da pequena tolda.

Espécie de sege, também de duas rodas e mais leve do que esse veículo, um dos tipos de cabriolés aqui trabalhados, se transformou por fim, em arremedo de tílburi, trazendo lanterna à frente da boléia.

Novos modelos se adotaram, vindos do estrangeiro ou fabricados nas oficinas de segeiros da cidade, tendo em vista a concorrência industrial, cada vez maior.

Um dos índices da concorrência nos mercados brasileiros se assinalou pelo decreto nº 838, de 4 de outubro de 1851, referendado pelo visconde de Monte Alegre. Concedia ao francês Ambroise autorização para fabricar cabriolés, no Rio, e que mais se assemelhavam ao *cab français*.

Contemporâneo daqueles novos carros foi o sociável.

Modernizado, pequeno e atraente veículo, sem tolda, cômodo e leve – anunciavam os jornais – sua fama correu mundo, condizente com o título que lhe deram. E por tal forma se espalhou, valorizando-o à cobiça do fisco, que este o incluiu, em 1851, no rol das viaturas sujeitas ao regime tributário.

Semelhante arrocho na coleta e cobrança do erário desmoronou ambições mercantis.

Sentiram os alugadores de cabriolés embaraçada a concorrência que lhes causava o sociável e congregaram-se em melhores condições para hostilizá-lo.

Vendia-se o cabriolé por preço razoável antes da concorrência, aguçando a vaidade exibicionista de homens de negócios, repetidos anúncios do feitio deste que, a 13 de abril de 1846, saiu no *Mercantil*:

"Oferece-se à venda bonito e novo cabriolé, com arreios para um animal, no largo da Sé, cocheira nº 20".

No ano seguinte, inventaram outros tipos. Um deles era imitação dos cabriolés de Londres.

Informou o *Jornal do Commercio* de 24 de setembro de 1846:

> São muito baixos – e de entrada facílima e têm lugar para duas pessoas... Consta-nos que os novos veículos trabalharão pelo preço de 1$000, por hora, levando um passageiro, e 1$500, sendo dois.

Evidentemente nenhum desses veículos era o ideal em matéria de viação.

Valiam muito por constituírem novidades, introduzidas pela moda estrangeira, à qual se deveria obedecer cegamente, com o otimismo do doutor Pangloss, do romance de Voltaire...

E assim, o cabriolé e o sociável que nos vieram de Paris e Londres, com escala por Lisboa, se converteram numa das casquilhices de nossos avoengos.

Cab ou carrinho fluminense

Em 1836, Antônio Pinto de Miranda, pela carta de consulta imperial, de 7 de novembro, requereu e obteve privilégio para lançar na circulação carrinhos de duas rodas, com particularidades dos *cabs* franceses.

Contando Pinto de Miranda com recursos de suas oficinas, manteve desenvolvido serviço de transporte, sendo simultaneamente fabricados veículos do mesmo tipo para as províncias e, em maior escala, com destino ao interior fluminense.

Não sabemos se por extinção do privilégio, ou por motivo de negócios malsucedidos, já em 1847 se haviam retirado da praça os carrinhos de Miranda.

Aproveitando-se desse ensejo, Carlos Taunay[3] e João Guilherme de Suckow, este afamado dono de cocheira de alugar carros no largo de São Francisco de Paula, e aquele, ex-oficial do nosso Exército na guerra da Independência, organizaram desenhos de um tipo de carrinho para substituir os da concessão de 1836.

O decreto de 3 de novembro de 1848 garantiu-lhes o privilégio especial para que estabelecessem na cidade do Rio de Janeiro viaturas inteiramente diferentes das que existiam e de novas caleças ligeiras.

Revalidou essa concessão a lei nº 551, de 30 de maio de 1850. Ficou daí em diante a exploração industrial sob exclusiva propriedade de Suckow, com o privilégio a gozo durante dez anos, sem com isto prejudicar quaisquer outros concessionários, cujas indústrias incidissem, porventura, naquela.

Ampliando condições estatuídas numa carta imperial de 1844, a favor de Jacques Bourbousson, vamos encontrar, nas leis e decisões, o decreto nº 811, de 13 de agosto de 1851, coincidindo o objeto da concessão com o do decreto de 1848 e da lei de 1850, não *in-totum*, ao menos em suas linhas gerais. O francês Bourbousson, segeiro da rua

do Lavradio, poderia fabricar pequenos carros de duas rodas, que embora se assemelhassem aos *cabs* fluminenses, destes se afastavam pelo sistema de molas recurvadas.

Em defesa de seu invento, alegou Bourbousson, contraditando ao alemão Suckow e a outros, que poderia fabricar os carrinhos, em virtude da permissão contida no decreto de 1851. E, quando não fosse suficiente esse decreto, para produzir todos os efeitos legais e jurídicos, invocaria os termos da lei de 28 de agosto de 1830, que o autorizava a fazer adaptação de indústrias estrangeiras no país.

Prometia prolongar-se a contenda, se aperturas financeiras de Bourbousson não o tivessem desviado de competir com Suckow, que prosperava no ramo de negócio, em que se tornou senhor de enorme popularidade, estimado e querido por todas as classes sociais.

Tílburi

Viatura ligeira, de invento de um segeiro inglês de nome Gregor Tilbury, Londres conheceu-a em 1818, sob aplausos dos elegantes, na circulação da grande capital.

De Paris veio ter ao Rio de Janeiro, em 1830, um desses carrinhos.

Vendia-o o segeiro Blandin, da rua da Ajuda nº 45, pelo último preço 750$ – aliás caríssimo para aquele tempo.

Na mesma casa de Blandin, que em 1840 se estabeleceu na rua do Ouvidor nº 68, com fábrica de selins e fundas, havia um bom sortimento de selins de todas as qualidades, para homens e senhoras – e socos para pessoas de tratamento.

Consertava-se ali tudo quanto pertencesse ao ofício de seleiro.

Até 1846, de longe em longe, descarregaram na Alfândega esses carrinhos sem boléia, com duas rodas e dois assentos interiores. Os raros, importados, eram descobertos e adquiridos na generalidade por estrangeiros.

A 10 de outubro daquele ano, noticiava o *Jornal do Commercio* a inauguração, no dia 12, de elegantes tílburis, que eram os novos veículos de praça:

> Em 12 do mês corrente estarão à disposição do público alguns carrinhos chamados tílburis, os quais desde as sete horas da manhã até as 11 da noite, e mesmo até mais tarde, estacionarão próximo à praça do Comércio ou cais Pharoux e achar-se-ão também nas saídas de todos os teatros, quando neles haja espetáculo.
> Os ditos tílburis transitarão no interior desta capital até o Rocio Pequeno, largo do Valdetaro, cais da Imperatriz e chafariz de Catumbi ao preço de 1$ por cada uma hora, além da gorjeta, que nunca será menor de cem réis, também por cada hora. E quando passem também dos pontos indicados, não regressando a pessoa transportada para a cidade, será o preço dobrado. A primeira hora do serviço será cobrada por inteiro, embora não concluída; passada esta, cada

fração de hora será contada por meia hora e, passada meia hora, se reputará hora inteira. De noite haverá uma pequena alteração nos preços, conforme o tempo, à deliberação do administrador.

No *Mercantil*, de 11 de outubro de 1846, publicava-se o aviso da inauguração do serviço, que teria lugar no dia seguinte – o que, de fato, se realizou, como se lê no *Jornal do Commercio*, de 13:

> Os meios de condução aumentam rapidamente nesta nossa boa cidade do Rio de Janeiro. Já tínhamos ônibus para todos os arrabaldes da Corte; vieram depois as gôndolas percorrer as linhas da Glória e da Cidade Nova e, ontem, surgiram os tílburis, ou carrinhos de duas rodas, puxados por um animal, que estacionam na rua Direita, junto à igreja da Cruz e que, por 1$ a hora, correm toda a cidade e arrabaldes.
> Os novos tílburis são muito asseados e cômodos. Os cocheiros que governam, sentados ao lado do passageiro, vestem com muita decência. A empresa é proveitosa para o público e por isso fazemos votos por sua prosperidade.

Os primeiros veículos desse tipo que rodaram pela cidade eram pintados, em parte, de amarelo e ao fundo, dentro de uma elipse, havia o monograma formado pelas letras O. T.

O povo, na ignorância da verdadeira origem da pequena viatura e associando aquelas iniciais às do nome do padre Tilbury, passou a denominá-la de carrinho do professor Tilbury.

Talvez descendente do segeiro e inventor londrino, Guillherme Paulo Tilbury, de nacionalidade inglesa e professor desta língua, residia no Brasil em época anterior à dos acontecimentos da Independência.

Fora um dos signatários do termo de vereança do Senado da Câmara de 10 de outubro de 1822. Figura, na íntegra, o seu nome à folha 19 do primeiro volume de facsímile zincografado da obra comemorativa do Centenário.

Protestante e pastor da religião luterana, converteu-se à Igreja católica, exercendo funções eclesiásticas nas Ordens Terceiras da Boa Morte e de São Francisco de Paula.

Professor de inglês, lecionava também o francês, à rua do Cano nº 122.

Cavaleiro da imperial Ordem do Cruzeiro e comendador da Ordem de Cristo, por serviços prestados ao ensino, distinguiu-se no magistério particular, até seu falecimento em idade bem avançada.

O tílburi, veículo dos pobres e dos remediados, o mais popular, o mais procurado meio de condução, rápido e barato, despontou quando estavam assanhadas as recordações do primeiro baile mascarado no teatro São Januário, em fevereiro de 1846, sob a direção de Clara Delamastro.

Em abril com festas e música, haviam regressado da viagem às províncias do Sul o imperador e a imperatriz, a bordo da fragata Constituição, de que era comandante Joaquim José Inácio, o futuro visconde de Inhaúma. Dias após a sua chegada, organizava

o soberano novo ministério. Holanda Cavalcante, Cairu, Marcelino de Brito, Santos Barreto e Fernandes Torres entravam para os conselhos da coroa.

A cidade tivera notícia, a 29 de julho, com repique de sinos e foguetaria, do nascimento da princesa Isabel.

Para prevenir a fraude, decretou-se, a 10 de agosto, nova lei eleitoral. No mês seguinte, logo no dia 1° saiu à luz da publicidade a *Gazeta Oficial do Império do Brasil*, no formato do *Diário do Rio*, publicando a 11 do mesmo mês o decreto de alteração do padrão monetário.

Mil oitocentos e quarenta e seis – necrológio assinalou, em fevereiro, o falecimento do deputado cônego Januário da Cunha Barbosa, secretário perpétuo do Instituto Histórico, e do mavioso poeta Antônio Francisco Dutra e Melo, nascido no Rio de Janeiro a 8 de outubro de 1823.

Do número dos luminares da medicina desapareceu, em abril, o barão de Iguaraçu – laureado obstetra, que assistiu ao nascimento, em 1825, do segundo imperador. No nono mês do ano, a 11, entregou a alma ao Criador, quase com 76 anos de idade, Francisco Vilela Barbosa, primeiro marquês de Paranaguá.

Instalado em 1847 o escritório da empresa de tílburis à rua Direita n° 1, os elegantes carrinhos passaram a estacionar ali, das sete horas às oito e meia da noite.

Para os bairros próximos da cidade o preço era o mesmo (não excedia de 1$, por hora). Nos dias santos ou de guarda e aos domingos, ou quando o tempo era chuvoso, cobrava-se 1$500.

Trafegavam os carrinhos até a praia da Saúde, Rocio Pequeno, chafariz de Catumbi e largo do Valdetaro, atingindo a rua Princesa do Catete, inclusive; compreendendo, mais tarde, todas as ruas que iam ter ao Flamengo, aquém da rua da Princesa.

Cobrava-se para fora da cidade – isto é, para arrabaldes mais distantes, 2$ por hora de viagem e, o que excedesse, 1$ por meia hora.

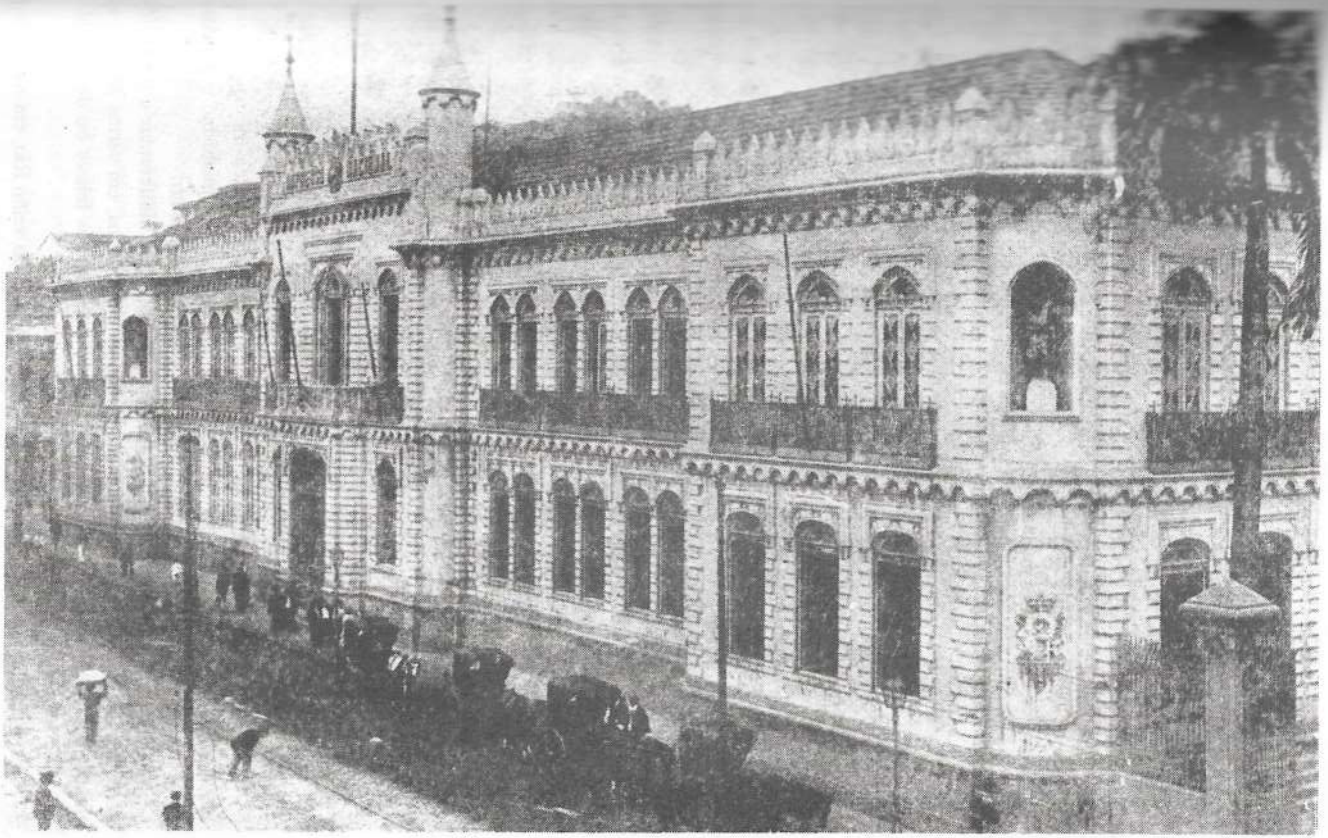
Os pontos extremos tinham por limites: de um lado, a Cancela, no caminho do Pedregulho, e o largo da Segunda-Feira, no Engenho Velho; e por outro lado, o areal da rua das Laranjeiras e o fim da rua do Brocó. O que quer dizer, até à interseção da atual rua São Clemente com o caminho para a Gávea.

O passageiro estava obrigado a dar uma gorjeta ao cocheiro (nunca inferior a cem réis ou melhor, como se dizia – cinco vinténs), gorjeta que, em 1849, se elevou a seis vinténs.

Comentava em gazetilha o *Jornal do Commercio* de 24 de setembro de 1847:

> Os atuais tílburis, se bem tenham prestado bons serviços à comodidade dos passageiros e seja para desejar que continuem, oferecem, contudo alguns inconvenientes. A entrada não é fácil e não há lugar senão para uma pessoa.

E concluía o velho órgão: "Se são cômodos para os solteiros, não servem para os casados".



Um grupo de tilburis, em frente ao edificio da Imprensa Nacional (B.N.)

Fazendo concorrência ao tílburi, que se havia imposto como veículo de praça de baixo aluguel, alguns segeiros procuraram estabelecer serviços de carros pequenos, ainda desconhecidos da população. Jacques Bourbousson, que se colocara à frente dos concorrentes, parece não ter sido feliz nesse empreendimento.

E, pouco depois, a Companhia de Carruagens Fluminenses, cujos estatutos foram aprovados pelo decreto nº 2.443, de 27 de julho de 1859, controlou quase todos os serviços de transporte de aluguel.

Entre os veículos de praça a adquirir pela Companhia de Carruagens e citados no art. 6º daquele decreto, figuravam os tílburis. Destes se ultilizou essa empresa nos seus primeiros anos, como principal material rodante.

Obedecendo com maior amplitude ao regime policial que, a requerimento de João Etienne Romagnac se iniciara em 1847, determinou a chefatura de Polícia, por edital de 1853, outros pontos destinados ao estacionamento daqueles veículos. Em 1859, sendo numerosas as cocheiras de alugar carros de duas rodas, ordenou o aviso nº 66, do Ministério da Fazenda, a 6 de abril, ficassem todos os alugatários sujeitos a impostos lançados pela Recebedoria da Corte.

Exigências policiais, com reiteradas e nem sempre razoáveis multas impostas a tilbureiros por infringirem o regulamento de 1853, criaram um ambiente de reclamações e represálias contra as autoridades exorbitantes.

Em torno das violências e de energúmenos policias, Figueiredo Novais escreveu a peça *Surpresas do sr. José da Piedade,* primeira revista de costumes levada à cena no Rio, teatro Ginásio Dramático, em janeiro de 1859.[4]

Personagens gabarolas, que eram três cocheiros de tílburis, davam panos para mangas a um leiloeiro e a permanentes do tenente Baiacu, trazendo a platéia em constante hilaridade.

Servia o tílburi para tudo e para todos.

Para uma notícia inadiável a transmitir, para socorro urgente, para, sem demora, deslindar casos complicados, o consideravam imprescindível.

Ultilizavam-no em reportagens nos chamados crimes sensacionais, ou por ocasião de truculentos pleitos eleitorais.

Tudo quanto importasse em comunicação rápida, fazia-se numa corrida desse veículo.

Tirados por tardigrados cavalos, a cidade conheceu modestos tílburis, que em nossos dias, em meio da agitação das ruas do Rio moderno, desse dinamismo vertiginoso, de bondes elétricos e automóveis, ninguém poderá sequer admitir.

Médicos de clínica rendosa, ou apóstolos da caridade, indiferentes a proventos, percorriam, numa ativa peregrinação diária, bairros e subúrbios, em carros próprios ou de aluguel. Atendiam à clientela, parando à porta de solares felizes ou de humildes casas de pobres, onde estanciavam a dor e o infortúnio.[5]

Para atender a chamados de senhoras mais distintas do velho Rio, era num tílburi

de sua propriedade que se transportava a notável parteira francesa – Mme. Durocher– popularíssima e excêntrica Maria Josefina Matildes Durocher.[6]

Na incontável relação dos mais assíduos passageiros desses carrinhos, quer dos de tolda, quer particulares, recordemos os advogados Joaquim Saldanha Marinho, Busch Varela, Buenando Nabuco, França Carvalho, João Marques, Alberto Carvalho, Sá Viana e Cláristo de Morais – o único que sobrevive daquela constelação de mestres e seminários de Têmis.

Dentre as mais brilhantes figuras da imprensa, que se transportavam habitualmente em tilburis, guarda a memória dos velhos cariocas os nomes de Joaquim Maria Serra Sobrinho, falecido em 1888, e do conselheiro João Carlos de Sousa Ferreira do *Jornal do Comercio* e contemporâneo de Alencar, no *Diário do Rio de Janeiro;* Otaviano Hudson, José do Patrocínio, João de Almeida, Ernesto Sena (todos abatidos pela morte) e Brício Filho, no número dos poucos sobreviventes das liças abolicionistas e republicanas.

Na mesma época do criador da reportagem à moda ianque -- que foi João de Almeida (um dos 58 signatários do manifesto democrático de 3 de dezembro de 1870), o jornalismo contava na personalidade de Pederneiras o extremo oposto àquele espírito irrequieto de noticiarista. A todas as reuniões, a todas as festas e solenidades, comparecia infalivelmente o dr. Manuel Veloso Paranhos Pederneiras, transportado num tílburi de praça.

Moderado nos conceitos e de porte alto, com a cabeça e a barba branqueadas pela neve dos anos, impressionava agradavelmente o velho jornalista a quantos o vissem e apresentava certa semelhança com os traços fisionômicos de d. Pedro II.

Dos passageiros, invariáveis, daquele veículo, que, em vagarosa corrida da cidade aos arrabaldes e destes às dos seus escritórios, faziam viagem quotidiana, tornaram-se mais conhecidos: o dr. José Lopes da Silva Trovão, o major José Cândido de Barros e o sr. Carlos Suckow Joppert, corretor de fundos. Este senhor, da rua Cerqueira Lima nos subúrbios, onde morava, transportava-se até o centro comercial num carrinho de rara elegância e puxado por cavalo trotão.

Veículo do povo e para o povo, dele se apropriou a massa popular na tarde tumultuosa de 1º de janeiro de 1880 e o tranformou em trincheira para enfrentar a força pública, que reprimia desordens provocadas pelo vexatório imposto do vintém.[7]

Em 1880, os principais pontos para estacionamento de tílburis estavam situados no largo do Paço, rua Primeiro de Março, em frente ao Carceller, e nos largos de São Francisco de Paula e da Carioca e nas praças da Constituição e da Aclamação, trecho do quadrilátero que enfrenta com a estrada de ferro.

O da rua Primeiro de Março era o mais procurado, à tarde e à noite. No quarteirão dessa rua, entre o beco dos Barbeiros e a rua do Ouvidor, onde estivera a confeitaria de Antônio Francioni[8], sorveteiro de SS.MM. Imperais – ficavam os tílburis com as rodas junto ao meio-fio da larga calçada do bulevar Carceller, enfileirados, à espera de

fregueses retardatários.

A confeitaria Francioni, estabelecida antes de 1847, passou mais tarde a José Tomás Carceller e, em 1858, a uma firma, da qual eram sócios a viúva Carceller e seu filho João Batista – este antes estabelecido na rua do Ouvidor nº 30. No mesmo prédio da rua Direita, aumentado e dispondo de vasto salão para banquetes, intalou-se o Hotel do Globo, em 1875, segundo Ernesto Sena.[9]

Varões ilustres e damas elegantes, cujos títulos e prenomes a memória dos contemporêneos não reteve, palmilharam o Carceller, que transmitiu o nome a uma das linhas de bondinhos da Companhia Carris Urbanos.

Sob o regime de fiscalização da polícia e da municipalidade começaram em 1876 a ser numerados os tílburis por meio de chapas.

Nos últimos anos do Império estavam seus proprietários obrigados por lei a duas licenças (da Câmara Municipal e da Polícia), além do que lhes exigia a Recebedoria do Tesouro, de imposto sobre veículos.

Após o advento da República, mantidos aqueles tributos, pagavam à Intendência Municipal a taxa de 2$, por numeração de cada veículo.

Em 1902, o decreto municipal nº 880 de 7 de maio, impôs obrigatoriamente aos tilbureiros a exibição, em lugar bem visível no veículo, da tabela de preços aprovada pela chefatura de Polícia.

Para o efeito da cobrança das tarifas, dividiu-se a cidade em seções: uma, central, e três, que abrangiam arrabaldes e subúrbios.

Na seção central, pagava-se por corrida, 1$, das seis horas da manhã à uma hora da madrugada.

Esta zona compreendia a área limitada pelo largo da Lapa, estação das barcas de Mauá, na Prainha, rua Primeiro de Março, praça da República, praia de Santa Luzia e ruas Acre, São Joaquim, Inválidos, Riachuelo e Visconde de Maranguape.

Em cotejo com a tabela de 1881, essa tarifa constituía gravame à bolsa dos *habitués* do tílburi que, da cidade à praça Onze de Junho, pagavam naquele ano, apenas, 1$ por hora.

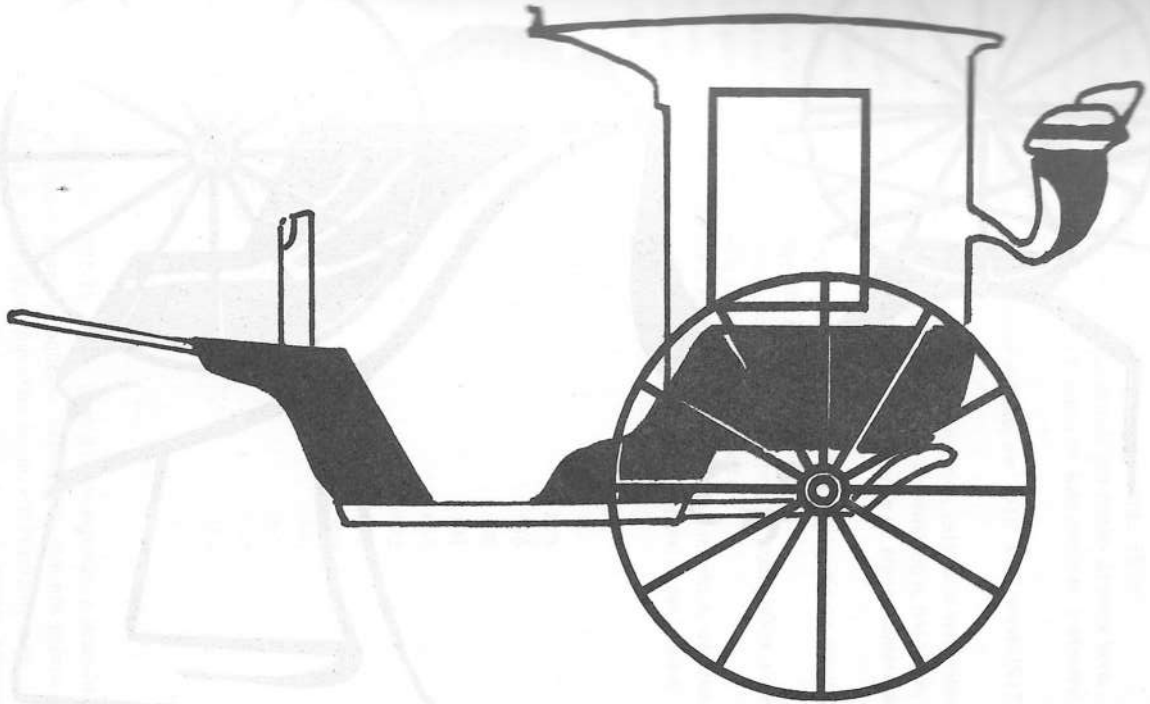
Antes de 1881, por uma corrida da ponte do Catete à cidade e do largo do antigo Matadouro (atual praça da Bandeira) ao centro, onde se localizava o grande comércio, pagava-se 1$ por hora. Para São Cristóvão, Engenho Velho e Botafogo, a tarifa não excedia 2$000.

De acordo com o que preceitou o Regulamento de 22 de setembro de 1907 sobre fiscalização de veículos, ampliou-se para o tráfego de carros e tílburis a zona da cidade sujeita à tarifa mínima.

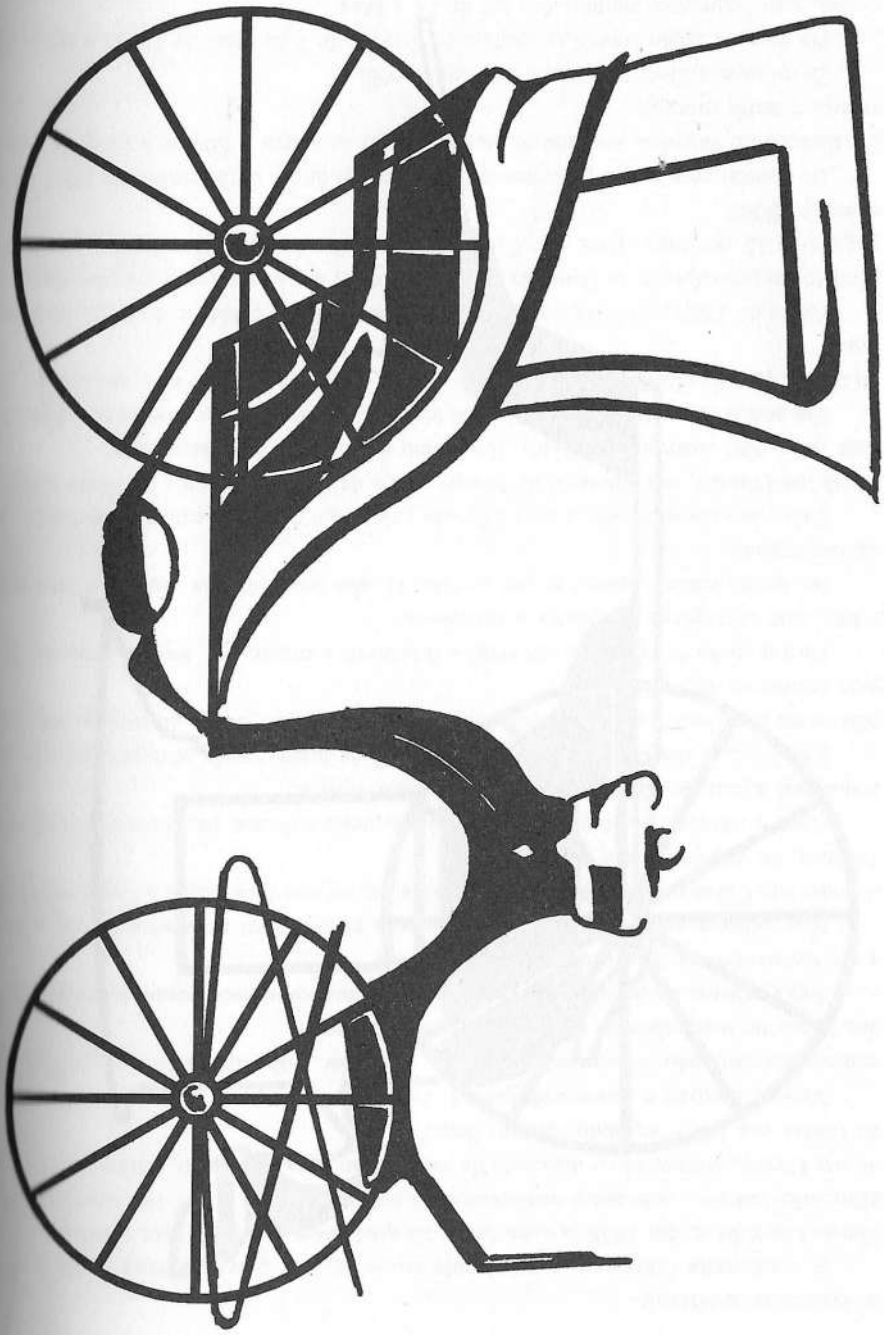
Dividiu-se o Distrito Federal em sete seções.

Na área ou seção central (a mesma do decreto de 7 de maio de 1902) a tarifa nos carros, sem taxímetro, continuou a ser de 1$ a hora.

Para os que tivessem taxímetro, cobravam-se, na primeira hora (das seis da manhã



Cap inglês



à uma hora da manhã) 4$, de cada hora que seguisse, mais 2$000.

De uma até às seis da manhã 5$; e de cada hora subseqünte, 3$000.

A primeira hora contava-se por inteiro, e as demais por fração de meia hora.

Registrou o dr. Pires de Almeida, em 1915, numa de suas crônicas, o número de 55 tílburis em serviço de praça.

Por notas que coligimos, esse número se reduziu, em 1916, a 38, e em 1917, a vinte.

Cessado o tráfego desses veículos de praça, continuaram, todavia, a aproveitá-los nos subúrbios e na Zona Rural, nas ilhas de Paquetá e do Governador, e, por vezes, no interior do Jardim Zoológico. A Limpeza Pública ainda dispõe de alguns tílburis para os seus serviços de fiscalização.

Os carrinhos pertencentes a particulares só foram, porém, retirados de circulação da cidade, três ou quatro anos depois (em 1920 ou 1921).

Um ou outro desses veículos ressurgiu, com intermitência, a exemplificar o apego de seus proprietários à tradição, num anacronismo pitoresco.

Segundo incompletos registros e relatórios da polícia, aqui inserimos um quadro de veículos de praça denominados tílburis, matriculados na fiscalização policial, de 1866 a 1884.

Anos	
1866	473
1867	536
1868	600
1869	401
1870	465
1871	492
1872	332
1873	360
1874	360
1875-76	257
1877-78	257
1879	158
1880-84	147

Os registros de 1875-76, 1877-78 e o de 1880-84, abrangendo, o primeiro e o segundo, um biênio, e o terceiro, um qüinqüênio, indicam, ao que nos parece mais razoável, o número anual de matrículas. Importam assim, em confronto com os dos anos anteriores, um decréscimo bem assinalado, o que se não pode aceitar, sabendo-se que a cidade teve notável desenvolvimento de 1875 a 1884.

Damos, a título de curiosidade, esses algarismos que, como se vê, pouca confiança inspiram.

No exercício financeiro de 1892, a seção competente da Diretoria da Fazenda Municipal fez numerar 497 tílburis, o que representa, no decurso de oito anos, mais 350 do que o número correspondente a cada um dos anos do qüinqüênio 1880-84. Aquele algarismo, evidentemente arbitrário, é inaceitável. Contrastando com esse espantoso registro, decorridos quatro anos, acusavam, em 1896, os lançamentos da prefeitura 193 veículos daquela espécie, cujos proprietários obtiveram alvarás de numeração. Figuravam dois carros particulares – um do médico dr. Oscar Nerval de Gouveia e outro de Artur Pinto da Costa Aguiar, proprietário da antiga Chácara do Vintém, à rua Conde de Bonfim nº 1.

Não nos parece também crível o decrescimento de 304 veículos assinalados no período de 1892 a 1896. E é positivamente fantasioso o registro de apenas dois tílburis de uso particular, conhecendo-se a sociedade que a viação do Rio de Janeiro aumentara a partir de 1889 e se avolumara na época do Encilhamento com a aquisição de muitos carrros daquela classe.

Pelos registros da prefeitura, relativos a 1901, constava o arrolamento de 197 tílburis, sendo 181 a frete, e 16 serventia privada.

Em 1903 foram licenciados 183, produzindo a prefeitura a renda de 13:937$.

Faltam-nos, acerca de anos subseqüentes, informes que nos proporcionem conhecer o número de veículos daquele tipo, através de documentos oficiais da municipalidade e da fiscalização de veículos.

As desenvolvidas estatísticas municipais sobre veículos de praça e particulares os classificam em carros de duas rodas e de quatro rodas – de forma a não permitir a discriminação nominativa dos diferentes tipos de viaturas..

Cap inglês ou da Inglaterrra

Quase do mesmo aspecto que o *cab* francês, possuía, no entanto, característicos no fabrico que o diferençavam.

O cocheiro ficava ao alto, à retaguarda, tal qual se observava nos primitivos cabriolés.

A lanterna, colocada perto da coberta, constituía uma das excentricidades inglesas.

Do *cap* se originou ao que supomos, o *mylord* – de quatro rodas – adotado na Inglaterra e suas colônias e raramente empregado como meio de condução no Rio de Janeiro, ao contrário do *cap*, que conseguiu aqui marcante notoridade.

Alguns tipos de *caps* vieram de Buenos Aires para o Rio de Janeiro ao tempo do Encilhamento, mas em breve retornavam à capital argentina.

Cab français

Os primeiros tipos desses veículos davam a impressão de traquitanas portugueses, não com coberta, com quatro rodas (duas pequenas, à frente , e duas grandes atrás) ostentando duas lanternas, de cada lado da boléia.

Usavam-nos os nobres em França.

Um tipo de veículo semelhante, de duas rodas, fez relegar aquelas carruagens, que tiveram outro destino.

Suprimidos os *coucous,* carros de duas rodas, que trafegavam como diligências das ruas de Paris, os *cabs* do primeiro e do segundo modelo começaram a conduzir passageiros para os arredores da capital francesa.

Os *coucous* ofereciam, contudo, mais comodidade aos viajantes. Partiam de pontos iniciais de suas linhas com lotação completa, inclusive na boléia. Os parisienses chamavam de *lapins* aos dois passageiros que se alojavam, encolhidos, ao lado cocheiro.

Desaparecidos, afinal, os *cabs* do serviço de transporte público, com horário, voltaram a circular em Paris, como dantes o faziam, no serviço particular e no de aluguel.

O Rio de Janeiro teve muitos veículos dessa espécie, mas em breve a indústria nacional de viaturas, aparelhada por Pinto de Miranda, Suckow e Carlos Taunay, fez circular outros carros, que os substituíram.

Balancé

Não passava de uma sege francesa modificada, com grande jogo de rodas, muito trepidantes.

Originou-se o nome do passo de dança que fizera sucesso entre devotos de Terpsicore, em Paris.

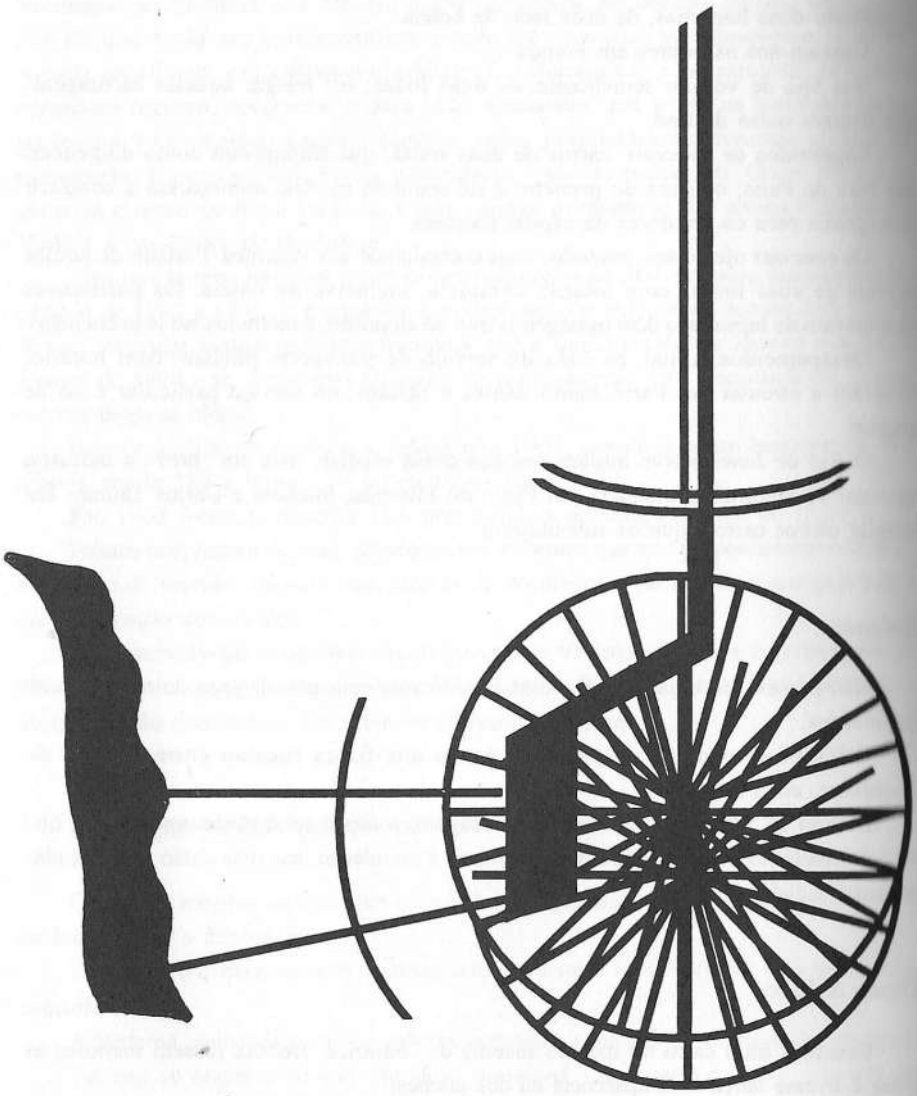
Devido ao balancear constante, o passageiro a custo se sustinha no veículo, que foi condenado no Rio de Janeiro, por impróprio à circulação, nas ruas então mal calçadas de nossa cidade.

Timon balancé

Consistia num carro do mesmo sistema do *balancé,* embora fossem menores as rodas e tivesse lança com aparência da dos coches.

Os primeiros modelos vieram-nos de França.

Em 1848, Rohe & Irmãos, fabricantes de carros no Rio de Janeiro, inventaram um tipo de *timon balancé* com aperfeiçoamentos que o tornaram superior aos seus congêneres europeus.



Encontraram ativo concorrente em Pedro Porte, que, por decreto nº 1.207, de 13 de julho de 1853, referendado pelo conselheiro Francisco Gonçalves Martins, barão de São Lourenço, obteve privilégio por cinco anos para, de conformidade com seu invento, introduzir melhoramentos naquele veículo.

Flagelando o ato do ministro do Império, um mofineiro, na imprensa da época, fez o cotejo entre aquele *timon*, que despertara ambições industriais e o filósofo grego do mesmo nome, o misantropo que, pelo desprezo das riquezas e dos homens, conquistara aureola de celebridade.

London

Carro pequeno, com sistema de jogo de rodas idêntico ao do *cap*, foi outro tipo da indústria inglesa introduzido no Brasil.

Ligeiramente modificado e, quiçá, preferido por ser menos trepidante a sua rodagem nas ruas do Rio de Janeiro, usou-se um carrinho a que denominavam de londrino, mas que, no calão da cidade, passou a ser conhecido por nome que a decência manda calar.

O acesso para o passageiro, em lugar de ficar numa das faces laterais, como nos demais veículos, em alguns deles estava situado na parte posterior do carro.

A principal cocheira de londrinos, por volta de 1885, era no beco do Rio.

Vis-à-vis

Pequeno veículo, de fabricação francesa, com assentos opostos e muito usado, não só em França, mas nas grandes praias de banhos, em Ostende, na Bélgica, no Sul da Itália e em Mônaco.

As grandes cocheiras do Rio tiveram alguns desses carros, sendo maior o número de particulares que os possuíram.

Charrete

Dois tipos bem caracterizados de charretes existiam a princípio em França. Um, menor, carregado a braços, que se denominava *charrette à bras*. Outro, de tração para uma besta, de duas rodas e sem cobertá, a que chamavam simplesmente de charrete.

O corpo do veículo era todo gradeado.

A charrete inglesa, adaptação em parte da de origem francesa, mas que só surgiu no século XIX, tinha duas rodas grandes e assentos na boléia para o cocheiro e para o passageiro.

Trazia lanternas, nas faces laterais entre as rodas e a armação do veículo, dispostas

simetricamente.

Um carro de condução vulgarmente conhecido por *wagnotte*, pesado e desgracioso, usou-se na Europa, assemelhando-se, no gradeamento, à charrete, tendo, porém, balancins maiores.

Sob o mesmo nome, as indústrias de viaturas britânica e francesa puseram em circulação carroças abrutalhadas para transportarem provisões, pão, leite, vinhos etc.

A charrete, já modernizada e elegante, foi, em dias do Encilhamento no Rio de Janeiro, quando o dinheiro abundante, mas valorizado, estimularia a argúcia de um Jacques Necker – o veículo predileto de *sportsmen* e de alguns boêmios, que se fizeram homens de negócios. Dispondo de centenas de contos, para esbanjamentos, muitos deles, com suas estroinices, revivem em inesquecíveis folhetins de Ferreira de Araújo, nas colunas da *Gazeta de Notícias*.

Nas manhãs de hipismo, e nas tardes e noites de inverno da estação lírica, inúmeros daqueles carrinhos rodavam, uns em demanda dos prados de corridas ou dos teatros, outros, ao trote de luzidio cavalo, galgavam as alturas da Tijuca ou se embrenhavam nos bosques do parque da Boa Vista.

A antiga atriz do Alcazar da rua da Vala, Suzanne de Castera[10], que o velho Rio de Janeiro conhecera no encanto de sua mocidade, entre frascarias do *Provençaux* e do *Ravot*[11], descapitalizou-se, ao tempo do jogo da Bolsa, um punhado de notas de emissão bancária, formando-se senhora de garrida charrete.

Puxava o veículo soberbo exemplar do rio da Prata.

E, por vezes, em seus passeios, a própria Suzanne dirigiu do Catete, onde morava, até a cidade.

Aranha

Derivante do esquisito *sulky*, de invenção inglesa, ocupou lugar de notória evidência no Rio de Janeiro e noutras cidades brasileiras.O *sulky*, de duas rodas e sem caixa, tinha parecença com a charrete e destinava-se a corridas a trote. Sentava-se o cocheiro em lugar baixo, apoiando os pés sobre a parte posterior das ancas do animal.

A aranha era descoberta, como o velho carro inglês a que nos referimos.

Consistiam os modernos veículos num pequeno carro de duas rodas de grande diâmentro e de atrelagem para um cavalo. A indústria norte-americana de viaturas adotou vários melhoramentos, transformando esses carros numa condução menos pesada e de custo inferior ao dos antigos modelos.

Destinavam-se, quer num, quer noutro tipo, a um passageiro.

Deve muita gente ainda se lembrar, no Rio de Janeiro, das aranhas, talvez das mais populares, e que pertenciam ao sr. Ortigão, do Parc Royal, e ao coronel João Augusto da Costa, da Polícia Militar.

NOTAS

1 *Les transports*, Brousse e Bassède.

2 *Voyage to South America.*

3 Carlos Augusto Taunay era um espírito empreendedor e dotado de grande inteligência. Teve notável intervenção na indústria de carruagens, por essa época, obtendo dois privilégios para os *cabs* ou carrinhos fluminenses e para as novas caleças.

Escreveu em 1834 – diz-nos Tancredo Paiva (*Dicionário de pseudônimos*) – sob as iniciais C.A.T.: *Algumas palavras sobre a colonização como meio de coadjuvar a abolição do trabalho cativo pelo trabalho livre.*

Publicou, em 1838, o *Manual agrícola brasileiro* e em 1862 *Viagem pitoresca a Petrópolis para servir aos viajantes* e *Recordação desse torrão brasileiro*, com seis notas.

Foi o principal fundador da *Messager du Brésil*. Vide ainda a respeito de Taunay a nota 1 do capítulo 6 deste livro.

5 Justina de Figueredo Novais nasceu em 1829 e faleceu em 1877, segundo Chichorro da Gama (*Os fundadores do teatro brasileiro*).

6 O Ginásio Dramático ficava à rua do Teatro e fora, em 1855, reconstruído por João Caetano.

7 No velho Rio de Janeiro, antes de 1850, mais ou menos, as consultas eram dadas nas próprias residências dos médicos e, por exceção, nas farmácias.

Dos muitos discípulos de Hipócrates que clinicavam nesta cidade, possuíam tílburis, que os alugavam mensalmente, entre outros, os drs. José Benício de Abreu, Vitorino Ricardo Barbosa Romeu, Luís Delfino dos Santos – o grande poeta de *Algas e musgos* e *Três irmãs*, Catta Preta, Francisco Fajardo, Carlos Costa, Livramento Coelho, Francisco de Paula Sousa Neves, Martins Costa, Capelli, Cardoso Fontes, dr. Henrique José do Carmo Neto, diretor do Hospital de N.S. da Saúde, na Gamboa, João do Nascimento Guedes, João Pereira Lopes, Luís Guadie Ley, diretor do hospital da Quinta de São Cristóvão e residente na chácara onde se construiu o edifício do internato do Colégio Pedro II (médicos alopatas) e Joaquim Murtinho, Nerval de Gouveia, Batista de Meireles (homeopatas).

8 Foi a primeira parteira que se diplomou pela Escola de Medicina do Rio de Janeiro. Nasceu a 6 de janeiro de 1809. Vinda para o Brasil, aqui sucedeu à sua mãe, Ana Durocher, falecida em 1830. Na metade do século já mantinha freqüentadíssimo consultório à rua do Sabão nº 170. Das treze parteiras com consultórios abertos por essa época, 11 eram francesas.

Faleceu Mme. Durocher no dia de Natal de 1893.

9 A lei de 31 de outubro de 1879 estabelecera o imposto, que deveria ser cobrado no exercício financeiro de 1880. A agitação popular se iniciara com o *meeting* convocado

por Lopes Trovão e por este realizado no largo do Paço ou praça d. Pedro II, atual Quinze de Novembro. Deste ponto da cidade partiram os populares em alvoroço, dirigindo-se uns para a rua Uruguaiana, e outros, para o largo de São Francisco de Paula. É interessante o relato desse acontecimento feito pelo dr. Moreira de Azevedo e publicado no tomo 58 da *Revista do Instituto Histórico* (p.322).

8. Antônio Francioni é o mesmo que em 1828 inaugurara na ponta do Caju um hotel, com alguns quartos de dormir para as pessoas que desejassem passar ocultamente dias fora da cidade e fazer uso de banhos de mar.

Atribuem-lhe alguns cronistas a prioridade no uso de gelados e sorvetes, quando, na verdade, muito antes, N. Denis, no café do Círculo do Comércio, à rua Direita, em 1835, associado a Luís Bassini – que foi o primeiro que fez sorvetes nesta Corte – anunciava o novo ramo de negócio. Coube, evidentemente, a Francioni melhorar o fabrico de sorvetes e ampliar o depósito de gelo, tornando o produto mais barato.

Em 1836, o preço do gelo, no depósito da Prainha e na confeitaria de Déroche, à rua do Ouvidor nº 165, era de sessenta réis a libra.

Em 1861, a então confeitaria Carceller servia à numerosa freguesia deliciosos sorvetes, a 320 réis o cálice piramidal, e disputados por toda a cidade.

9. *O velho comércio do Rio de Janeiro*, Ernesto Sena.

10. Faleceu na cidade de Bordeaux em maio de 1925.

O Alcazar ou Alcazar Lyrique estava em 1878 sob a direção de Ducommun e Arnaud. Na vizinhança, na rua Uruguaiana, antiga da Vala, funcionou a redação da *Gazeta da Tarde*, de João Pedro da Costa e depois de Ferreira de Meneses e Patrocínio.

11. O hotel des Frères Provençaux, dirigido durante alguns anos por Mme. Solange, ficava na rua do Ouvidor, esquina da de Gonçalves Dias. No mesmo prédio estivera a casa de fundas de Mr. Vannet. No pavimento térreo funcionava o Café do Rio, que depois se chamou do Brito, fundado por João Inácio de Brito a 22 de agosto de 1889. No sobrado inaugurou-se, em 1891, o restaurante. O café e o restaurante do Brito desapareceram em 1908.

O hotel Ravot ocupou um casarão da rua do Ouvidor que existiu entre o largo São Francisco de Paula e a rua Uruguaiana, do lado da atual numeração ímpar. Aí residiu Luís José de Carvalho e Melo, visconde da Cachoeira, a quem pertencia o imóvel do Primeiro Reinado.

Capítulo 6

(Viaturas particulares e de aluguel, de quatro rodas: caleche – vitória – fiacre – faéton – carro de cesto inglês – dog cart – char à bancs – outros veículos da indústria de transporte – carruagens de luxo mais usadas no século XIX: berlinda, cupê, landau, carro à daumont – principais proprietários de carruagens de luxo em 1892 – carruagens nas festas de outrora e nos Carnavais cariocas)

Caleche

É do século XVII a primeira caleche inventada por Anne Picquet e seu irmão, o senhor de Santour, que, em 1664, obtiveram privilégio para estabelecer veículos dessa espécie em Paris.[1]

Em 1685, transferiu-se o privilégio aos senhores de Beauvais e de Fresnoy, que introduziram os *chariots*, as caleches de dois e quatro lugares e outras viaturas.

Entrou em circulação o gracioso veículo, conquistando assentimento popular, sobretudo por denotar a transição da pompa das carruagens dos fidalgos aos hábitos mais comedidos da gente abastada.

A realeza em breve se dispôs a desnaturar o fim daquela invenção. Logo em princípios do reinado de Luís XV, adotou-se, em 1710, a caleche nobre ou caleche à Luís XV, a qual, durante os 64 anos do longo governo daquele rei, se usou em França. Era um pintor na arte da carpintaria de carros, possuindo riquíssimos adornos internos.

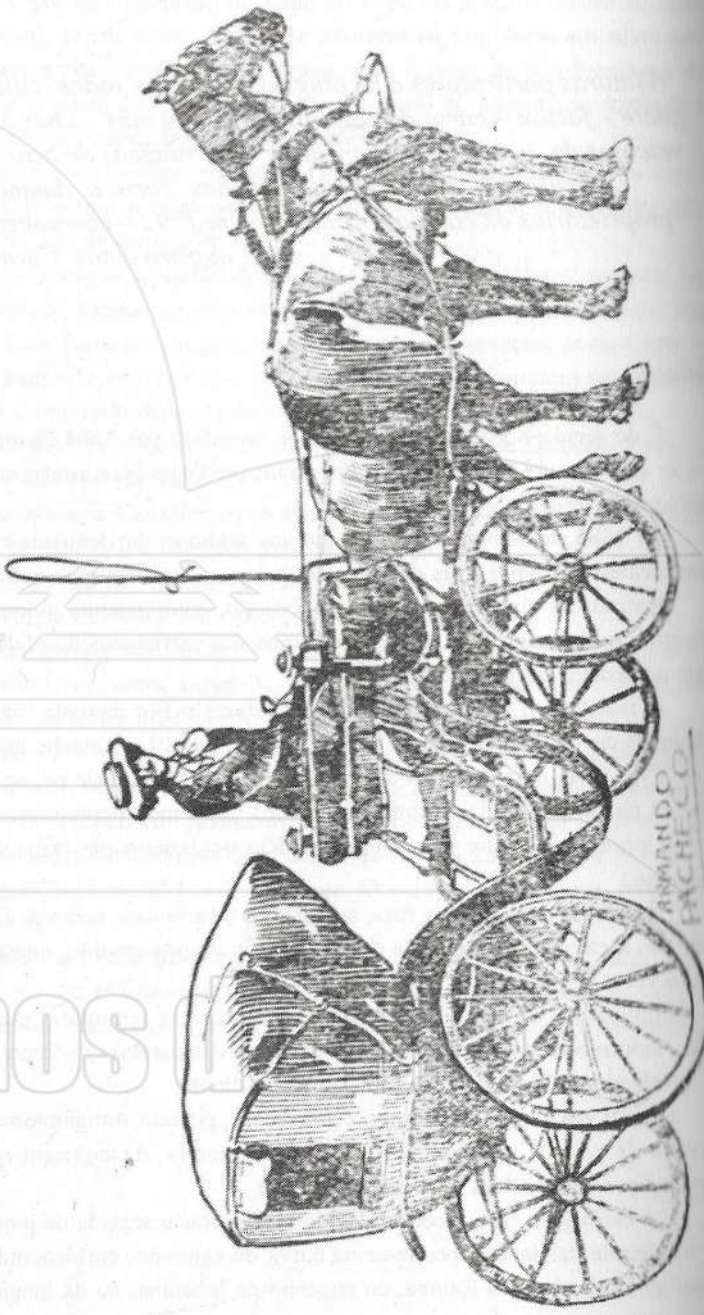
A primeira caleche que chegou ao Rio de Janeiro pertencia à rainha Carlota Joaquina.

Desajeitada, jogando nas ruas, aos trancos e barrancos, como se fora um navio em alto mar, a caleche da esposa de d. João causou grande espanto, quando, pela primeira vez, a viu a nossa cidade.

Enquanto o cocheiro fazia estalar chicotadas nas seis mulas que a puxavam, os sotas, montados cada um no animal da esquadra das parelhas da frente, metiam esporas na cavalgadura e davam relhadas na mula da direita.

Fazia o veículo enorme rumor, e suas rodas, girando vertiginosamente, levantavam nuvens de pó. Os transeuntes, cobertos de poeira, descobriam-se, curvando-se, assustadiços, em postura de veneração.

E a carruagem real, precedida de dois batedores e seguida de piquete de cavalaria de bandeirola nas lanças, perdia-se na curva do caminho, em demanda da chácara de Botafogo ou da bica da Rainha, do engenho de Inhaúma, ou da longínqua fazenda de Santa Cruz.


ARMANDO
PACHECO

Em 1820, as poucas caleches a frete que existiam pagavam de imposto, segundo o [illegible] de 30 de outubro, a quantia de 12$800.

Em abril ou maio de 1843, importados de França, chegaram ao Rio de Janeiro [illegible] modelos de caleches.

Um deles, preferido pela elegância da construção, se compunha de três corpos, [illegible] assentos. Duas rodas na frente, firmadas sob a boléia, e duas menores, na [illegible] traseira do veículo, eram dispostas num combinado de molas que oferecia [illegible] rolagem.

Junto à boléia, nas faces laterais, traziam janelinhas envidraçadas. No corpo central, [illegible] à portinhola e, *vis-à-vis*, outra janelinha, à guisa de postigo, com cortina de [illegible]

A divisão, aos fundos, era toda fechada.

Poderia ser arriada a capota, deixando descoberto o carro.

Nas duas faces laterais da boléia, estavam fixadas lanternas, das de formato [illegible] e, às vezes, por exceção, das de formato grande.

As estribeiras eram mais largas do que as de outros veículos.

Este tipo de caleche foi, além de mais usado, dos mais belos.

Outro modelo francês, que se vê numa das ilustrações do *Grand Dictionnaire*, de [illegible] Larousse, era o de uma caleche aberta na frente. Havia outro modelo, sem nenhum [illegible]

Seriam, talvez, do primeiro tipo, de estribeiras largas, os veículos aos quais se [illegible] Oliveira Lima numa das crônicas publicadas no *Estado de S. Paulo*, em 1917. [illegible] o antigo Recife, evoca-o o grande historiador – "com ruas mal calçadas, [illegible] largas caleças, de grandes lanternas de prata e forradas de seda, [illegible] por boleeiros agaloados".

No Rio de Janeiro, foi um dos primeiros adquirentes de caleches o ilustre orador [illegible] Bernardo Pereira de Vasconcelos[2]. Num dos habituais passeios de carro, [illegible] ilustrado polemista, em dezembro de 1844, acidente, de que lhe resultou fratura [illegible] perna direita.

Decorridos meses da chegada das caleches, Anacleto Fragoso Rodes, pretendendo [illegible] com a desenvolvida indústria francesa, pôs em circulação um veículo fabricado [illegible] sua casa. Denominou-o de *caleça* – visto já se ter aportuguesado o vocábulo em [illegible]

As viaturas, que com o título de caleça se conheceram a princípio em Portugal, em [illegible] se pareciam com as caleches francesas. Não passavam de uma sege grande, pouco [illegible] das de viagem, com quatro rodas, dois assentos e tejadilho ou capota de lona [illegible] meio arco. Eram as seges de estradas mais grosseiras que as das cidades.

Caleças de contrafação, puxadas por dois animais, as de Anacleto Rodes se [illegible], contudo, sendo inúmeras encomendas feitas às oficinas do fabricante.

Alcançaram celebridade e foram contemporâneas da Moreninha, do dr. Joaquim

Manuel de Macedo, cuja primeira edição se fizera em 1844[3], e das comédias de Martins Pena[4], demarcando uma época, com os desaguisados da política.

Todo o Rio de Janeiro ou, diremos melhor, todo o Brasil, que sabia ler, leu a *moreninha*. Leu-a, linha a linha decorando-lhe o entrecho, das alturas do Castelo às planuras insulares de Paquetá.

Estes aspectos do painel social interessavam sobremodo à cidade, quando Carlos Augusto Taunay conseguiu superar a indústria de Anacleto Rodes.

Obteve a 3 de novembro de 1848 privilégio, por dez anos, para estabelecer carros ou caleças ligeiras, de quatro assentos e denominadas *urbanas*.

Aperfeiçoando-as, solicitou Taunay em 1850 outro privilégio, que lhe foi concedido pelo decreto nº 603, de 21 de junho de 1851[5].

Dois tipos de veículos dessa espécie, aperfeiçoados – o da caleça inteira e o da meia caleça – entregues ao tráfego satisfizeram, em seu conjunto, os mais exigentes.

A nova caleça inteira, como a denominou o inventor, tinha óculos ou respiradouros com cortinas de oleado.

De todos os trabalhos de pintura dessas viaturas foi encarregado Francisco Kebel, pintor com casa aberta à rua da Conceição nº 13.

Por esse tempo as caleches francesas, guiadas por condutores uniformizados, que em Lisboa e no Porto chamavam de "caleceiros", consistiam em carros de dois assentos e quatro rodas, com alguns dos característicos dos primitivos veículos da mesma espécie.

Fatos e episódios da vida política do país ou da vida social da cidade evocam a caleça, que se nacionalizou através da indústria brasileira de viaturas.

Foi numa caleça de praça que, na memorável madrugada de 15 de novembro de 89, partiu secretamente o sábio professor tenente-coronel dr. Benjamim Constant, em companhia do segundo tenente Lauro Severiano Müller, com destino ao quartel do segundo regimento de artilharia, em São Cristóvão. Ali ingressou às cinco e meia da manhã para se incorporar às forças da segunda brigada revolucionária.

Residia então Benjamim Constant[6] num prédio do campo da Aclamação, junto ao Instituto dos Cegos, e que dava fundos para a rua do Senado, ficando-lhe nas proximidades o quartel central do Corpo de Bombeiros.

Igualmente, de uma caleça, de sua propriedade, se utilizou o bravo marechal Deodoro[7], cerca de seis horas da manhã daquele dia. Tomou-a à porta de sua morada no prédio hoje ocupado pelo Pritaneu Militar, à praça da República, nas imediações da rua Visconde de Itaúna.

Quando o carro, que se dirigia a São Cristóvão, rodava em frente ao gasômetro, na rua Senador Eusébio, levando na boléia arreamento para montaria, foi o seu passageiro reconhecido pelas forças revolucionárias que marchavam em direção ao campo. Deodoro desceu do veículo e montou a cavalo, colocando-se à frente da tropa.

Serviu-se da montada do alferes Eduardo Barbosa, do primeiro regimento de cavalaria ligeira[8].

Manuel de Macedo, cuja primeira edição se fizera em 1844[3], e das comédias de Martins Pena[4], demarcando uma época, com os desaguisados da política.

Todo o Rio de Janeiro ou, diremos melhor, todo o Brasil, que sabia ler, leu a *moreninha*. Leu-a, linha a linha decorando-lhe o entrecho, das alturas do Castelo às planuras insulares de Paquetá.

Estes aspectos do painel social interessavam sobremodo à cidade, quando Carlos Augusto Taunay conseguiu superar a indústria de Anacleto Rodes.

Obteve a 3 de novembro de 1848 privilégio, por dez anos, para estabelecer carros ou caleças ligeiras, de quatro assentos e denominadas *urbanas*.

Aperfeiçoando-as, solicitou Taunay em 1850 outro privilégio, que lhe foi concedido pelo decreto nº 603, de 21 de junho de 1851[5].

Dois tipos de veículos dessa espécie, aperfeiçoados – o da caleça inteira e o da meia caleça – entregues ao tráfego satisfizeram, em seu conjunto, os mais exigentes.

A nova caleça inteira, como a denominou o inventor, tinha óculos ou respiradouros com cortinas de oleado.

De todos os trabalhos de pintura dessas viaturas foi encarregado Francisco Kebel, pintor com casa aberta à rua da Conceição nº 13.

Por esse tempo as caleches francesas, guiadas por condutores uniformizados, que em Lisboa e no Porto chamavam de "caleceiros", consistiam em carros de dois assentos e quatro rodas, com alguns dos característicos dos primitivos veículos da mesma espécie.

Fatos e episódios da vida política do país ou da vida social da cidade evocam a caleça, que se nacionalizou através da indústria brasileira de viaturas.

Foi numa caleça de praça que, na memorável madrugada de 15 de novembro de 89, partiu secretamente o sábio professor tenente-coronel dr. Benjamim Constant, em companhia do segundo tenente Lauro Severiano Müller, com destino ao quartel do segundo regimento de artilharia, em São Cristóvão. Ali ingressou às cinco e meia da manhã para se incorporar às forças da segunda brigada revolucionária.

Residia então Benjamim Constant[6] num prédio do campo da Aclamação, junto ao Instituto dos Cegos, e que dava fundos para a rua do Senado, ficando-lhe nas proximidades o quartel central do Corpo de Bombeiros.

Igualmente, de uma caleça, de sua propriedade, se utilizou o bravo marechal Deodoro[7], cerca de seis horas da manhã daquele dia. Tomou-a à porta de sua morada, no prédio hoje ocupado pelo Pritaneu Militar, à praça da República, nas imediações da rua Visconde de Itaúna.

Quando o carro, que se dirigia a São Cristóvão, rodava em frente ao gasômetro, na rua Senador Eusébio, levando na boléia arreamento para montaria, foi o seu passageiro reconhecido pelas forças revolucionárias que marchavam em direção ao campo. Deodoro desceu do veículo e montou a cavalo, colocando-se à frente da tropa.

Serviu-se da montada do alferes Eduardo Barbosa, do primeiro regimento de cavalaria ligeira[8].

Veículo do agrado da sociedade culta por ser mais distinto e cômodo do que o [illegible] e a vitória, alguns médicos o preferiam para os serviços de visita aos doentes, ou para se conduzir aos consultórios.

Na classe médica[9], mais do que na dos advogados e na dos militares, e com mais [illegible] que noutras profissões, a caleça tornou-se a viatura dominante, sem, aliás, [illegible] a fama e a serventia do democratíssimo tílburi.

Respigadas estas notas, acrescentemo-las relembrando o trágico desaparecimento [illegible] Apulcro de Castro, assassinado a 25 de outubro de 1883, na rua do Lavradio, nas [illegible] da chefatura de Polícia[10].

Às 4 horas e 15 minutos da tarde, saía do velho prédio da Polícia o redator de *O [illegible]*, numa caleça, acompanhado do capitão Ávila, de cavalaria de linha, que fora [illegible] de salvaguardá-lo de quaisquer atentados. Apulcro solicitara, momentos [illegible] garantias de vida ao desembargador Belarmino Peregrino da Gama e Melo, chefe [illegible] Polícia.

Apenas começara o carro a rodar, indivíduos à paisana o assaltaram e, armados de [illegible] e punhais, caíram sobre o redator daquele pasquim, ferindo-o mortalmente.

[illegible]

Procedente de Plymouth, lançaram comerciantes ingleses, em 1846, na circulação [illegible] elegante viatura, há pouco adotada no condado de Devon e na própria Londres, [illegible] o nome de *vitória*.

Homenagem à rainha da Grã-Bretanha e Irlanda e imperatriz das Índias[11], a razão [illegible] do veículo justificava-se, de mais a mais, pela preferência que, em [illegible] passeios, lhe dava a filha de Eduardo, duque de Kent.

Carruagem leve, de quatro rodas, para duas pessoas, teve grande aceitação em [illegible] todos os países do norte da Europa. Transmigrou para a Suécia, Noruega, [illegible] e Holanda, antes de ser conhecida nos centros do mundanismo e da sociedade [illegible] da Europa latina.

Recebeu-a o Rio de Janeiro com alegria, em sua vida de cidade ávida de assimilar [illegible] quanto se observava no mundo em matéria de civilização e relativamente às [illegible] da vida.

Puxada por dois animais, apresentava, na caixa de molas, sistema mais flexível [illegible] que o da caleche.

As quatro rodas (duas menores, na frente, bem abaixo da boléia, e duas grandes, [illegible] eram revestidas, por vezes, de uma cinta de borracha, semelhante aos atuais [illegible], que lhe atenuava, em ruas mal calçadas, a trepidação.

Uma e noutra vitória a estribeira de acesso era mais cômoda do que a de outros [illegible]

Havia um tipo em que, ao fundo, se notava pequeno compartimento com assento para o pajem ou lacaio, que vestia indefectível libré.

Usavam-na, nestas condições, com a capota de abrigo arriada.

A vitória dava impressão de um tílburi grande, com boléia e dois assentos interiores e com rodagem e atrelagem diferentes.

Em rodas femininas da sociedade carioca, não há por certo, dentre as matronas, quem se deslembre do popular cabeleireiro Charles Schmitt, falecido a 28 de maio de 1918.

Estabelecido desde 12 de abril de 1876 na rua Gonçalves Dias[12], no prédio que teve o número 49, em 1906, Schmitt, francês da Alsácia, tornou-se o árbitro das elegâncias no penteado das senhoras.

Esbelto, com fartos bigodes, vestido ao rigor do figurino, usando monóculo preso no sobrolho, o proprietário da Maison Schmitt[13], após o jogo da Bolsa, adquiriu uma vitória, atrelada a dois garbosos cavalos, e na qual, aos domingos e feriados, passeava até as praias desertas do Leblon e do Arpoador, regressando ordinariamente à noite.

De possuidores de vitória, registremos médicos, que se salientaram na clínica, advogados de nomeada, comerciantes etc., que viveram no Rio de Janeiro de 1850 a 1909.

No Museu Histórico Nacional, ao lado de uma caleça que pertenceu ao preclaro barão do Rio Branco, quando ministro das Relações Exteriores, encontra-se a vitória do marechal Osório, marquês de Herval. Viatura de uso privado, na campanha do Paraguai, transportou-o ferido no campo da batalha de Avaí.

Foi ofertada por sua filha, d. Manuela Osório Mascarenhas, àquele museu.

Da vitória para passeios e enterros, que tanto servia em dias felizes, como nos dias de luto, se utilizaram em larga escala os marinheiros norte-americanos que, na grande expedição naval do Atlântico para o Pacífico, por àqui passaram.

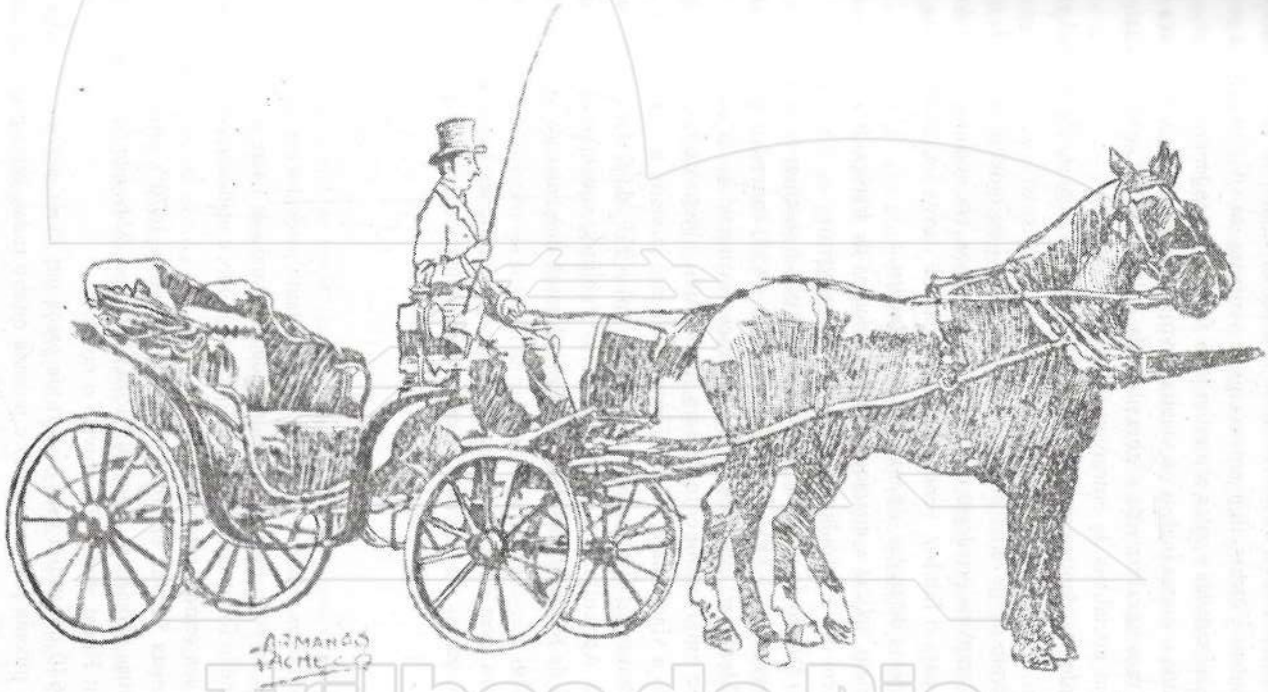
A 15 de janeiro de 1908, há, portanto,25 anos, desembarcaram no Rio seis mil homens de aguerrida esquadra dos Estados Unidos, os quais se espalharam por todos os cantos da cidade, alugando, em sua maioria, tílburis, vitórias, caleças e automóveis que já os havia, em pequeno número.

Remanescentes de outra época, talvez o único exemplar existente na área mais populosa do Rio, ainda estaciona na praça Cristiano Ottoni uma vitória – velho veículo pertencente a Francisco Vítor Sampaio, que em 1895 já exercia a profissão de cocheiro.

Na ilha de Paquetá e nos distritos de Realengo, Campo Grande e Santa Cruz encontram-se desses veículos de aluguel, os únicos que ainda mantêm o serviço de praça no Distrito Federal.

A Inspetoria da Limpeza Pública e Particular, no Rio, possui, para o serviço de fiscalização, algumas vitórias, bem como tílburis e charretes.

Das de uso particular, conhecemos a em que comumente se transporta o dr. Miguel Joaquim Ribeiro de Carvalho, provedor da Santa Casa da Misericórdia.



Vitória. Luiz Edmundo, O Rio de Janeiro do meu tempo. (Biblioteca/A.G.C.R.J.)

Na vizinha cidade de Niterói e no interior do estado do Rio de Janeiro, Minas Gerais e outros estados, utilizam-se alguns viajantes de vitórias para os conduzir no perímetro das cidades e vilas e mesmo para fazendas e engenhos.

A vitória – marca inglesa ou viatura londrina, assim chamada, e a caleça de origem francesa, mas aperfeiçoada e abrasileirada pelo francês Carlos Augusto Taunay, estimularam iniciativas de outros inventores.

Recordemos, dentre estes, José da Maia, Frederico Augusto Pamplona[15] e Francisco Maulcker.

O decreto do governo imperial nº 1.248, de 17 de outubro de 1853, outorgou a Maia e a Pamplona privilégio exclusivo, por dez anos, em qualquer ponto do território brasileiro, para o fabrico, venda ou importação de carros intitulados *Maia*, movidos por um sistema de molas, de invenção do primeiro.

Poderiam aplicar a quaisquer outros veículos de transporte o mesmo invento e adaptar, além disso, pára-lamas a carros de passageiros.

Para o fabrico de veículos, com os novos eixos e sistemas de atrelagem e molas de caixa, o decreto nº 1.315, de 30 de janeiro de 1854, concedeu ampla autorização a Francisco Maulcker, que obteve rápido desenvolvimento dessa indústria.

Vários empreendimentos foram, outrossim, objeto de concessões especiais, favorecendo a viação da cidade. Salientou-se, nesse número, a concessão de 1878 em favor de Domingos Carlos Sabóia. O decreto nº 6.959, de 6 de julho, assinado pelo ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, conselheiro João Lins Vieira Cansanção de Sinimbu, deu-lhe privilégio, durante dez anos, para fabricar carros de sua invenção.

Embora essa concessão beneficiasse em condições restritas as viaturas de passageiros, serviu aos veículos de carga com assinalado aproveitamento.

Fiacre

Os primitivos modelos de carruagens, um tanto parecidos em suas linhas principais com o cupê, tiveram transitório renome, denominando-se fiacre e *petit fiacre*.

O primeiro foi mais conhecido do que o segundo, e na história das viaturas francesas se registra sua remota origem.

O cronista Sauval, em livro publicado antes de 1670[16], atribui a introdução do fiacre nas ruas parisienses a um tal Nicolas Sauvage, fabricante de coches em Amiens, na rua Saint Fiacre, donde lhe proveio o nome.

Em 1640 constituía uma viatura de praça em Paris, servindo à linha de Saint Fiacre. Era puxada por um cavalo e possuía quatro rodas, duas pequenas na frente e duas grandes, atrás, com varais recurvados, como se vê numa gravura da obra de Brousse e Bassède[17].

Um postiguinho com cortina corrediça e duas lanternas ao alto, junto à coberta, nas faces laterais de carro, rematavam os característicos do veículo.

O cocheiro trajava o mesmo modo que os das carruagens de distinção.

Usava sobrecasaca de tecido claro, fechada, com gola virada e duas ordens de botões prateados, calção de abotoar e botas de montaria. Trazia, à cabeça, cartola, da mesma cor da libré, com a *cocarde* ao lado esquerdo.

Os tipos de fiacres que foram sendo introduzidos na indústria de viaturas apresentaram outros característicos, que muito se distanciaram dos primitivos.

Classificados em Paris como viaturas de segunda classe, foram durante muito tempo os carros de praça mais procurados. Em 1903, ainda a capital francesa contava 10.333 fiacres.

O Rio de Janeiro não conheceu em sua viação essa espécie de transporte e, excepcionalmente, aqui vieram ter dois exemplares de fiacres, ao que sabemos.

Um deles pertenceu ao médico italiano dr. Abel Parente.

Ginecologista de grande nomeada, com excelente e bem montado consultório no sobrado da rua dos Ourives nº 151, antigo, entre as ruas São Pedro e Teófilo Ottoni, o dr. Abel Parente[18] viu-se envolvido em ruidoso processo criminal. Contrariando o libelo acusatório, foi um dos seus defensores o notável médico dr. Francisco de Castro, lente de clínica médica[19].

Outro fiacre que a cidade conheceu, por momentos, pertenceu a um francês, que se dizia agente de magazines de Paris.

Curta foi a passagem desse meteoro. Desapareceu da circulação com o fiacre, novo e conduzido por cocheiro luxuosamente trajado, deixando uma página de romance da sua aventurosa existência, envolta em impenetrável dúvida.

Faéton

Viatura leve e pequena, de tração de um animal, teve dois tipos: o comum e o de comércio.

Este, tinha, no modelo francês, a boléia superposta ao lugar do passageiro e um tanto elevada.

Na faéton comum ou no *double phaeton*, ficava mais baixa a boléia e melhor colocado o assento para o passageiro.

As lanternas, neste como naquele modelo, assentavam sobre as faces laterais do veículo.

O faetonte, usado na Europa e transmigrado para a América, originou-se do nome mitológico do filho de Hélio.

Conduzindo um dia o carro de seu pai, tão imprudente se aproximou Faetonte da Terra, que a incendiaria, se Júpiter, soberano senhor dos deuses e dos homens, não

tivesse em tempo fulminado o rebento do deus do sol e da oceânida Climenes.

Inúmeros faétons, de feitura artística, circularam no Rio de Janeiro e se tornaram requestados por pessoas dinheirosas. Em 1905, o dr. Júlio Benedito Ottoni fazia numerar, pela repartição competente da prefeitura, um lindo e artístico faéton que adquirira naquele ano, como se vê de um dos registros do Arquivo Municipal.

Carro de cesto inglês

Teve efêmera duração o carro de cesto inglês, puxado por dois cavalos do Cabo e que se empregou no Rio de Janeiro como viatura de distinção.

Exportadores e comissários de café foram, em 1855, dos primeiros adquirentes daqueles originais carrinhos.

O cocheiro, metido numa libré cinzenta e avantajada, usava cartolinha, que se tornava deveras irrisória, quer pelo formato, quer pelo tamanho.

Veículo de distinção, que se assemelhava à caleche, parecia destinado a servir exclusivamente a gente dinheirosa. Transportava os ricaços aos teatros, às recepções, às grandes festas do Rio de Janeiro de 1855 a 1860.

Em *Cousas do passado*[20], desenhado um dos cronistas cariocas a sociedade daquele tempo, seus hábitos e costumes, fala-nos do faéton, da caleça ou carro de cesto inglês, que esperavam os janotas, após as refeições, regadas com bom vinho do Reno, para os levar aos teatros ou aos bailes...

Dog-cart

Veículo inglês, à feição da charrete britânica, apresentava a singularidade de ter muito altos os assentos destinados aos passageiros e ao cocheiro. O jogo das duas rodas traseiras o diferenciava de quaisquer outras viaturas.

A lanterna ficava colocada sobre um dos varais.

Usaram-no com muita freqüência nos países do Norte europeu.

Raros exemplares desses veículos circularam no Rio de Janeiro, e quase todos pertencentes a ingleses e norte-americanos.

Não obstante ser uma viatura pequena e leve, as duas grandes rodas traseiras a tornavam muito trepidante e incômoda nos logradouros da velha cidade do Rio de Janeiro.

Char à bancs

Pequeno carro, muito empregado na Europa e, notadamente em França, pertenceu,

a princípio, ao grupo de veículos da mesma espécie, mas de maior dimensão, ali também usado.

Estes serviram no transporte normal do público. Chamavam-se, então, carros pesados, churriões, ônibus etc. – denominações, aliás, impróprias, por já existirem viaturas dessas classes.

Lisboa possuiu, durante muito tempo, entre os seus carros de praça, o *char à bancs*.

Já inteiramente transmudado o seu primitivo tipo, alcançou entre nós mediano uso, sendo em tudo, porém, inferior a alguns dos veículos de procedência francesa, que obtiveram sempre acentuada preferência, consoante o preponderante influxo de tudo que nos veio de França.

Inferior o *char à banc* a qualquer daqueles veículos, por não oferecerem os seus assentos de madeira nenhuma comodidade ao passageiro.

E radicalmente inferior, como obra de *carrosserie*, afastando-se das demais viaturas, nas quais os requintes do *charronage*, realmente inimitáveis, proporcionaram a fama mundial das carruagens francesas e, daí, a conquista dos mercados.

Outros veículos da indústria de transporte

Além das que citamos, outras viaturas, de limitadíssimo uso no Rio e de apagada lembrança na tradição oral da cidade, tiveram, entretanto, adquirentes, que as importaram de França e Inglaterra.

Anotemos o *packet-boat*, dos ingleses, que se chamou, em Portugal e no Brasil, paquete, sendo alguns deles aqui trabalhados pelo major João Guilherme de Suckow, antes de 1846.

Paquebote foi a sua antiga denominação portuguesa, vocábulo popular, corruptela do inglês *packet-boat*.

Morais e Silva registra-o, designando uma espécie de embarcação, empregada no transporte de correspondência, primitivo paquete, como também o indica em relação à pequena carruagem.

E, da mesma forma, ele o diz, em seu riquíssimo *Dicionário da língua portuguesa*, acerca da palavra – paqueboteiro – que se pode referir ao tripulante daquela embarcação e, igualmente, ao condutor do antiquado veículo.

Citemos outros tipos: o *tonneau*, francês, veículo misto (de carga e de passageiro); o *mail-cart* e o *breack*, pequeno, de fabricação inglesa; o bispo, à semelhança de um cupê com tejadilho muito baixo, que, com os carrinhos de Etienne (de Jean Etienne Prosper Romagnac & C.) contaram aqui curta existência – a fugaz existência que tiveram as rosas de Malherbe...

Carruagens de luxo mais usadas no século XIX

Procedentes dos coches da realeza, que tiveram intenso uso na Europa, adotaram-se vários tipos de viaturas, com desvelos que encareceram a arte da carpintaria de carros.

Distinguiram-se no progresso dessa indústria, sobretudo, a França, a Alemanha e a Inglaterra.

Enumeremos os principais tipos de carruagens, aproveitados no serviço particular de transporte, pela alta burguesia, ou pela aristocracia.

Berlinda

Idealizada por Phelippe Chiéze, natural de Orange, arquiteto que viveu no século setecentista e servira a Frederico Guilherme, ocupou essa viatura, no grupo das carruagens nobres, lugar de destaque em usos e costumes da Europa.

Da Alemanha passou a berlinda, ou a *berline*, a ser utilizada em França no transporte dos fidalgos.

Ricamente ornamentada, chamava-se, então, entre seus numerosos tipos: berlinda do Templo, de Marais e do Delta.

Novos tipos, mais adequados e obedientes ao progresso na arte da *carrosserie* fixaram-se na indústria de viaturas.

As primitivas berlindas, suspensas sobre grandes molas recurvadas, e entre varais, eram deveras majestosas.

Subdividiam-se em classes, e a de maior luxo ostentava dourados e painéis finíssimos.

As despidas de quaisquer obras de arte eram de todas as mais usadas, e nelas se conduzia em Portugal a imagem de Nossa Senhora, nos círios. Persiste ainda no Pará essa tradição portuguesa, na festividade do círio de Nossa Senhora de Nazaré, em que a imagem é carregada em berlinda, pelo povo.

As de luxo, só puderam ser utilizadas no velho Portugal pela casa real, e um dos veículos dessa espécie foi inaugurado pela rainha d. Maria I.

Consistia a berlinda comum num coche mais estreito, de quatro rodas – duas à frente, com suportes abaixo da boléia e sobre o jogo de caixa, e duas mais altas, na extremidade posterior do veículo.

Dividia-se em três compartimentos. O da frente, com vidraça nos caixilhos do postiguinho, ou com cortinas de fino tecido, em ambas as faces.

O compartimento do centro, de maior altura e largura, que se estendia desde o tejadilho ou capota, compreendia a portinhola, à direita e à esquerda.

A terceira subdivisão era toda fechada e menor do que as outras.

Dois assentos, revestidos de almofadas, chegavam para quatro pessoas. Estofadas,

Berlinda (M.H.N.)

todas as peças interiores do veículo apresentavam belíssimo efeito de decoração.

Na parte externa, entre a primeira subdivisão ou compartimento e a boléia, distinguia-se uma lanterna, comumente maior que a dos cupês.

Estribeiras, no lugar da portinhola, davam acesso fácil ao interior da viatura.

Com assentos sobre tolda, os ingleses possuíram um tipo de berlinda, tirada por quatro cavalos, fazendo lembrar a *mail-coach*.

Trasladou-se para o Rio de Janeiro, onde se vulgarizou antes de 1850, um modelo de berlinda melhorado consideravelmente pela indústria francesa. A lotação não ultrapassava de quatro passageiros, sendo os assentos mais cômodos do que os anteriormente usados.

Mais ou menos pela mesma época, fazia ativa propaganda do negócio de lanternas para berlindas e cupês, um dos fabricantes de lanternas vistosas que se estabelecera numa casa da rua Guarda Velha, de número 19.

Domingos Porto, nas cocheiras de suas afamadas carruagens, na rua da Lampadosa nos. 1 e 36 a 46, e nas da rua dos Arcos, alugava, de 1860 a 1870, berlindas e cupês enfeitados para casamentos.

Coubera-lhe iniciar, um decênio antes, essa usança social que, em pouco tempo, se limitou exclusivamente às cerimônias de batizados.

Escravocrata, de convicções tristemente arraigadas, possuía Domingos Porto escravos ladinos que, a contento, serviam de boleeiros de suas carruagens. Aqueles infelizes que fugiam ao cativeiro, quando apreendidos por companheiros de infortúnio, eram surrados pelos próprios captores. Em recompensa, recebiam estes quatro patacas, por dia de ausência do escravo fujão.

As berlindas de Domingos Porto, com esses boleeiros muito dóceis e bem fardados, alvoroçaram os elegantes da rua do Ouvidor e da platéia do Provisório.

Em todo mundo que obedecia ao imperativo da moda, começou a andar de berlinda e, no sentido exato do provérbio português, no jogo de prendas: muita gente ficou na berlinda...

Veículo de luxo, na época do Encilhamento teve grande procura, podendo-se então parafrasear o repisado adágio, de que pelo rodar da carruagem se poderia conhecer o passageiro.

Foi precisamente naquele momento que aparatosas berlindas, de alto preço, com seus trintanários, eretos e ufanos, percorriam logradouros dos bairros elegantes ou do centro comercial da cidade.

Pertenciam à plutocracia das finanças do Encilhamento.

Reaparecidas em junho de 1890, em maior número do que no ano anterior, em que se iniciara a jogatina da Bolsa, ampliaram o âmbito de ação, à medida que se intensificava a alta de títulos. Alguns desses veículos haviam transmigrado de Buenos Aires.

Em seu mecanismo de lucros e perdas, golpeado afinal pela revolução de 23 de novembro de 91, contra o golpe de estado de Deodoro, o Encilhamento criara um mundo

de sonhos das mil e uma noites.

Organizaram-se empresas de toda qualidade e bancos e companhias, cujos capitais, subscritos prontamente, geraram um ambiente de grandezas e o delírio do luxo.

No decurso de 11 meses (de novembro de 89 a outubro de 90), só as sociedades anônimas fundadas nesta capital dispuseram de recursos monetários e de títulos, que atingiram a descomunal importância de 1.169.386.000$!:

É desse tempo, admiravelmente estereotipado através de cenas contemporâneas pelo visconde de Taunay[21], a ostentação de nababos, com casas e palácios da Índia muçulmana.

Dos grandes capitalistas que se tornaram líderes em negócios bancários, dispunham de ricas carruagens o conselheiro Mayrinck e os condes de Alto Mearim e de Figueiredo[22]. Dentre as melhores viaturas, possuíam espelhentas berlindas.

Numa das mais conhecidas crônicas de Machado de Assis, descreve o fulgurante período aquele agitado período da vida da cidade, em que "as cascatas de idéias, de ações, de concessões, rolavam todos os dias, sonoras e vistosas, para se fazerem contos de réis".

> Eram estradas de ferro, bancos, fábricas, minas, estaleiros, navegação, edificação; importação e exportação; ensaques, empréstimos, todas as uniões, todas as regiões, tudo que esses nomes comportam e mais o que esqueceram. Tudo andava nas ruas e praças, com estatutos organizados e listas. Pessoas do tempo, querendo exagerar a riqueza, dizem que o dinheiro brotava do chão. Mas, não é verdade. Quando muito, caía do céu...

Cupê

Carruagem da adiantada indústria francesa, das que maior sucesso alcançaram em Paris, em princípios do século XIX, teve muita aceitação nos países sul-americanos, para onde veio durante o reinado de Carlos X.

Do noticiário de nossos velhos jornais se infere ter o cupê granjeado rápida e certa preferência no Brasil. Antes da Maioridade, já o preferiam nas classes sociais da diplomacia, da magistratura e do parlamento. Usavam-no constantemente os ministros de Estado, em recepções, cortejos e passeios, tornando-se mais tarde hábito protocolar a utilização desses carros, escoltando as carruagens ministeriais dos soldados de cavalaria.

Da alta governança evolveu às classes burguesas de maior destaque. Alargou a esfera do domínio e conquistou, conseguintemente, notoriedade na indústria de viaturas.

Os melhores cupês que se fabricavam no Rio de Janeiro, na metade do século, saíram das oficinas do segeiro Balleydier – instaladas na rua dos Barbonos números 33 e 35, fundos do Cassino Fluminense.

Veículo de quatro rodas – duas colocadas na frente, sob a boléia, e duas, de maiores dimensões, nas quais se apoiava a sua extremidade posterior, destinava-se a duas pessoas.

Nas faces laterais, viam-se largas portinholas envidraçadas ou com cortinas de tecido de seda na janelinha. Pequena estribeira dava acesso ao interior do veículo.

Entre a boléia e o desvão que a separava do corpo central da viatura, ficava uma lanterna junto ao tejadilho, e ordinariamente abrigada por vidro de cristal.

A tração era de dois cavalos.

Existiram diferentes modelos, mas, em sua grande maioria, de fabricação francesa. Uma carruagem de moda inglesa, que se parecia com o cupê, teve em Londres o nome de *dorsay*.

Outra espécie de cupê, com quatro rodas e fechado, com postiguinhos encaixilhados na parte superior das portinholas, se transformou, em França, numa das carruagens de praça. Ostentava lanternas verdes, nas faces laterais da boléia.

Coupé-break chamavam os ingleses a um carro com assentos transversais e de atrelagem para um animal.

Em 1845 surgiu no Rio de Janeiro o primeiro *coupé chaise* – outra modalidade do formoso veículo gaulês, que despertou a atenção dos fabricantes de viaturas.

O decreto nº 665, de 19 de janeiro de 1851, referendado pelo ministro visconde de Monte Alegre (José da Costa Carvalho), autorizou a firma Carneiro & Marinhas a empregar aquele veículo na condução de passageiros. E, adquiridos alguns *coupés-chaises* por particulares, substituíram estes os de tipo antiquado. Deles se utilizavam banqueiros e capitalistas – gente dinheirosa que lograva feliz existência, proporcionada por bons negócios ou cabedais de família.

Era deste número o profundo orador político Francisco de Sales Torres Homem, visconde de Inhomerim[23].

Uma vez dirigente da fortuna que lhe adviera pelo consórcio com d. Isabel Alves Machado, possuidora de avultados bens na província do Rio, e a quem sobrevivera – Timandro[24] – o publicista do *Libelo do Povo*, adquiriu custosas e atraentes carruagens. Transformou a casa onde residia, à rua do Conde nº 15, numa tertúlia de artistas e homens de letras, da aristocracia de talento do Segundo Reinado.

Refere-se um de seus biógrafos – o laureado autor de *Inocência* – aos opulentos trens de Inhomerim e, dentre eles, a um cupê baixinho e estreito, daquele tipo de viatura, que parecia cobrir a volumosa personalidade do vibrante parlamentar.

O advento desse veículo aristocrático, pompeando brasões nas portinholas, coincidiu com os mistérios de *O moço loiro* – tracejados por Macedo, que os localizou na diplomática rua da Glória. Cupês e berlindas trafegavam em frente ao cais reconstruído, em caminho de Laranjeiras e de Botafogo.

Veículo aristocrático, para festas e casamentos, e que fizera reviravolta no liberalismo e nos hábitos de Timandro, continuara a estontear respeitáveis cabeças.

Cupês trafegando na avenida do Mangue (A.G.C.R.J.)

Glosou-o nos últimos anos do Império, em chistosos versos de Artur Azevedo, na revista *O Bilontra*.

Celebrizaram esses versos o barão da Vila Rica, prosaicamente João José de Oliveira – comendador e nogociante de materiais de construção na praia de Botafogo, e proprietário de terrenos em Vila Rica, no bairro de Copacabana.

Meteu-se-lhe na cabeça que deveria desfrutar um baronato. Recorreu para isso a um peralvilho de família ilustre, que o engodou, simulando a expedição do cobiçado honorífico.

Descoberta a maroteira e exibido o suposto decreto imperial, prenderam o embusteiro e o processaram, conseguindo libertá-lo do cárcere o advogado dr. Sisenando Nabuco[25], em 1885.

Em março do ano seguinte, era levada à cena, com estrondoso sucesso, no teatro Lucinda, aquela peça de Artur Azevedo e colaboração de Moreira Sampaio. O obscuro comendador Oliveira e ingênuo barão de Vila Rica reviveu da flama do riso e no palco da rua Espírito Santo.

Com a música de *La donna è mobile* e através de versos satíricos, ressurgiu o sonhar com o pseudomonograma de seu nobiliárquico cupê.

E, por meses a fio, martelaram os pianos da cidade a música do *Rigoletto* e a garotada trauteou o estribilho:

Da Vila Rica
Sou barão
Hei de fazer
Um figurão

Três anos após, de novo, aparece o cupê num dos quadros sociais, não com o grotesco de 1886, mas com a bravura de Ladário – digno e forte diante da revolução que desmoronou o velho e carcomido edifício da monarquia.

Landau

De menor utilização do que a berlinda e o cupê, teve por berço a pequena vila renana de Landau, na Baviera, que, com a próspera Mogúncia, competiu em obras de marcenaria e segeiro.

Viatura de quatro rodas (duas pequenas, à frente, e duas maiores, atrás), com a mesma disposição do jogo de rodas da caleche modernizada e tendo molas flexíveis, possuía capota de arriar e boléia estreita, figurando pequenas lanternas nas faces laterais.

A tração era de quatro animais.

Havia um tipo menor; estendendo-se, porém, no corpo central, mais para baixo, à maneira de um cupê.

Puxavam-se dois cavalos de raça e, nos landaus de maior porte, duas parelhas.

Estas esplêndidas carruagens, notadamente as de duas parelhas, famosas na Alemanha e na Áustria-Hungria, rivalizaram em toda a Europa com as antigas viaturas nobres.

Concorreram no Brasil com as berlindas e cupês, mas, em breves dias, se apagou a sua preeminência. Tornaram a brilhar muito mais tarde.

Serviram, aqui, a homens de fartos haveres, a médicos e a advogados de fama.

Um desses veículos foi adquirido pelo dr. Andrade Pertence, lente da Escola de Medicina, operador e parteiro de grande fama[26].

Preferindo-o em seu serviço clínico, só o deixava alta noite, quando se recolhia à residência, no Catete.

Diz o dr. Alfredo Nascimento Silva:

> Do alto, firmando as rédeas e agitando o pingalim com que excitava os bem nutridos cavalos, corpulento cocheiro, garboso na sua agaloada sobrecasaca se ufanava em lembrar que na sua infância havia sido colega de escola primária desse a quem então servia com esmero.
> Apenas refreadas as parelhas, estavam de súbito à porta da casa a que se dirigiam, já o lacaio agaloado saltava da boléia e abria a portinhola da carruagem. E dela saía a figura do dr. Pertence, embarafustando para onde o esperava um cliente, um operado, ou uma parturiente.

Há quarenta anos, o landau de nossos maiores renasceu das cinzas do esquecimento em que caíra, como a fênix da fábula.

O jogo da Bolsa canalizara facilmente dinheiro para os cofres dos potentados do dia, dando-lhes abastança que se lhes afigurava inesgotável.

Uma das figuras do alto mundo dos negócios dessa época, o multimilionário conde de Leopoldina[27], no número das suas belas carruagens, contava grandioso landau.

Deslumbrante pelos ornatos, oferecia a extravagância de ser arrastado por uma parelha de zebra vinda da África, por encomenda daquele titular.

Exemplares de landaus, que se guardavam em cocheiras do Rio e fora da circulação desde as comemorações camonianas em 1880, ressurgiram, três ou quatro, reparados para as festas em honra do comandante Constantino Bannen e dos oficiais chilenos, do almirante Cochrane, em novembro de 1889.

E, no ano seguinte, durante a permanência da esquadra norte-americana em águas da Guanabara, novos modelos, adquiridos pelo Governo Provisório da República, tomaram parte nas festas em atenção aos Estados Unidos. Num desses veículos se transportou o marechal Deodoro, do palácio Itamarati à praia de Botafogo, onde se realizava uma das mais concorridas regatas dos nossos clubes náuticos.

Rui Barbosa, ministro da Fazenda do Governo Provisório, possuía, então, dois carros de luxo – um cupê e um landau, que se guardavam em sua casa no Flamengo[28].

Reabilitado o landau, sob a égide do grande gestor das finanças nacionais, ainda

mais se opulentaram os hábitos da gente rica e até mesmo dos remediados da véspera.

Assemelhava-se cada argentário, em suas berlindas, em seus cupês e landaus, de riqueza culminante, a uma espécie de lorde, que a febre dos negócios atirara às nossas plagas.

Todas as tardes, na época do Encilhamento, alinhavam-se aquelas carruagens à espera de seus possuidores, em ostensão da magnificência de haveres, no largo São Francisco de Paula, nas praças Tiradentes e Quinze de Novembro, na rua Primeiro de Março e nos largos da Carioca e da Lapa.

E o Carnaval carioca, que, anteriormente, nos préstitos dos Fenianos, Democráticos e Tenentes do Diabo, se aproveitara de berlindas, que no terceiro dia gordo rodavam pela cidade, em lugar daqueles veículos, fez desfilar, em 1891, imponentes landaus, luxuosamente ajaezados e que condiziam com o novo Eldorado erguido no Encilhamento.

Carro à Daumont

Mais amplo do que o landau, o tipo de viatura conhecido por carro à Daumont apareceu, excepcionalmente, no Rio de Janeiro, em recepções e cortejos; mas só em cerimônias dessa espécie, da etiqueta oficial.

O veículo era de tração de duas parelhas de cavalos de raça, mas, por vezes, lhe atrelavam uma parelha. Montava o condutor, arremedo de sota, o animal da esquerda da atrelagem.

Num assento atrás, devidamente uniformizados, iam dois pajens, com fardalhões mais imponentes que as librés e fardetas dos sotas.

Estribeiras cômodas davam acesso ao veículo. Numa ou noutra destas viaturas havia uma escadinha de armar, semelhante à das carruagens imperiais, que substituía a estribeira.

Em agosto de 1899, o Rio de Janeiro veio a conhecer uma das vistosas e ricas viaturas dessa espécie, alugada a uma das grandes cocheiras da cidade, para recepção do presidente argentino general Julio Roca, figurando no extenso cortejo que mandou organizar o presidente Campos Sales.

Na recepção do secretário de Estado norte-americano sr. Elihu Root[29], chegado ao Rio de Janeiro a 28 de julho de 1906, tomaram parte nos cortejos dois carros à Daumont.

Em 1909, por ocasião da visita do presidente eleito da República Argentina, sr. Roque Saenz Peña, outros carros daquele tipo figuravam nos préstitos que se organizaram de acordo com o cerimonial diplomático[30].

Foi o presidente Nilo Peçanha quem oficializou o uso dos carros à Daumont.

Um destes veículos pertenceu ao palácio do Catete e outro ao Ministério das Relações Exteriores, adquirindo-o o ministro Rio Branco.

Recolhidos atualmente ao Museu Histórico Nacional, ainda se encontram em bom

estado de conservação.

Os carros à Daumont são admiráveis obras de carpintaria de veículos e das mais lindas viaturas de luxo conhecidas.

Estofados, por todos os seus escaninhos interiores cobertos de seda, nos painéis artísticos das portinholas ostentam as armas da República.

Ao lado deles, no mesmo pavimento das carruagens históricas, o visitante terá despertada a atenção para um primitivo tipo de automóvel. Pertenceu ao Ministério das Relações Exteriores e foi encomendado na Europa para serventia particular do rei d. Carlos, quando de sua projetada viagem ao Brasil.

Principais proprietários de carruagens de luxo em 1892

Daquele movimentado período do Encilhamento, em que avultam grandes e pequenas viaturas, encontramos, referente ao ano de 1892, um registro no Arquivo da Municipalidade, contendo os nomes dos principais possuidores de carruagens particulares.

Damos a resenha desse registro, com indicação de locais por onde foram, no referido ano, licenciadas tais carruagens:

Centro Comercial da Cidade
rua da Assembléia, 28 - Luís Camuirano (negociante).
trav. da Barreira, 27 - Portela & C. (proprietários da Torre Eifeel, à rua do Ouvidor) e Francisco Paulo de Almeida (barão de Guaraciaba).

Bairro de Riachuelo, antigo de Mata-Cavalos
rua do Resende, 12 - Leonor Rivero (atriz) e Antônio Tomás Quartim Júnior.
rua Riachuelo, 140 - Carlos Justiniano das Chagas (comendador).

Bairro da Cidade Nova
rua Senador Eusébio, 358 (quase ao chegar à ponte dos Marinheiros) - Antônio Caetano de Azevedo (comendador)

Bairros da Glória e do Catete
rua do Catete, 201 - visconde de Cruz Alta.
rua do Catete, 297 - barão do Flamengo (proprietário, capitalista e banqueiro).
praia do Flamengo, 14 – senador Rui Barbosa
rua Correia Dutra – Pedro Ferreira Dutra.
rua Marquês de Abrantes, 13 – conde de São Clemente.
rua Marquês de Abrantes, 63 – visconde de Silva (no antigo solar dos Abrantes).

rua Marquês de Abrantes, 74 – barão de Pedro Afonso (médico).
rua Senador Vergueiro, 65 – Domingo Teodoro de Azevedo (comendador).
rua Senador Vergueiro, 40 – barão de Guaí (conselheiro Joaquim Elísio Pereira Marinho, ex-ministro da Marinha).
rua Senador Vergueiro, 54 – Luís da Rocha Miranda.
rua Barão de Itambi, 20 – dr. Carlos César de Oliveira Sampaio (engenheiro).

Bairro das Laranjeiras
Cosme Velho, 88 – barão Peres da Silva.

Bairro de Botafogo
praia de Botafogo, 118 – d. Marieta Kingligoeffer.
praia de Botafogo, 152 – dr. Lúcio Antônio de Oliveira Catta Preta.
praia de Botafogo, 182 – conde de Wilson.
rua Voluntários da Pátria, 62 – Jorge Luís Teixeira Leite.
rua São Clemente, 171 – Francisco de Paula Palhares (corretor de fundos)
rua Humaitá, 18 – dr. Teodorato C. Faria Souto.

Bairro da Gávea
Vidigal – Manuel José da Fonseca (comendador).

Bairro da Tijuca
rua Conde de Bonfim, 131 – Manuel Miguel Martins (barão de Itacuruçá).
rua Conde de Bonfim, 135 – Francisco Clemente Pinto.

Bairro do Engenho Velho
rua Haddock Lobo, 140 – Manuel da Silva Leitão.
rua Haddock Lobo, 175 – Barão de Bonfim.

Bairro de Vila Isabel
Bulevar 28 de Setembro, 40 – dr. Daniel de Almeida (médico).

Bairro de São Cristóvão
rua Figueira de Melo, 47 – Antônio da Costa Chaves Faria (comendador e ex-vereador)
rua do Pau Ferro, 16 – John H. Lowndes.
rua Bela de São João, 106 – Leopoldo Valdetaro.

Acrescentamos a esta relação os nomes de capitalistas e opulentos proprietários de prédios e terrenos[31], abrangendo o decênio de 1893–1902, que adquiriram carros de luxo ou os alugavam com freqüência.

Arrolemos, desse grupo de abastados, entre outros, os seguintes nomes:

Francisco Augusto Schmidt, dr. Higino de Bastos Melo, Jerônimo Teixeira Boa Vista, João Leopoldo Modesto Leal, dr. Joaquim Duarte Murtinho, José Ferreira Machado Guimarães, José Francisco Correia, José Luís Fernandes Braga, José Luís Fernandes Vilela, José Marques de Carvalho, José Rodrigues Sucena, Luís de Freitas Vale (barão de Ibirocaí), dr. Luís Rafael Vieira Souto, Manuel Barreiros Cavanellas, Manuel José Magalhães Machado, Manuel Marques de Carvalho Alvim, Manuel Marques da Costa Braga, dr. Oscar Olímpio de Vilhena Valadão, Tomé Joaquim Augusto Avelido e visconde de Morais (falecido a 28 de agosto de 1931).

Carruagens nas festas de outrora e nos Carnavais cariocas

Na crônica da cidade do Rio de Janeiro, que dia a dia alargou seus muros cobrindo-se de adornos e atrativos, deixaram alguns veículos particulares e de aluguel fundas recordações.

Lembranças e vestígios que irão a custo se apagando na memória dos que viveram na cidade de há trinta anos.

Passeios e festas públicas, recepções, espetáculos teatrais e corridas, nenhum desses divertimentos se realizava nas classes de relevo ou da alta burguesia sem o rodar das carruagens.

O carro entrava em todos os programas de solenidades, dando-lhes a nota de distinção.

Exteriorizava a vaidade deste ou daquele cavalheiro do meio social.

Exemplificava a elegância desta ou daquela senhora, que se fazia transportar pulcramente, ao trote largo e ostentoso de linda parelha atrelada à carruagem.

Nas grandes festas de sociedade e de arte que a cidade registra, a caleça, a berlinda e o landau conquistaram aurifulgente nomeada.

Nessas festas, e principalmente nas realizadas durante a administração do dr. Francisco Pereira Passos[32], nas quais o grande prefeito e transformador da capital brasileira procurou animar iniciativas inteligentes e despertar o gosto por certames reais e pelo esporte, aqueles veículos foram parte magna, e deles se não podia prescindir.

Ainda restam vivas reminiscências das batalhas de flores de 15 de agosto de 1903, 15 de setembro de 1904 e 2 de setembro de 1906, promovidas pelo infatigável chefe do governo municipal de 1902 a 1906.

Realizadas as duas primeiras no parque da praça da República e a última na Avenida Beira-Mar, foram as primeiras festas dessa espécie no Rio de Janeiro, com o desfile de carruagens ornamentadas a capricho, bicicletas, automóveis e pessoas a pé e a cavalo.

Muitas saudades ainda nos desperta a lembrança da festa veneziana oferecida pela prefeitura, a 19 de agosto de 1906, aos membros do Congresso Pan-Americano, mais animada e brilhante do que a efetuada nesta cidade em 1880, para comemorar o tricentenário de Camões.

Os costumes de festejar o Carnaval com carros de crítica e cavalgatas iniciou-se propriamente, no Rio de Janeiro, a 28 de fevereiro de 1854.

No ano seguinte alcançaram maior esplendor os cortejos mascarados. O Congresso das Sumidades Carnavalescas fez desfilar curioso préstito alegórico em que figuravam dez caleches e um faetonte.

Obedecendo a itinerário predeterminado no *Jornal do Commercio* de 14 de fevereiro, o préstito de Momo saiu às três horas da tarde, do largo D. Manuel, tendo à frente um esquadrão de cavalaria dos "permanentes".

Por este modo se comemorou o Carnaval, em regozijo pela supressão dos esguichos de água.

O entrudo vinha sendo combatido, pouco a pouco, e já nos tempos coloniais só era tolerado até as nove horas da noite, nas ruas, e até a meia-noite, no interior das casas.

Em 1855 os esguichos tiveram por sucedâneo o limão-de-cheiro ou a laranjinha, contendo água e perfumes[33].

Os velhos da metade do "século das luzes", contrários ao modernismo, desdenhando o Carnaval sem as entrudadas violentas, saudosos se recordavam dos tempos idos e, com os olhos voltados para o passado, eles se lembravam da célebre folgança popular da serração da velha, no 20° dia da Quaresma – uma espécie de mascarada, com banda de música, carros e cavalgatas.

Pormenorizavam as festas dos princípios do século – as touradas do Campo de Santana, na praça do Curro, os carros alegóricos, e as danças – que se executaram em 1818, por ocasião de ser coroado d. João VI[34].

Vem a propósito registrar-se uma das parcelas da despesa da municipalidade com a coroação e constante dos códices do Arquivo Municipal, de n.os 135 e 148. Ascenderam alguns desses gastos a 4:614$400, pagos a Antônio da Costa Barbosa e José Rodrigues Lima Melquíades de Oliveira, só com os carros triunfais e dança dos ourives[35].

Iguais em pompa e notáveis pelos carros de idéias – antecessores dos Carnavais cariocas do século XIX – foram as festas de 1786, quando vice-rei d. Luís de Vasconcelos, celebrando esponsais do príncipe d. João com a princesa Carlota Joaquina.

Nelas figuraram carros de idéias – de Baco, dos Mouros, das Cavalhadas Sérias e das Cavalhadas Jocosas – projetados pelo tenente do terço auxiliar Francisco Soares[36].

O Carnaval de 1855, com as caleches, tornou-se de algum modo revivescência do folguedo similar, efetuado na praça do Curro, em 1796, com música de pretos e outras charangas que acompanharam carros triunfais. Nisto despendeu o Senado da Câmara cerca de três contos de réis, em danças e arranjo de roupas para trombeteiros e condutores de churriões[37].

As viaturas introduzidas de 1855 em diante, sem discrepância, nos préstitos carnavalescos, passaram a ser alugadas por quantias excessivas. As que eram ajustadas em cocheiras, para o regalo de famílias nos três dias consagrados ao deus do sarcasmo e da folia, subiram gradativamente a exorbitantes aluguéis.

Movimentava-se toda a cidade no tríduo carnavalesco, dando de bom grado as economias para o mealheiro de donos de carruagens. Endividava-se. Fazia sacrifícios para glorificar aquela divindade carioca. Alvoroçavam-se ricos e pobres. Toda a população do Rio de Janeiro saía à rua a pinotear, a gritar.

No terceiro dia de Momo, a crítica, que dava ensejo à troça nos préstitos, e permitida até à licença, constituía o reclamo a aguçar a curiosidade de toda gente.

Escreve o grande mestre da prosa, Coelho Neto:

> Quem hoje debuxa o cortejo triunfal de Momo é aquele mesmo discípulo de Apeles, cuja palheta sobrecarregada só servia para rebuçar a pobreza da imaginação.
> Os grandes carros alegóricos, como os que ainda agora rebrilham nas avenidas e provocam polêmicas estéticas, representavam: grutas micantes, marchetadas de malaquita, com águas vítreas, despenhando-se por arestas de ouro; caramanchéis floridos, labirintos submarinhos, onde brincavam cardumes de nereidas e tritões de escamas fúlgidas, templos de colunas giratórias; nuvens leves de gaze estrelada servindo de supedâneo a deusas; trirremes de proas enfloradas; árvores em cujos galhos balançavam-se redouças; e, dentro de tais construções, os porta-estandartes ou as hetairas reclinadas, mostrando-se ao clarão dos fogos de bengala, lânguidas, correspondendo com beijos aos aplausos frenéticos da multidão em delírio.

O Carnaval era, como ainda hoje é, a festa predileta e a única verdadeiramente popular da cidade.

Naquele tempo valia por síntese dos acontecimentos do ano anterior e, sobretudo dos fatos políticos que repercutiam com escândalo no meio do povo[38].

NOTAS

1. *Étude historique e statistique sur les moyens de transport dans Paris*, Alfred Martin (1894).

2. Conselheiro de Estado e senador pela província de Minas Gerais.
Nasceu em Vila Rica (Ouro Preto) a 27 de agosto de 1795.
Criou o Partido Moderado ou Conservador. Publicou a célebre *Carta aos senhores eleitores da província de Minas Gerais*, panfleto político hoje raríssimo. A segunda edição dessa carta devemo-la a Francisco Rodrigues de Paiva, o Alfarrabista Brasileiro, então estabelecido à rua da Lapa nº 87.

Bernardo Vasconcelos faleceu no Rio a 1º de maio de 1850.

3. A segunda edição foi feita por Hermano Dutra e Melo. Vendia-se a 2$500 na *Petalógica* de Paula Brito, na praça da Constituição nº 64; na casa de A.D.F. Guimarães, rua do Sabão nº 26, na tipografia Americana, rua da Alfândega nº 43 e na loja da rua da Quitanda nº 70.

4. Luís Carlos Martins Pena nasceu no Rio de Janeiro em 1815. Faleceu em Lisboa a 7 de dezembro de 1848.

O bom êxito de *Juiz de paz na roça*, representado pela primeira vez em 1838, pressagiou esplêndido sucesso a *Irmãos das almas*, *Judas em sábado de aleluia* e *O noviço*, no palco do velho teatro São Pedro.

Interpretada a ironia de Martins Pena por um grupo seleto de artistas, fazia rir a circunspectos patriotas, dos que compravam por 14$500, na rua dos Ourives nº 116, o *Hino do sereníssimo príncipe imperial*, de Francisco Manuel da Silva e por este musicado para piano.

O autor do vibrante hino nacional estava ainda naqueles dias na pujança física dos seus cinqüenta anos bem vividos, pois nascera no Rio a 21 de fevereiro de 1795. Um vintênio depois, a 18 de dezembro de 1865, falecia na casa nº 48 da rua do Conde.

5. Carlos Augusto Taunay, filho de Nicolau Antônio Taunay, barão de Taunay (um dos fundadores da Escola de Belas Artes), nasceu em França em 1794. Em 1816 veio com sua família para o Brasil.

Major do Exército francês aos 22 anos de idade, foi-lhe conservado este posto por ocasião da Guerra da Independência, reformando-se mais tarde. Em setembro de 1822, servindo no exército de Pedro Labatut, foi o major Taunay recolhido preso a bordo da Maria da Glória, da esquadra do almirante Rodrigo de Lamare, que se achava no porto de Jaraguá, em Alagoas. Acusavam-no de conspirador contra a autoridade daquele brigadeiro, assim nos informa Henrique Boiteux (*Os nossos almirantes*, 1º volume, p.23).

Com 73 anos de idade, faleceu no Rio, a 22 de outubro de 1867.

6. Nascido Benjamim Constant Botelho de Magalhães, na cidade de Niterói, a 18 de outubro de 1883, contava 56 anos de idade. Faleceu o grande brasileiro a 22 de janeiro de 1891, na casa de sua residência, à rua Monte Alegre, e sepultou-se no cemitério de São João Batista.

7. Manuel Deodoro da Fonseca nasceu na antiga cidade de Alagoas a 5 de agosto de 1827. Era terceiro filho do tenente-coronel Manuel Mendes da Fonseca e de d. Rosa Maria Paulina da Fonseca. Faleceu a 22 de agosto de 1892 na casa de sua residência, à rua Senador Vergueiro, contando 65 anos de idade. Está sepultado no cemitério de São Francisco Xavier, do lado esquerdo de quem entra na necrópole, próximo ao portão principal.

8. *Subsídios para a História*, Ernesto Sena.

9. Sem incorrermos em muitas e inevitáveis falhas, não nos é possível discriminar

todas as grandes figuras da medicina que dispunham de caleças próprias ou as alugavam. Acodem-nos, entretanto, à memória, alguns nomes de médicos que foram: os drs. Carvalho Azevedo, Barata Ribeiro, Crissiúma, Teodoro Gomes, Sousa Lima, Werneck Machado, Alexandre Calaza, Vieira Barcelos, Dias Ferreira, Eduardo Moscoso, Rego Lopes, Afonso Cavalcanti, Rego Barros, Azevedo Lima, Lins de Vasconcelos e Furquim Werneck.

10. Funcionava nos prédios n°s 88 e 90 da rua do Lavradio e até mudar-se para o palácio da rua da Relação ali se conservou.

Apulcro de Castro recebeu sete ferimentos, um tiro na boca e um na ilharga. Retirado da caleça, já moribundo, expirou na chefatura de polícia. O assassínio do pasquineiro baiano emocionou profundamente a sociedade daquele tempo, não tanto pela vítima, mas pelo bárbaro processo que se procurou justificar e fazer calar o impenitente difamador.

No ano seguinte, outro crime sensacional, praticado este pela própria polícia, motivou caloroso debate de imprensa. Tratava-se de um pobre homem do povo – João Alves de Castro Malta. Preso por agentes de polícia e espancado com crueldade, a 20 de novembro de 1884, faleceu em conseqüência disso. Sepultaram-no como indigente a 24 do mesmo mês no cemitério do Caju.

11. A rainha Vitória, nascida em 1819, sucedera no trono a seu tio Guilherme IV, em 1837.

12. *O Velho comércio do Rio de Janeiro*, Ernesto Sena.

Charles Schmitt era cabeleireiro da casa imperial e das senhoras da maior distinção (entre outras, as marquesas de Paraná e Itamarati, viscondessa de Taunay, baronesa de Muritiba, São Joaquim e de Loreto).

13. Premiada nas exposições brasileiras (seção de perfumarias) de 1878 e 1880.

Antes de Schimitt, andou no galarim o Chesnau, que chegou a ter cinco casas na rua do Ouvidor n°s 27, 75, 94, 128 e 142, freqüentadas pelas mais seletas rodas sociais. Eram as únicas que cobravam quinhentos réis para fazer a barba. As demais, menos luxuosas, e consideradas modestas, cobravam trezentos réis, custando o corte de cabelo, quinhentos réis.

Em 1822, estabelecera-se na rua do Ouvidor o famoso cabeleireiro Desmarais, que substituiu Mr. Roux. Em 1830 eram donos da casa Francisco e Alexandre Desmarais, à rua do Ouvidor n° 86. Tiveram por concorrentes nesse negócio, na metade do século: Augusto Claude, à rua da Ajuda; Cassemajon, à rua do Ouvidor n° 54, onde se vendia *a banha de urso*; Cris, à rua do Piolho, 39; Hauteville Hilaire, Hellot, à rua do Ouvidor; João Pinto Ramos, à rua São Pedro, 246; Clérot, Randé, à rua dos Ourives, e Silvain Jugand, à rua do Ouvidor.

14. Entre outros, o barão do Lavradio, viscondes de Santa Isabel, de Itaúna e de Sabóia; barões de São Félix, de Teresópolis, de Petrópolis, de Torres Homem e de Ibituruna, dr. Joaquim Soares de Meireles, Adolfo Bezerra de Meneses, Celso dos Reis, Lino

Teixeira, Caetano da Silva, Aristides Caire etc.

15. Frederico Augusto Pamplona, industrial de rara atividade e cultura, foi político no Ceará, sua terra natal. Deputado geral por essa província, e advogado no Rio de Janeiro e no interior de São Paulo, faleceu a 11 de outubro de 1864, em São Cristóvão.

16. *Histoire et recherche des antiquités de la ville de Paris.*

17. P. 31, *Les transports*, fig. 13, "Le fiacre parisien".

18. Morava, então, o especialista de moléstias de senhoras e exímio parteiro, no antigo palacete da marquesa de Santos, em São Cristóvão, onde instalou uma maternidade. Esse prédio pertencera ao visconde de Mauá, no Segundo Reinado, e depois, ao barão de Guararema, Luís José de Sousa Breves.

Retirando-se para a Itália, faleceu o dr. Abel Parente em Nápoles.

19. O dr. Francisco de Castro nasceu na Bahia a 17 de setembro de 1857.

Glória das letras médicas, cultor primoroso da língua portuguesa e mestre que iluminou a cátedra da nossa Faculdade de Medicina, morreu aos 44 anos de idade, a 11 de outubro de 1901, na casa nº 11 da rua Marquês de Abrantes.

20. Escragnolle Dória.

21. *O Encilhamento*, sob pseudônimo de Heitor Malheiros, edição de Domingos de Magalhães (1894).

22. Francisco de Paula Mayrink nasceu no Rio de Janeiro a 8 de dezembro de 1839. Faleceu a 31 de dezembro de 1906, no prédio nº 39 da rua Duque de Caxias, em Vila Isabel.

Possuía grande fortuna, que aumentou casando-se com uma senhora da família do conde de Itamarati. A incorporação do Banco Construtor, de cuja diretoria fizeram parte Mayrink e outros homens do fim do Segundo Reinado, foi o acontecimento precursor do Encilhamento.

Morreu, deixando fortuna relativamente pequena, à vista da situação sem igual que teve na esfera dos negócios em nosso país.

Com o titular português conde de Alto Mearim, e o brasileiro Francisco de Figueiredo, conde de Figueiredo, (nascido no Rio de Janeiro a 14 de novembro de 1843 e falecido em fins de janeiro de 1917), o conselheiro Mayrink constituiu a tríade diretora de quase todos os empreendimentos de 1889 a 1891.

O conde de Figueiredo teve em nosso meio social duas feições bem distintas: a do financista e a do mundano. No solar de seus maiores, à rua da Constituição, que foi, como os das ruas do Lavradio, dos Inválidos, do Resende e Riachuelo, núcleo da aristocracia política e dos negócios, o conde possuía as suas carruagens e os seus admiráveis quadros e, de quando em vez, abria os luxuosos salões de seu palacete ao grande mundo político e comercial.

23. Nascido no Rio de Janeiro a 29 de janeiro de 1812 e falecido em Paris a 3 de junho de 1876. Trasladou-se seu corpo embalsamado para o Rio de Janeiro, sepultando-se em dezembro do mesmo ano no cemitério de São João Batista.

24. Com o pseudônimo Timandro, saiu o *Libelo do Povo*, pela primeira vez, da tipografia do *Correio Mercantil*, em 1849. Reeditado pelo autor em 1868, e, por último, em 1885, com anotações de Anfrísio Fialho, uma das mais brilhantes figuras da propaganda republicana.

25. Dr. Sisenando Barreto Nabuco de Araújo, irmão do grande orador e abolicionista dr. Joaquim Nabuco.

Nasceu em 1842 e faleceu no Rio a 11 de março de 1892.

26. Falecido a 4 de agosto de 1886, no prédio nº 104, antigo, da rua do Catete, e sepultado no cemitério de Catumbi.

O dr. Francisco Praxedes de Andrade Pertence seguiu o mesmo rasto iluminoso deixado pelo dr. Domingos Ribeiro dos Guimarães Peixoto, barão de Iguaraçu, falecido a 29 de abril de 1846, pelo dr. Manuel Feliciano, o grande mestre da cirurgia brasileira.

27. Henry Lowndes, inglês de nascimento, veio para o Brasil com 13 anos de idade.

A indústria de tecidos e outros empreendimentos, nos últimos anos do regime monárquico, proporcionaram-lhe avultada fortuna, crescendo, porém, a sua ascendência, no círculo de negócios, durante o Encilhamento.

Faleceu o conde de Leopoldina na travessa Miranda, em Copacabana, a 5 de agosto de 1931, contando oitenta anos de idade.

28. Pertencem atualmente ao Museu Histórico Nacional, por oferta da família de Rui Barbosa.

29. Delegado especial do governo de Washington ao Congresso Pan-Americano que se instalou em 23 de julho de 1906 no Pavilhão Monroe, o sr. Elihu Root foi recebido no Rio de Janeiro com extraordinárias homenagens pelo presidente Rodrigues Alves.

Pela mesma época, aqui esteve o sr. Henri Turot, conselheiro municipal do Departamento do Sena, trazendo credenciais do governo francês.

30. Em 1908, sem nenhum caráter oficial, estivera no Rio, tendo aqui chegado a 1º de setembro, o brilhante jornalista e parlamentar francês sr. Paul Doumer, eleito em 1931 presidente da República Francesa.

Demorou-se um mês no Rio e, em sua honra e da gloriosa bandeira tricolor, tiveram lugar várias festas, a elas se associando o governo federal e os cenáculos intelectuais da cidade.

Em conseqüência de um atentado, faleceu Paul Doumer, em Paris, a 6 de maio de 1932.

31. É interessante registrar-se, justamente por essa época, organizou a prefeitura um quadro dos quinze maiores contribuintes do imposto predial no ano de 1902, figurando os nomes dos srs. João Júlio Nogueira de Carvalho, Visconde de Morais (José Júlio Pereira de Morais), barão de Itacuruçá, Alexandre Pereira da Costa, José Gaspar da Rocha Júnior, Francisco de Paula Mayrink, José Luís Fernandes Vilela, dr. Hermano Cardoso da Silva Ramos, Jerônimo Teixeira Boa Vista, conde de Wilson, Leonardo Caetano de Araújo, João Leopoldo Modesto Leal, Manuel Marques da Costa Braga,

Antônio Augusto de Carvalho Monteiro e Manuel José de Magalhães Machado.
32. Filho de Antônio Pereira Passos, barão de Mangaratiba, nasceu em São João Marcos, província do Rio de Janeiro, a 29 de agosto de 1836.
Exerceu o cargo de prefeito do Distrito Federal, de 29 de dezembro de 1902 a 16 de novembro de 1906.
Faleceu repentinamente, na noite de 1° para 2 de março de 1913, a bordo do paquete inglês Araguaia, em águas das Canárias, perto de Tenerife. Embalsamado o corpo nessa cidade, foi transportado para Lisboa e dali trasladado, a bordo do Cap Finisterre, que, em viagem para a América do Sul, aportou ao Rio de Janeiro a 30 de maio do mesmo ano. A cidade, consternada, e gratíssima à memória de seu grande remodelador, recebeu os despojos com respeitosas homenagens. O corpo embalsamado esteve exposto no edifício da prefeitura. A 31 de maio de 1913 realizou-se o enterramento, com imponentes funerais, no cemitério de São Francisco Xavier.
33. A pequena indústria de limões-de-cheiro desenvolveu-se, explorada por famílias pobres, de forma a constituir apreciável fonte de recursos para muitos.
34. Nessas festanças, descritas pelo padre Luís Gonçalves dos Santos, "o padre Perereca"tourearam Luciano Carneiro de Castro, da Vila de Castro, comarca do Paraná, e o capitão da vila de Itapetininga, Domingos José Vieira, cerca de vinte touros bravíssimos. Foram estes adquiridos em São Paulo para a praça do Curro, de conformidade com o resolvido em vereanças de 2 a 8 de julho de 1818.
Por aviso régio de 20 de novembro do mesmo ano, a Fazenda Real arrendou a praça do Curro ao Senado da Câmara do Rio de Janeiro.
35. Despendeu ainda o Senado da Câmara, com a festa real, a quantia de 88$540, pagando-se por cinco figuras emprestadas, oito sereias e quatro meninos, todos dourados – 57$920, por 24 pares de luvas de seda 19$200, um garrafão de vinho do Porto 4$480, uma dúzia de garrafas de cerveja – 3$400, dois queijos do Reno 1$600, cinco patos 1$600 e um frango 340 réis.
36. Das grandes festividades celebradas anteriormente no Rio de Janeiro, fizeram época as "camisadas"e alardos, na governança de Salvador Correia de Sá e Benevides, quando, em 1641, se comemorou a libertação de Portugal do domínio espanhol; as touradas e escaramuças, com argolinhas, alcanzins e canas.
Outras solenidades, muitíssimo suntuosas, se realizaram em 1763, em honra do nascimento do primogênito de d. Maria I. Conforme a *Epanáfora*, citada por Varnhagen, constaram também essas festas de um desfile de carros das corporações de ofícios, carros e danças de ciganos que vieram com outras usanças até o século décimo-nono, bem como a dança dos cajadinhos, com gaitas e foles, e a dos cavaleiros teutônicos...
37. Incluiu-se naquela importância de 3:000$ a parcela de 21$, paga a Antônio José de Sousa "por uma banquinha destinada à casa particular do camarote do senhor vice-rei para meter o urinol"...(Códice 135 do Arquivo Municipal).
38. Da sátira desabusada, que atingia o insulto, tirava proveito o Carnaval. Explorando

frases causticantes, vitupérios tremendos, dissensões políticas, pequenos e vultosos incidentes dos partidos da coroa, os clubes carnavalescos deles se aproveitavam para críticas, que caíam e rastejavam na pulha das ruas.

Um dos períodos de maior liberdade de crítica foi o de 1837 a 1881. Nele se glosou a "Câmara dos Ilustres Desconhecidos", das objurgatórias parlamentares. Noutros carnavais, dentro daquele período, ressurgiram os *puffs* à "Câmara dos Fagundes", à "Câmara dos Servis", das catilinárias da oposição.

Em 1877, o conselheiro José Bento da Cunha Figueiredo, visconde de Bom Conselho, ministro do Império, foi o alvo preferido da troça dos clubes carnavalescos (*Vultos e reminiscências*, do padre João Manuel).

Rio do Sonho

Capítulo 7

(Principais cocheiras de carros – companhias de carruagens – indústria de aparelhos de transporte – fiscalização policial sobre veículos de praça)

Principais cocheiras de carros

O primeiro estabelecimento de alugar seges e carruagens, aparelhado devidamente para servir o público, fundou-o o português Francisco Antônio Garrido, na praia Santa Luzia.

Por volta de 1822, mais ou menos, com proventos que auferira nesse ramo de negócio, instalou outra cocheira de maiores proporções, na rua da Lampadosa (Luís de Camões), por detrás do teatro São Pedro.

Prosperando as duas casas, que não bastavam para atender à numerosa freguesia, montou Francisco Garrido um terceiro estabelecimento de alugar carros, à rua da Imperatriz nº 93-B, que desapareceu antes de 1846.

Em 1847, ainda existia a cocheira da rua da Lampadosa, entre as 15 enumeradas no quarto número do *Almanaque mercantil e industrial*, de Laemmert.

De vários registros de alvarás concedidos pela municipalidade a proprietários de cocheiras e a indivíduos que se ocupavam no tráfico de alquiladores, no período de 1830 a 1860, encontramos referências aos seguintes alugadores:

Largo São Francisco de Paula

Em casa contígua às cavalariças de um fuão Machado e, depois, de Francisco José da Rocha, citados por Melo Morais Filho, em *Quadros e crônicas*, estabeleceu-se em 1830 o major João Guilherme de Suckow.

Diligente industrial, com vasto círculo de relações, em pouco tempo conquistou enorme freguesia.

Tornando-se popular e preferida pela maneira distinta com que a todos atendia, dispunha a casa de Suckow das melhores carruagens para recepções, cerimônias religiosas e passeios.

A cocheira do major (assim conhecida) esteve nesse logradouro, e no prédio nº 18, cerca de 33 anos.

Ainda existia em 1893 o imóvel de que tratamos, mas com a frontaria bem modificada. Nele se instalara, após a proclamação da República, uma loja de móveis, próxima ao escritório da Companhia de Bondes de São Cristóvão.

Em 1862 ou 1863, mudou-se Suckow, com o mesmo ramo de negócio, para a rua do Conde (Visconde do Rio Branco) nº 34-A, ao lado do terreno da Companhia das Maxambombas e no mesmo local, onde, pouco depois, se instalou com seus carros a

Empresa Funerária.

Em 1865 retirou-se da direção do negócio, fechando-se no mesmo ano a sua fábrica de viaturas, à travessa São Francisco de Paula.

Dedicado a festas desportivas, notadamente ao hipismo, Suckow empregou maiores esforços para fundar, no Rio de Janeiro, um grande prado de corridas[1].

Nascido em Warem, na Alemanha, em 1798, servira no Exército brasileiro, engajado em 1825, vindo no regimento de Maklemburgo, com outros alemães, contratados pelo governo imperial. Contava 27 anos de idade, quando aqui chegou, trazendo nos punhos galões de capitão. Em 1830, era uma das figuras mais conhecidas da colônia alemã, o cicerone de seus patrícios, nos passeios pela cidade, que conhecia a palmo.

No livro do dr. Henrique Henriden, *Deutsche und Deutscher Handel Rio de Janeiro* (1921), há curiosas referências ao major Suckow, que a todos encantava pelo caráter prestativo e lhano, distinguindo-se, além disso, pelo traje, à moda da Saxônia. De 1831 a 1842 foi um dos dirigentes da sociedade alemã.

Naturalizou-se brasileiro a 12 de setembro de 1845, prestando declaração à Câmara Municipal a 30 de janeiro de 1854[2].

Foi um dos primeiros diretores do prado de corridas Jóquei Clube inaugurado a 16 de julho de 1868[3].

João Guilherme de Suckow, falecido com setenta anos de idade, a 12 de janeiro de 1869, tem, a recordar-lhe a memória, o nome gravado numa placa de rua da cidade, aberta em terreno da chácara de seu genro, o conde de Herzberg, à rua D. Ana Néri nº 94, nas proximidades daquele antigo prado de corridas.

O logradouro a que aludimos foi oferecido à municipalidade a 15 de maio de 1883 e por esta aceito, com oitenta palmos de largura, a 22 de junho do mesmo ano.

Além de Suckow, foram estabelecidos no período de 1830 a 1860:

No prédio nº 2, o português Antônio Joaquim Pereira Braga. Antes de 1850, transmitiu o negócio a Joaquim José de Miranda, que mantinha outras cocheiras, no prédio nº 167 da rua do Ouvidor e na praça da Constituição.

No prédio nº 6 esteve instalado, até 1855 ou 56, Manuel José Mendes Risca, que passou o estabelecimento de carros a Custódio Benjamim Carneiro, estendendo-o ao prédio contíguo, de nº 4.

Antônio Francisco, ou Francisco Antônio dos Passos, manteve cocheira, desde 1831, na casa nº 10 e, depois de 1850, sucedeu-lhe Francisco José da Rocha, dono de outra cocheira no largo São Francisco de Paula.

Rua e travessa da Lampadosa

Pouco depois de se instalar na rua da Lampadosa Francisco Antônio Garrido montou nas proximidades uma cocheira o segeiro Diogo Antônio da Veiga Gutterres.

No prédio nº 16, estava, em 1850, a casa de carruagens de João ou José Francisco da Silva, e no de nº 24, licenciada desde 1835, a de Manuel Rodrigues da Silva, que

passaram, ambas, à propriedade de José Benjamim Carneiro.

Numa casa de nº 30, que dispunha de grande terreno, à esquina da travessa da Lampadosa, instalou-se o célebre escravocrata Domingos Pereira da Silva Porto, ampliando depósitos de carruagens que ocuparam vários imóveis da vizinhança. Aumentando o negócio, montou Silva Porto uma grande cocheira na rua dos Arcos.

Rua do Fogo
(Andradas)

João Rodrigues Farias ocupou com seus carros a loja de nº 31, que se comunicava com a de nº 1 do largo do Rosário.

Rua do Sacramento

Nas imediações da rua da Lampadosa antes de 1840, estabeleceu-se na casa nº 15 Francisco José Viana, com o negócio de alugador de carros.

Rua da Carioca

Entre as 25 grandes cocheiras da cidade, licenciadas em 1860, contavam-se: a de Antônio Carlos de Araújo Bastos, no nº 104 e a de Caetano Henrique Batalha, no nº 136.

Rua da Conceição

Num terreno que tomou o nº 9, próximo à rua da Lampadosa, os registros de 1860 assinalavam o nome de Nicando Antônio Brandão, estabelecido com pequena cocheira.

Rua do Teatro

N. 3 – Comendador João Rodrigues de Farias, alugatário de cupês e caleches – parecendo-nos ser o filho e sucessor do segeiro de igual nome, que se estabelecera, antes, da rua do Fogo.

Rua São Pedro

Nº 118 – José Antônio da Costa Cardoso teve pequeno depósito de carros, e pouco ativguesado negócio.

Rua dos Ciganos

Num vasto prédio desta rua esteve o depósito de carros do português José Moutinho dos Reis, infatigável trabalhador que, à custa do esforço próprio, enriqueceu, tornando-se dono de terras no Encantado. Fora, antes de se estabelecer nesse local, proprietário de uma pequena cocheira à rua do Lavradio nº 55.

Rua do Aljube
(Prainha)

Entre as ruas do Fogo e da Conceição, João Carlos Voluxe instalou-se em 1852, com um depósito de carros.

Largo da Ajuda

Nº 1A – João Manuel de Barros.

Nº 21 A – Manuel José de Moura Bastos, que se especializou num serviço de "sociáveis"a 2$, para conduzir passageiros a Botafogo, Laranjeiras e São Cristóvão.

Rua Mata-Cavalos
(Riachuelo)

Nºs 12 e 14 – Cocheiras de Custódio Pereira e Maria Benedita de Sousa Rego.

No bairro do Catete e rua do mesmo nome, ficavam, entre os anos de 1844 a 1846, as cocheiras de Bernardo Domingos Gil, na casa nº 165, no trecho denominado largo do Valdetaro, e na de nº 209, a de João Vasco, que alugava caleches e cabriolés para passeios, por preços razoáveis. Estes estabelecimentos, com a numeração 167 e 211, antes de 1850, foram transferidos a João dos Reis Farinha.

Os registros municipais apresentavam como possuidor da cocheira nº 167, em 1860, o mesmo Reis Farinha e da de nº 211, o alemão João Hildebrandt.

Em Botafogo havia, em 1855, à rua São Clemente nº 29, perto da praia, o depósito de Antônio Martins da Silveira.

Na rua São Cristóvão nº 1-A, junto às estradas de Mata-Porcos e do Engenho Velho, os registros de 1860 mencionavam a cocheira de José Rodrigues de Melo.

Sem declaração de nomes dos respectivos proprietários, figuravam nos registros de 1831 a 1860 os seguintes estabelecimentos de carros:

Ruas da Lampadosa nº 48, do Conde (Visconde do Rio Branco) nº 2 e praça da Constituição (Tiradentes) nº 3. Este número correspondia exatamente ao da antiga cocheira de animais de aluguel e a trato, de Moureau & C.

Numa das dependências da cocheira dos franceses Moureau & C., as quais se estendiam até o beco da Carioca (chamado também travessa do Espírito Santo), funcionou a escola de equitação de Francisco de Araújo Reis Viana.

Na loja nº 29 – refere José de Alencar, em *Sonhos d'ouro* – esteve a cocheira do Viana.

Deve ter sido Francisco de Araújo Reis Viana, ou um seu ascendente. Esse nome aparece em documentos oficiais, num rol de foreiros da fazenda nacional, com o domínio útil de um terreno, medindo 7,48m de frente para a travessa da Barreira.

Sem designação de logradouros, constavam daqueles registros: Antônio Joaquim Teixeira de Azevedo, João H. Guebel, que fora alugador de cavalos na rua do Ouvidor; José Hermenegildo Ferreira Espalha; Land & Marsh, que, em 1834, se estabeleceram

com o negócio de cavalgaduras na travessa do Ouvidor; Manuel Bernardes Gomes; Lino José Barbosa; Antônio José de Araújo Cirne e Pedro Borgerth (antigo proprietário de cavalariça no largo da Sé) – nomes que apareceram, inicialmente, em relações de 1835.

Os proprietários destas e de outras cocheiras eram quase todos estrangeiros.

Boleeiros e empregados, escravos, em sua maioria, não recebiam salários. Deste regime se excetuavam, porém, cocheiros e moços de estrebarias dos alugadores de carros alemães e franceses que, sistematicamente, não se aproveitavam do trabalho escravo e preferiam homens brancos.

No vintênio de 1861 a 1880, algumas das cocheiras enumeradas continuavam a funcionar e outras se iniciavam nesse ramo de negócio, alcançando assinalada prosperidade.

Entre estas, citemos: a de Moreira & Martins, na praça da Constituição, com a sucursal em Niterói, pertencentes a José Antônio de Araújo Moreira e Joaquim José Antônio Martins; Borges & Camarinha, na rua do Catete nº 148, da qual foram sócios João Gonçalves Borges e Francisco Antônio Camarinha; Firmino da Cunha, à rua do Pinheiro nº 27, no Catete; Jacinto Borges Leal & Irmãos, na rua São Cristóvão nº 100.

No último ano do vintênio, Narciso Paim, cocheiro da casa imperial, já estabelecido na praça do Engenho Novo nº 18, ampliou as suas cocheiras.

Dentre as cocheiras de alugar carros, estavam licenciadas, em 1895, as dos seguintes negociantes:

Antônio Luís Pinto & C., rua Luís de Camões nº 20; Empresa de Carros da Tijuca, rua Conde de Bonfim; Francisco Gonçalves Ribeiro, Ao Carro Elegante, ruas da Constituição nº 11, Alfândega nº 176 e Clube Ginástico nºs 8 e 8-A; José Francisco de Carvalho, travessa São Francisco de Paula nº 10; José Gonçalves Borges , rua do Catete nº 148; José Melo da Costa, rua São Cristóvão nºs 100, 110 e 140; Manuel Francisco Pinto Guimarães, rua Estácio de Sá nº 51; Plácido Antônio Fernandes Peres – descendente do antigo dono de diligências – à rua Conde de Bonfim nº 119 (posteriormente nº 197).

Em 1894, Jacinto Borges Leal & Irmãos, possuidores de cocheira na rua São Cristóvão, então nº 184, contavam 13 carros de aluguel; Borges & Alves, na rua Haddock Lobo nº 74, dez; Plácido Antônio Fernandes Peres, na Tijuca, nove; Aniceto Ferreira e João de Almeida Gomes, este na rua Senador Eusébio nº 183 e aquele na rua Bento Lisboa nº 90, cada um, seis carros, a frete.

Enumerava a prefeitura, em 1904, 232 cocheiras, incluindo as de carruagens, de animais a frete, de veículos de carga e das companhias de bondes.

Já em relativo declínio o uso de veículos de tração animal, ainda se recomendavam em 1908: as cocheiras das luxuosas carruagens de S. Mendes & C., à rua do Senado; os depósitos de carros e as importantes cocheiras de Alves & Ferreira, na rua São Francisco Xavier nº 83-A, com agência no Hotel de France, alugando cupês para casamentos,

berlindas para batizados e vitórias para enterros, *vis-à-vis*, caleças, meias caleças, a toda hora do dia e da noite; a Cocheira Lusitana, de Manuel Martins & C., à rua Catumbi nº 18, que tinha excelentes carros – meias caleças, *vis-à-vis*, vitórias, berlindas etc.

Nos anos seguintes, até 1912, foram estabelecidos com cocheiras de carros os seguintes negociantes:

Américo Antônio Coelho – rua Carmo Neto, nº 162.
Antônio Gil Castanheira – rua Frei Caneca, nº 217.
Antônio Leal da Rosa – rua Riachuelo, nº 100.
Antônio Lopes Firmino – rua Carmo Neto, nº 43.
Augusto Faria da Silva – praça Tiradentes, nº 43.
Carlos Alberto Fernandes – rua Senador Furtado, nº 19.
Cardia & C. – rua General Caldwell, nº 78-A.
Domingos Soares Santos – rua São Pedro, nº 180.
Francisco José da Silva – rua D. Manuel, nº 31.
Francisco M. Lacerda Braga – rua São Leopoldo, nº 46-A.
Feliciano Ferreira da Costa – rua Leste, nº 3.
Fernandes & Henriques – rua Conde de Bonfim, nº 76.
José Dalbert Costa – rua Barão de Iguatemi, nº 37-C.
José Domingos Pereira – praça Tiradentes, nºs 2 e 5.
José Leandro Cardoso – rua Municipal, nº 12.
José Machado Pavão – rua da Saúde, nº 178.
José Machado Espíndola – rua Francisco Eugênio, nº 75.
José Ribeiro – rua Paraíba, nº 15.
Joaquim Miguel da Costa – rua Viscondessa de Pirassinunga, nº 51.
Jônatas Pereira – rua Frei Caneca, nº 214.
Leopoldo Pereira de Sousa – rua Senador Eusébio, nº 12-A.
Manuel de Sousa Baltasar – rua dos Coqueiros, nº 21.
Matias & Macedo – rua Riachuelo, nº 176.
Matias Vieira de Sousa Fonseca – rua Carmo Neto, nº 193.
Pereira & C. – rua Pedro Ivo.
Pereira & Gomes – rua Mariz e Barros, nº 31-A.

S. Mendes & C. (constituída esta firma por Joaquim de Sousa Mendes e d. Isaura Gonçalves da Silva Mendes) alugavam cupês para casamentos, berlindas para batizados, e vitórias para enterros. As cocheiras desse estabelecimento de carruagens estavam situadas: à rua do Senado nºs 33 a 37, à praça Tiradentes nº 59, às ruas Dois de Dezembro nº 29, Catumbi, nº3, Camerino, nº 64, Catete nº 213, à praça do Engenho Novo nº 18, local da antiga cocheira de Narciso Paim. Suas oficinas, à rua do Senado nº 47, fabricavam e consertavam carros. Possuíam S. Mendes & C. uma escola de equitação, com grande picadeiro[4].

A Companhia Tattersal Brasileira, apesar do tráfego de automóveis que se expandia, mantinha pequenas cocheiras de carros, às ruas do Catete nº 160, Correia Dutra nº 49, Haddock Lobo nº 74 e praça da Constituição nº 62.

Ainda existiam as cocheiras da Companhia de Transportes e Carruagens, de cujo histórico trataremos em seguida.

Companhias de Carruagens

Carruagens Fluminense

Com a rubrica de d. Pedro II e referendado pelo ministro e secretário de Estado dos Negócios do Império, conselheiro Sérgio Teixeira de Macedo, expediu-se, a 27 de julho de 1859, o decreto nº 2.443, autorizando a incorporação e aprovando estatutos da Companhia de Carruagens Fluminense.

É deste teor o decreto em favor de Antônio Rafael Possollo, instituidor da aludida companhia:

> Atendendo ao que me requereu Antônio Rafael Possollo[5], instituidor da companhia denominada Carruagens Fluminense, que tem por fim alugar ao público pelo preço mais baixo possível, veículos de transporte para passageiros, e de conformidade com a minha imediata resolução de 20 do corrente mês, tomada sobre parecer da seção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, em consulta de 11:
> Hei por bem autorizar a incorporação da mesma companhia e aprovar os respectivos estatutos, que com este baixam.

Organizou-se desde logo a empresa com o capital de seiscentos contos, formado de sessenta mil ações, de 10$000 cada uma.

Esse capital seria em parte aplicado à compra de pequenos veículos – tílburis e cabs e de outros, maiores, que fossem julgados necessários.

Pelos estatutos, receberia a diretoria 5% dos lucros apurados e teria a empresa dois administradores: um denominado primeiro, com os honorários mensais de quatrocentos mil- réis; e um outro, denominado segundo, com o estipêndio de duzentos mil-réis por mês.

Organizada numa época de fartura e de requinte de luxo[6], quando a produção cafeeira ascendera, no exercício financeiro de 1859-60, a 10.307.293 arrobas, com o valor oficial de 60.236:000$, e das quais 80% da província do Rio de Janeiro, a Companhia de Carruagens Fluminense poderia oferecer grandes vantagens ao público.

Da modicidade de tarifas prometida, não teve, porém, o público nenhum resultado prático, burlando-se, assim, os termos daquele decreto. Revigoravam, para os carros de praça, os onerosos preços da tabela de 1853, que só se modificaram, com pequena melhoria, em 1864, e isto apesar da grave crise econômica que atingiu todas as classes

sociais[7].

Contrastando, porém, com estas aperturas financeiras, expostas sem rebuço pelo conselheiro Ângelo Muniz da Silva Ferraz, poucos se queixavam de falta de numerário para vaidades e ostentações mundanas e, principalmente, para o luxo das carruagens[8].

De 1870 em diante tomou maior desenvolvimento a Companhia de Carruagens Fluminense, remunerando, com salários compensadores, velhos empregados, boleeiros e palafreneiros, que eram, quase todos, escravos libertos, ou excepcionalmente portugueses[9].

Foi reorganizada pelo decreto nº 5.095, de 22 de setembro de 1872.

A 6 de agosto de 1873, pelo decreto nº 5.367, obteve privilégio para empregar em carros de passageiros um sistema de molas, de sua invenção, e, naquele ano, possuía 86 veículos diversos.

Seu escritório, instalado na rua da Lampadosa nº 40, sendo presidente da empresa Domingos Pereira da Silva Porto e sob a gerência de João Hildebrandt, superintendia serviços de várias agências.

Sendo diretor gerente, em 1879, Francisco Tavares Bastos e fazendo parte do conselho fiscal o dr. Honório Augusto Ribeiro, Luís de Matos Pereira e Castro e Francisco Joaquim de Castro, e já instalado o escritório central à rua do Núncio nº 24, depois nº 26, promoveram-se melhoramentos no material rodante e nos imóveis.

Estabeleceu-se um depósito de carros na rua Conde d'Eu, hoje Frei Caneca, no lugar do Pombal, precisamente no terreno do novo quartel da polícia.

O capital da companhia ascendeu, em 1888, a 796 contos, o que quer dizer, em menos de trinta anos aumentara 196 contos. Desde 1885 instalara a diretoria novas agências e adquirira carros de luxo, ampliando a grande oficina para construção e reparo do seu material, na rua do Núncio.

Quando diretor gerente Domingos José Martins Guimarães, em 1887, a Companhia de Carruagens Fluminense possuía 142 carros a frete.

Essa prosperidade acentuou-se ainda mais nos primeiros anos da República, distribuindo a empresa em 1894 dividendos a seus acionistas na importância de 71:088$000 e pagando naquele ano o imposto de 2,5% sobre dividendos, que montou à soma de 1.777$200.

Em 1904, a antiga Companhia de Carruagens Fluminense, então denominada de Transportes e Carruagens, tinha o seu escritório à rua Barão de São Félix nº 112. As suas estações de carros, agências e dependências ficavam às ruas: Luís de Camões nºs 16 e 18; Núncio nº 20; Resende nº 5; Catete nºs 68 e 209; São Clemente nº 67; Haddock Lobo nº 50; São Cristóvão nº 184, São Luís Gonzaga nº 60, Acre nº 19; Senador Pompeu nº 72 e Primeiro de Março nº 71.

Excelente material, carruagens de luxo, para casamentos e batizados, constituíam uma fonte segura de renda.

Dispunha a empresa de lindos tipos de cupês, berlindas, vitórias, *vis-à-vis*, calesches,

faéton e, para o serviço de carga e transporte de móveis entre o Distrito Federal e Niterói, subúrbios e mesmo para a Zona Rural da cidade do Rio de Janeiro, possuía "andorinhas"e caminhões.

A Companhia de Transportes e Carruagens auferia também regular receita na condução do café desembarcado da Central do Brasil para os armazéns distribuidores.

Com o declínio que se ia acentuando nos veículos de tração animal, foi se desfazendo aos poucos do material que lhe restava, vendendo-o para os estados, sendo muitos dos veículos adquiridos por industriais do interior de Minas Gerais, nas condições de conservação em que se encontravam.

Apesar de menores os lucros obtidos, devido à baixa de preços de venda desses veículos e à concorrência invencível do automóvel como meio de condução, conseguiu a companhia pagar regularmente dividendos a seus acionistas.

Pagou-os em 1916 no total de sessenta contos, como se vê do relatório publicado no *Jornal do Commercio*, de 23 de março de 1917. Suas ações, do valor de 50$, não obstante aqueles fatores depreciativos, tiveram procura na Bolsa, oscilando a cotação entre essa importância e a de 61$500.

O último presidente da Companhia de Transportes e Carruagens foi o sr. Antônio José Martins da Mota, que exerceu o mandato de 1907 a 1917[10].

Em 1929 se ultimou a liquidação da velha companhia de carruagens, transformando-se numa empresa de transporte de carga, com escritório à rua Acre nº 29, 1º andar.

Os departamentos e seções dessa empresa estão localizados à rua Visconde de Inhaúma nº 3 – (carretos), travessa das Partilhas e ruas dos Cajueiros nº 81 e Beneditinos nº 30 (cocheiras e garages).

Tattersal Moureau

Em fins de 1890, por ocasião do Encilhamento, com o ativo da antiga cocheira Moureau, organizou-se uma empresa de carruagens, que se denominou Companhia de Carros Sul-Americana e Tattersal Moureau.

Instalou-se provisoriamente, com escritório central, na rua Teófilo Ottoni nº 19, 1º andar.

A estação principal das carruagens ficou à rua Clube Ginástico nºs 19 a 31, também chamada travessa da Barreira e, posteriormente, Silva Jardim.

Subdividiu-se o serviço por seis estações ou cocheiras: na praça da Constituição nº 11; na travessa Silva Jardim nºs 8 e 8-A; na rua da Alfândega nº 176; travessa São Francisco de Paula nºs 10 e 12; rua de Catumbi nº 4 e rua do Catete nº 146.

Todas estas estações serviam a numerosa e escolhida freguesia, ostentando a empresa lindíssimos carros, especialmente cupês e berlindas de requintado luxo.

As oficinas, talvez das mais ricas da América do Sul, funcionavam na praça da República.

Em 1893 a empresa passou a chamar-se Companhia de Carros Tattersal Moureau.

Distribuiu, no ano seguinte, dividendos a seus acionistas no total de cinqüenta contos de réis, tendo pago, do respectivo imposto de 2,5%, a soma de Rs. 1:250$000.

Em 1895 se mudaram as oficinas da praça da República para os prédios nos 8 e 10 da rua do Senado. E, em 1898, sob a gerência do sr. José Ferreira Machado Guimarães – o Zé Ferreira do Moureau – como era por todos conhecido desde os tempos da cocheira Moureau, de que foi empregado dispunha ainda de muitas carruagens em bom estado de conservação.

Reveses comerciais, que se foram amontoando, obrigaram, porém, a empresa a vender todo o seu material, em 1908, por 202 contos, mais ou menos, à antiga Companhia de Carruagens Fluminense, sendo então presidente desta, o sr. Antônio José Martins da Mota.

Indústria de aparelhos de transporte

É de 1831 a fundação da primeira grande oficina de carruagens, organizada por J. L. G. Rohe, cuja casa conquistou a primazia na indústria de transporte.

Desde 1835, ou pouco antes desse ano, se estabelecera na rua São Joaquim nº 155 (atual Marechal Floriano) Anacleto Fragoso Rodes, com fábrica de seges. Antes de 1847 passou o negócio a Luís Leroy, mudando-se então o antigo proprietário para outra casa daquela rua, com pequena oficina de marceneiro, na qual executou, em grande escala, o fabrico de artefatos de madeira e selins.

A 5 de dezembro de 1849, obteve Anacleto Fragoso Rodes concessão para manufaturar barris, destinados aos despejos que se faziam no mar. A concessão foi prorrogada em 1854 e a 16 de janeiro de 1861.

Estabeleceram-se depois de 1838, com pequenas oficinas de segeiros e seleiros:

Anacleto José Viegas & C. – rua do Sabão, nº 79;

Antônio Feliciano da Trindade – rua do Ouvidor, nº 130;

Antônio F. Sterling – rua do Teatro, nº 19;

Antônio José da Cruz Bastos – rua do Sabão, nº 66;

Blandin – Rua do Ouvidor, nº 68;

B. W. Wallerstein & C. (selins ingleses) – rua do Ouvidor, nº 70;

Bon & Porte – rua dos Ciganos (Constituição), nº 65;

Eugênio Gilles – rua do Ouvidor, nº 40-A;

Francisco Cardoso de Almeida – rua do Conde, nº 33;

Francisco de Paula Martins e Sousa – rua da Alfândega, nº 157;

Inácio Geraldo Martins – seleiro da casa imperial – rua do Sabão, nº 87;

Joaquim Gomes Ferreira – rua São Joaquim, nº 203;

J. W. Cope – beco das Cancelas, nº 1;

J. N. A. Hofsommer – rua do Fogo, nº 27;

Marcos José Armando – rua do Hospício, nºs 123 e 173;

Miguel Rangel do Nascimento – rua do Sabão, nº 138;

Salustiano José de Sousa – rua São Pedro, nº 115 ;

Teófilo Jacottet – à rua São Pedro, 103.

Nessas oficinas se executavam obras novas em todos os ramos dos ofícios de segeiro e seleiro.

As demais fábricas cuidavam antes de consertos do que propriamente de obras novas.

Por um mapa, datado de 30 de janeiro de 1844 e assinado pelo vereador Gabriel Getúlio Monteiro de Mendonça, documento pertencente à coleção de manuscritos do Arquivo Municipal, verifica-se que em 1843 estavam licenciados 32 segeiros (fabricantes e alugadores de carros). Destes, 19 funcionavam na freguesia do Sacramento; cinco na de Santana; quatro na da Glória e quatro na do Engenho Velho.

Aquele mapa, publicado no 4º vol. do *Anuário de Estatística Municipal*, em edição comemorativa do Centenário da Independência, não pode, decerto, referir-se a fábricas de viaturas, exclusivamente, mas a estas e aos alugadores de carros, sob o título genérico de segeiros.

Em 1850 funcionavam na cidade cinco grandes fábricas de seges e carruagens, das quais duas francesas e duas alemãs: a de Bourbousson, ou Jacques Bourbousson, à rua do Lavradio nº 65; a de Francisco Balleydier, à rua dos Barbonos (Evaristo da Veiga) entre os números 33 e 35, nos fundos do Cassino Fluminense; a de Frederico Strümpfner, rua Senhor dos Passos nº 44; a de João Guilherme de Suckow, travessa São Francisco de Paula e as de Röhe & Irmãos, às ruas São Leopoldo nº 59 e Nova do Conde nº 132.

As mais importantes eram as de Francisco Balleydier, Suckow e Röhe & Irmãos.

Fabricavam todas as viaturas pequenas (tílburis, caleches e vitórias), armavam cupês e berlindas e consertavam quaisquer veículos.

Balleydier, em suas vastas oficinas da rua dos Barbonos, possuía grande número de carruagens de luxo, de modernos tipos, cupês, *yourks* e cabriolés, anunciando freqüentemente pelos jornais as raridades de sua indústria. Encarregava-se de consertos, por preços muito moderados.

A fábrica de Suckow era absorvida por obras e consertos da sua casa de alugar carruagens, no largo São Francisco de Paula, não se incumbindo por isso de trabalhos particulares.

Röhe & Irmãos, dinamarqueses, disputavam a preferência na indústria de viaturas, fundada por um de seus ascendentes em 1831.

Possuíam admiráveis instalações, que lhes permitiam concorrer vantajosamente com estabelecimentos congêneres, não só do Brasil, como de toda a América do Sul.

Obtiveram várias concessões e adquiriram outras, inclusive o privilégio, por dez anos, para o fabrico de carros destinados a estradas de ferro urbanas.

O decreto nº 6.960, de 6 de julho de 1878, referendado pelo ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, conselheiro Sinimbu, deu-lhes essa concessão, segundo desenhos que se depositaram no Arquivo Público.

Na exposição nacional de 1866, expuseram veículos fabricados em suas oficinas, sem que tivessem concorrentes. Noutro certame, realizado no Rio de Janeiro em 1881, de novo se apresentaram os conhecidos industriais, sobressaindo o material de sua fábrica, em confronto com o de Antônio José de Amorim.

Naquela época, possuíam, afora a fábrica de carros, uma oficina de arreios, fundição de gradis, grades, portões e diversos ornamentos trabalhados em ferro. Para construções, funcionava também, dependente da casa Röhe, uma grande serraria, com madeiras aparelhadas a esse mister.

Desaparecida a firma social Röhe & Irmãos, sucedeu-lhe, na direção da antiga e reputada indústria de viaturas, o Sr. Henrique Cristiano Rodd Röhe.

No lançamento do imposto de licença, arrecadado pela municipalidade nos primeiros anos do regime republicano, figurou a fábrica da rua Frei Caneca nº 233, esquina de Carolina Reydner, com a designação de oficina de carros, e tributada sob a importância de 26$, sendo 20$ de imposto, e 6$ de 30% adcionais.

De 1850 a 1889, o número total de estabelecimentos fabris de viaturas fundados no Rio de Janeiro ascendeu a 98, dos quais só existiam quatro naquele último ano.

Das diversas oficinas de construção e conserto de carros que, depois da proclamação da República, continuaram a explorar esse ramo de indústria ou nele se iniciaram, enumeremos as seguintes:

Antônio José de Amorim – rua do Lavradio, nº 60;

Antônio Vieira Fialho – rua Barão de S. Félix, nº 103;

Bento Luís Fernandes – rua Humaitá, nº 55;

Bernardino Antônio Torteiro – rua Marquês de Abrantes, nº 25;

Brás da Cunha, Irmão & C. – ruas General Caldwell nº 47 e Senador Eusébio, nº 38;

Carlos Pereira Arouca – rua do Areal, nº 64 e, mais tarde, rua do Senado, nº 47;

Carlos Schmidt – rua do Núncio, nº 11;

Carlos & Araújo – rua São Pedro, nº 297;

Domingos de Araújo Coelho – rua São Luís Gonzaga, nº 30;

Francisco Casimiro Alberto da Costa – ruas Conselheiro Saraiva, nº 18 e General Gurjão, nº 4;

Fernandes & Irmão – ruas Senador Eusébio, nº 124 e General Pedra, nº 91;

George Sanville – rua da Alfândega, nº 57;

Geraldino Augusto César Sales – (pintura de carros) – rua do Núncio, nº 15;

Hipólito Cazaban – rua do Lavradio, nº 120;

Jean Couteilleq – rua da Imperatriz, nº 64;

João Araújo de Sousa Durão – rua São Luís Gonzaga, nº 157;

João Guilherme Monken – rua Larga de São Joaquim, nº 152, em 1891 (nº 143 em

1895), e rua Santos Rodrigues, nº 45;
Joaquim Faria de Almeida – rua São Luís Gonzaga, nº 222;
Jônatas Pereira – avenida Salvador de Sá e rua Visconde de Sapucaí, nº 183;
José Fernandes – rua Visconde de Sapucaí, nº 56-B;
José Manuel da Rosa – praça da Aclamação, nº 81;
Manuel de Almeida Castro – rua da Imperatriz, nº 38;
Manuel José Amorim – rua Dois de Dezembro, nº 39;
Manuel Lopes dos Santos – rua Pinheiro, nº 33;
Manuel Silva Gonçalves – rua Carvalho de Sá, nº 14;
Marcelino Gomes de Amorim (Oficina Central de Cascadura) – rua Marechal Rangel, nº 50;
Presciliano Joaquim da Costa Leal – rua 24 de Maio, nº 23;
Silva & Ferreira – rua Barão de Mesquita, nº 40-A;
Silva & Martins – largo do Rosário, nºs 30-34;
Viúva Rohloff – rua do Senado, nº 49.

Segundo os informes coligidos pela Recebedoria Federal, funcionavam em 1895 sete estabelecimentos fabris, de carros pequenos e carruagens e veículos diversos, neles trabalhando setenta operários. Ascendia o valor locativo dos imóveis ocupados pelas fábricas a Rs. 18:200$000, pagando seus proprietários de impostos de indústrias e profissões, a cifra de 1:715$000.

Em 1904 foram licenciadas pela prefeitura do Distrito Federal, inicialmente, duas fábricas de carruagens, registrando-se somente uma em cada um dos exercícios subseqüentes, até 1910, inclusive, e duas, parceladamente, nos exercícios de 1911 a 1913 e no de 1918. De 1914 a 1917, por ano, foram licenciadas três fábricas. Em 1919, figurou, apenas, licenciada uma[11].

Já funcionavam, porém, no Rio de Janeiro, em 1907, 11 estabelecimentos fabris de material de transporte, com Rs. 7.586:000$ de capital e 1.325 operários.

O valor total da produção do ano anterior fora de Rs. 9.462:000$, de quatro grandes estabelecimentos e de sete de fabrico médio. Os primeiros empregavam 1.182 operários, com a produção de Rs. 8.812:000$, e os segundos, 143, com o material de produção no valor de Rs. 650:000$000[12].

As quatro grandes fábricas estavam assim discriminadas em registros federais de 1907.

EMPRESAS	Capital	Operários	Valor da produção
Comp. Edificadora	6.000:000$	660	7.200:000$
Trajano de Medeiros & C	500:000$	420	1.000:000$
Mendes & C.	700:000$	52	312:000$
Viana & Silva	180:000$	50	300:000$
Soma	7.380:000$	1.182	8.812:000$

A Companhia Edificadora, instalada em 1858, na ponta do Caju, com o nome de Empresa Edificadora, funcionava em 1907 na rua General Gurjão nº 4, naquele bairro.

Durante a longa direção de Francisco Casimiro Alberto da Costa (falecido a 12 de novembro de 1932), cuidou essa empresa de tudo que se relacionasse com o transporte ferroviário.

Trajano de Medeiros & C. estabeleceram-se, a princípio, na avenida Salvador de Sá nº 10, mudando-se depois para o Engenho de Dentro.

Viana & Silva mantinham suas oficinas à rua Visconde de Sapucaí nº 62.

Mendes & C. estavam instalados à rua do Senado nº 47.

À exceção destes últimos, que fabricavam carruagens, os demais se ocupavam na construção de bondes e carros para estradas de ferro.

Os sete estabelecimentos fabris, médios, de material de transporte, giravam com o capital de 206:000$, trabalhando em suas oficinas 143 operários, com a produção de 650:000$ anuais.

De 1890 a 1914, entre grandes estabelecimentos, médios e pequenos, foram fundadas no Rio de Janeiro 27 oficinas, e no longo período de 64 anos (de 1850 a 1914), 608.

Pelo recenseamento de 1º de setembro de 1920, existiam no Distrito Federal 41 estabelecimentos de construção de aparelhos de transporte.

Daquele número, um fora fundado durante o qüinqüênio de 1850-54; um, no de 1875-79; dois, no de 1885-89; quatro, no de 1890-94; três, no de 1895-99; quatro, no de 1900-904; cinco, no de 1905-909; onze, de 1910-914, e dez, de 1915-919.

Fiscalização policial sobre veículos de praça
Legislação e tarifas

Criada a Intendência Geral da Polícia pelo alvará régio de 10 de maio de 1808, organizou-se na administração de Paulo Fernandes Viana o serviço de vigilância sobre cocheiros, fiscalizando-se todos os veículos da cidade. Antes daquele ano, esse serviço,

com grandes falhas, estava dependente dos almotacés, segundo prescrições estatuídas no regimento desses serventuários municipais.

A Paulo Viana coube, em sua proveitosa administração, dar novos moldes ao importante serviço, regulado em Portugal pelo aviso régio de 25 de junho de 1760.

O ilustre magistrado velou pela ordem pública e pela propriedade particular: arruou, iluminou, calçou, drenou pântanos e abasteceu de água potável a cidade. Alindou-a, colonizou o interior das capitanias do Rio e de Minas, e reprimiu quilombos de escravos e maltas de capoeiras, que punham, em sobressalto a população. No acervo de seus serviços se releva, sem dúvida, o da fiscalização sobre veículos[13].

Já em 1824 o governo melhorara esse serviço, atendendo ao período de agitação política e de desassossego que afligia a cidade, favorecendo o aumento da criminalidade.

Expediram-se nesse ano, ordenando o arrolamento de veículos, as portarias de n°s 3, 11 e 110, de 3 e 6 de janeiro e de 13 de maio, à Intendência Geral da Polícia, sob a direção do desembargador Estêvão Ribeiro de Resende, sendo ministro do Império Francisco Vilela Barbosa, visconde de Paranaguá.

Aquelas portarias incluíram no arrolamento seges e carros, animais particulares e de aluguel, e os boleeiros.

Completando as providências adotadas, o edital de 29 de novembro, ainda de 1824, determinou regras severas acerca do estacionamento de veículos nas vias públicas.

As seges e carruagens que servissem ao público, em noites de espetáculos no teatro São Pedro, deveriam, ao chegar à praça da Constituição, tomar a ordem que lhes fosse designada pelas patrulhas policiais. Na saída daquele logradouro, levando passageiros ou não, observariam a maior cautela, conduzindo os boleeiros os animais vagarosamente, para que o povo não fosse atropelado.

Em 1825, redobraram as medidas policiais, com o edital do intendente geral, Francisco Alberto Teixeira de Aragão, de 3 de janeiro, reiterando os termos de outro edital, de 26 de maio de 1821, do intendente Antônio Luís Pereira da Cunha (futuro marquês de Inhambupe), sobre o toque de recolher.

Depois das dez horas da noite, no verão, e das nove, no inverno, até a alvorada, ninguém estava isento de ser apalpado e corrido pelas patrulhas inexoráveis, e ainda antes daquelas horas, havendo suspeita, para assim se descobrir o uso de armas, defesas ou instrumentos para abrir portas e roubar casas. E, para que o soubessem, o sino da igreja de São Francisco de Paula e o do convento de São Bento dobrariam, justamente aquelas horas, pelo espaço de trinta minutos, sem interrupção, para que se não alegasse ignorância[14].

Leis posteriores estabeleceram normas diversas ao regime de fiscalização, sendo chefe de polícia, em 1844, o dr. Antônio Simões da Silva, e em 1848, o dr. Manuel Paranhos Veloso.

Expediu-se novo regulamento a 27 de novembro de 1848, em pouco tempo substituído pelo de 8 de outubro de 1853, na chefatura do dr. José Matoso de Andrade

Câmara.

As tarifas de 1853, para os *cabs* fluminenses e tílburis, eram idênticas. Cobravam estes veículos de aluguel 1$000 a hora e por passageiro.

Para dois passageiros, até o pocinho da Glória, Rocio Pequeno, Chafariz do Catumbi e rua Nova do Livramento, a tarifa era de1$500 por hora.

Até a ponte do Catete e a igreja do campo do Machado; ao fim do Aterrado e a igreja de Mata-Porcos, indo por Catumbi; a praia Formosa, saco do Alferes e Gamboa, o preço da tabela ascendera a 2$, para uma ou duas pessoas.

Até o ponto terminal dos ônibus, excetuando o do Andaraí, 3$, para uma ou duas pessoas, e 1$, por hora que excedesse.

Nas viagens além de pontos terminais dos ônibus, o pagamento seria previamente ajustado.

Diferentes eram as tarifas cobradas nos carros de quatro rodas, que estacionavam, então, nas praças da Constituição, D. Pedro II e Aclamação, nos largos da Carioca e São Francisco de Paula e no campo do Machado, freguesia da Glória.

Dos pontos de partida até os das gôndolas, cobravam-se, pela primeira hora, 3$, e 2$, por hora que se seguisse, quer conduzisse o veículo uma ou mais pessoas.

Até a ponte do Catete, Mata-Porcos, Curral Novo e praia Formosa, pela primeira hora, a tarifa era de 5$. Por hora excedente, cobrava-se mais 1$.

Os passageiros que se destinavam aos pontos terminais das linhas de ônibus pagavam 6$ e, por hora que excedesse, 1$.

Os que dirigiam aos locais do hospício Pedro II, ou ao cemitério de São João Batista, ladeira da Piaçava, às Águas Férreas das Laranjeiras, à cova da Onça, no Rio Comprido, ponto terminal de ônibus do Andaraí, chácara do Maxwell (no futuro bairro de Vila Isabel), alto do Pedregulho e cemitério de São Francisco Xavier, pagavam 8$. Regressando o passageiro no mesmo carro à cidade, no decurso de uma hora, a tarifa marcava mais 8$, e por hora que decorresse, 1$.

Fora dos pontos indicados, os preços seriam ajustados com os condutores ou, nas cocheiras, com os respectivos gerentes, ficando ao passageiro a faculdade de queixar-se à autoridade policial, pela infração do regulamento, por parte dos cocheiros.

Se, por uma corrida de carro até o Catete, pagavam 5$ (quantia julgada, aliás, exagerada), em compensação, os principais gêneros alimentícios eram, naquela época, vendidos por preços relativamente bem razoáveis. Sortia-se por um mês, com fartura, uma casa de família de tratamento, com a quantia de 30$. Destoavam, porém da modicidade de preço, alguns gêneros. Um queijo do Reno, do de melhor marca, vendia-se a 2$, na confeitaria e casa de conservas da viúva Castagnier, que fora de José Vicente Castagnier, à rua dos Ourives, nº 63. Na mesma casa, vendiam-se empadas de palmito e camarões (os chamados empadões), pelo exorbitante preço de seiscentos réis[15]

Corrigindo as onerosas tarifas de 1853, o regulamento policial de 1º de janeiro de 1864, elaborado pelo chefe de polícia, dr. Agostinho Gama, e que se ajustava em muitos

pontos às posturas municipais de 11 de junho de 1853, alterou a tabela para os carros de praça.

Por uma corrida, na Zona Central da cidade, o preço estipulado era de 2$000 a hora, e 1$500 além da primeira hora.

Por exceção, nos veículos de quatro rodas, incluiu-se a vitória, com a tarifa excedente, de quinhentos réis, na Zona Central da cidade. Nas demais zonas, alterou-se também a tarifa da hora excedente, que passou a ser paga a 1$500.

Essas tarifas vigoravam das seis horas da manhã às dez da noite.

O cocheiro era obrigado a entregar ao passageiro, no fim da viagem, um cartão impresso, com o número do veículo e a designação do local da cocheira.

Adotou-se semelhante providência para evitar a série de abusos e ladroagens, de que se queixavam os passageiros e donos de cocheiras.

O relatório do chefe de polícia, dr. Tito Augusto Pereira de Matos, em 1877, assinalou as reclamações que chegavam ao seu conhecimento contra cocheiros de carros, por atos de extorsões e grosseria.

Sugeriu, então, o ilustre magistrado medidas que reprimissem esses atos, tornando-se para isso necessário e urgente regulamentar sob as bases mais severas aqueles serviços, que nas grandes cidades ofereciam ordem e moralidade. A profissão de cocheiro só deveria ser exercida mediante exame prático, para evitar que continuassem os barbeiros (cocheiros inexperientes ou desastrados) a exercê-la.

Com este intuito, elaborou o chefe de polícia, dr. Ovídio Fernandes Trigo de Loureiro, o regulamento de 2 de agosto de 1881, oferecendo ao público maior garantia contra explorações dos cocheiros e ampliando seções para o tráfego de carros de praça.

As tarifas de 1864 foram ligeiramente modificadas.

Pagavam-se, do local do antigo mercado da praça das Marinhas até o saco do Alferes, 2$000 por uma corrida de carro.

Do Catete ao largo do Matadouro (atual praça da Bandeira), a tarifa ficou sendo a mesma de 1864, não ultrapassando 4$000 por hora.

De qualquer ponto do centro comercial a Botafogo, São Cristóvão e Engenho Velho, Pedregulho, Águas Férreas e Andaraí, cobravam-se também 4$000.

Ainda restavam uns carros velhos, aqui chegados após a queda de Napoleão III, chamados carriolas e mariolas, que, depois, se empregaram em pequenos fretes, mediante prévio ajuste com os cocheiros.

Só se permitia o tráfego de veículos de praças até uma hora da manhã, pelo receio que nutria a polícia de que os cocheiros se envolvessem em conflitos com capoeiras.

Alguns desses boleeiros pertenciam às maltas dos nagoas, guiamus, santa rita etc[18].

Proclamada a República, o governo provisório reformou o serviço de fiscalização de veículos, com o novo regulamento aprovado pelo decreto nº 463, de 7 de junho de 1890, sendo chefe de polícia o dr. Agostinho Vidal Leite Ribeiro.

Ao inspetor de veículos incumbia, de acordo com as ordens do primeiro delegado auxiliar e disposições das posturas, prover ao trânsito de carros, carroças e quaisquer outros trens rodantes, para evitar atropelamentos e violação de preceitos municipais, assistir ao exame dos cocheiros; proceder à matrícula destes e da dos carroceiros e carregadores.

Autorizado o poder executivo da União pelo art. 22 § 23 do decreto nº 1.034-A, de 1º de setembro de 1892, regulamentou novamente o serviço de inspeção, a 23 de junho de 1893, quando chefe de polícia o dr. Manuel Martins Torres.

Em seus artigos três e seis tratava esse regulamento dos carros ou quaisquer veículos – particulares ou de aluguel, de cocheiras ou de praça – que deveriam oferecer maior segurança possível e ser puxados por animais sãos, robustos e adestrados. Os carros, tílburis e outros veículos, deveriam ser numerados com algarismos distintamente visíveis.

Todos os carros, quer de condução pessoal, quer os de transporte de cargas, trariam sempre, à noite, duas lanternas acesas, lateralmente colocadas.

Os artigos sete a 16 daquele regulamento dispunham sobre cocheiros, seus exames e matrículas. Os exames práticos efetuavam-se no primeiro domingo de cada mês, no campo de São Cristóvão.

Os deveres dos cocheiros foram rigorosamente estatuídos nos artigos 17 a 21, cabendo-lhes dirigir os animais, sem castigos bárbaros, caminhar nas ruas da cidade a trote curto e diminuir a marcha dos veículos no trecho entre a rua Primeiro de Março e a praça da República, de um lado, e entre a praia de Santa Luzia e a praça Municipal, de outro.

Pelo regulamento de 23 de junho de 1893, os pontos de estacionamento de veículos de praça ficaram assim determinados:

Para os tílburis

largo São Francisco de Paula – em frente à Escola Politécnica;
largo Santa Rita;
rua Primeiro de Março – da do Ouvidor à do Hospício;
praça da República – lado do antigo museu e do da estação central da estrada de ferro;
praça Duque de Caxias (antigo largo do Machado);
praia de Botafogo;
praça General Osório;
praça Municipal;
largo da Lapa;
praça XV de Novembro.

Para os carros de quatro rodas

rua do Sacramento – da esquina da rua Luís de Camões à esquina da praça

Tiradentes;

praça da República – em frente ao Quartel General do Exército até a estrada de ferro;

praça Municipal;

praça XV de Novembro;

largo da Lapa;

praça Duque de Caxias;

travessa da Academia (fundos da Escola Politécnica).

Ruas de subida

Assembléia, Ouvidor (até às nove horas da manhã e das dez da noite em diante), Hospício, General Câmara, Teófilo Ottoni, Estreita de São Joaquim, Treze de Maio, do Teatro, e a rua Municipal – entre a travessa de Santa Rita e o largo do mesmo nome.

Ruas de descida

São José, Sete de Setembro, Rosário, Alfândega, São Pedro, Visconde de Inhaúma, Prainha, Ajuda, Gonçalves Dias (até nove horas da manhã e depois das dez horas da noite) e Uruguaiana.

O regulamento de 1893 dividiu a cidade em sete seções para o tráfego de carros.

A primeira seção era limitada pela praça do Mercado da Glória e a rua visconde de Itapucai, praça da Harmonia e rua Nova do Livramento.

Observavam-se as seguintes tarifas:

Primeira seção	
Das seis horas da manhã às dez horas da noite	Das dez da noite às seis horas da manhã
3$ para largar o passageiro	4$
2$500 por hora que se seguisse	4$
Segunda seção	
5$ pela primeira hora	6$500
3$ por hora que se seguisse	4$

Nas demais seções se cobravam de 7$ a 10$ pela primeira hora, isto das seis da manhã às dez horas da noite, aumentando gradativamente a tarifa em razão das distâncias.

Um passageiro que, da cidade, em qualquer ponto da zona comercial, se destinasse à Três Vendas, na Gávea, ou à rua Conde de Bonfim, ponto terminal dos bondes da Tijuca, estava sujeito ao pagamento de 12$ e mais 5$, por hora que excedesse à primeira, no decurso das seis horas da manhã às dez da noite.

Desta hora às seis da manhã, a tabela regulamentar obrigava-o ao pagamento de 13$ – acrescidos de 6$, por hora que excedesse à primeira.

Um dos principais pontos de estacionamento de tilburis
Largo de São Francisco de Paula (A.G.C.R.J.)

A tarifa de tílburis determinava a cobrança, na primeira seção, de 1$ por hora, das seis da manhã às dez horas da noite e, depois desta hora, 2$ e mais 3$, por hora excedente.

Da cidade à antiga Escola Militar, na praia Vermelha, ou às Laranjeiras, pagava-se 4$, por hora, cobrando-se depois das dez horas da noite 5$.

Até o Alto do Pedregulho, por uma corrida, se cobravam 4$, e daquele lugar à estação do Engenho Novo, 6$, até as dez horas da noite, e daí em diante, 8$.

A maior tarifa cobrada em corrida de tílburi era de 7$, para a lagoa Rodrigo de Freitas, rua Jardim Botânico até as Três Vendas e rua Conde de Bonfim, no ponto terminal dos bondes da Tijuca. De cada hora que excedesse à primeira, se cobravam 4$, e à noite, 9$, na primeira hora, e 5$, por hora que excedesse.

Para os lugares não designados na tabela, os serviços seriam previamente contratados e a hora se contaria por inteiro, da mesma sorte que nas seções citadas no regulamento[17].

O decreto nº 4.764, de 5 de janeiro de 1903, ao tempo da chefia policial do dr. Antônio Augusto Cardoso de Castro, modificou o regulamento da Secretaria da Polícia e o da inspeção geral de veículos, sofrendo pequena alteração as tarifas.

Regulamentado, ainda, esse serviço, a 22 de setembro de 1907, na gestão do dr. Alfredo Pinto Vieira de Melo, conservou-se a divisão da cidade em sete seções: uma central e seis abrangendo os arrabaldes.

Três dessas seções se limitavam pela Lapa, Glória, Botafogo, Laranjeiras, Copacabana e Gávea (bairros do Sul) e outras três compreendiam a Cidade Nova, São Cristóvão, Rio Comprido, Cátumbi, Engenho Velho, Vila Isabel, Andaraí e Tijuca.

Em 1910, foi dividido em 11 pontos o Rio, para estacionamento de carros de quatro rodas, e igual número, destinado a automóveis e 16, a tílburis.

Os destinados a carros ficaram assim discriminados:

1º - praça da República
2º - praça XV de Novembro
3º - largo da Lapa
4º - praça Duque de Caxias
5º - praça Tiradentes
6º - rua Alexandre Herculano (fundos da Escola Politécnica)
7º - largo de São Clemente (junto à praia de Botafogo)
8º - largo dos Leões
9º - largo da Fábrica das Chitas
10º - campo de São Cristóvão
11º - avenida Central.

Vigoravam em 1912 novas tarifas para todos os veículos de praça, quer os de tração animal, quer automóveis, achando-se dividida a cidade numa seção central e duas zonas, cada qual com três seções:

TABELA PARA VEÍCULOS DE PRAÇA, SEM TAXÍMETRO

Corridas

Seção Central

Ruas e praças compreendidas entre o largo da Lapa, ruas Visconde de Maranguape, Riachuelo, Meneses Vieira; praça da República, ruas Marechal Floriano Peixoto, Acre, barcas de Petrópolis, rua Primeiro de Março e praia de Santa Luzia.

Das seis horas da manhã à uma hora da noite:

Automóvel e carro – uma ou duas pessoas	2$000
Automóvel e carro – cada pessoa a mais	$500
Tílburi	1$000

Primeira Zona

Primeira Seção – (Botafogo e Laranjeiras) – Do largo da Lapa e Pavilhão Monroe até a praça Duque de Caxias e ruas compreendidas entre o mar e os morros.

Segunda Seção – Da praça Duque de Caxias até a estação do Corcovado, fim da praia de Botafogo, rua Bambina e ruas compreendidas nesta área.

Terceira Seção – Do ponto terminal da praia de Botafogo e rua Bambina ao largo dos Leões e entrada dos túneis do Leme e Real Grandeza e ruas compreendidas nesta área:

Automóvel e carro – Uma ou duas pessoas	1$000
Automóvel e carro – cada pessoa a mais	$500
Tílburi	1$000

Segunda Zona

Primeira Seção – (São Cristóvão e Vila Isabel) – da praça da República pelas ruas Barão de São Félix, Senador Pompeu, avenida do Porto, São Diogo, praia Formosa, rua Miguel de Frias, largo do Estácio e Matadouro, inclusive extremos da de Riachuelo, Senado e Frei Caneca e ruas compreendidas nesta área.

Segunda Seção – Do Matadouro e largo do Estácio à praça Marechal Deodoro da Fonseca, largo do Rio Comprido, praça Saenz Peña, ponte de Maracanã e ruas compreendidas nesta área.

Terceira Seção – Da praça Saenz Peña à Muda da Tijuca e da ponte de Maracanã ao fim do bulevar 28 de Setembro e ruas compreendidas nesta área:

Automóvel e carro – uma ou duas pessoas	1$000
Automóvel e carro – cada pessoa a mais	$500
Tílburi	1$000

Os preços das primeiras seções nas duas zonas eram os mesmos para cada uma das seções subseqüentes. Fora daquelas zonas, vigorava o que fosse previamente

ajustado.

A título de indenização, cobrava-se 1$ do passageiro que, tomando o veículo na Seção Central, o deixasse na última.

De uma às seis horas da manhã, pagava-se mais a quantia de 2$000 sobre o total da corrida.

Tabela horária

	Das seis horas à uma da manhã	De uma hora às seis da manhã
Automóvel:		
Primeira hora (uma ou duas pessoas)	8$000	9$000
Cada hora subseqüente	4$000	5$000
Por pessoa acrescida	1$000	2$000
Carro:		
Primeira hora (uma ou duas pessoas)	6$000	7$000
Cada hora subseqüente	3$000	4$000
Por pessoa acrescida	1$000	2$000
Tilburi:		
Primeira hora	4$000	5$000
Cada hora subseqüente	2$000	3$000

A primeira hora contava-se por inteiro; as demais por fração de um quarto de hora.

A taxa seria devida desde o momento em que o veículo fosse posto à disposição de quem o alugasse.

O passageiro devia declarar se a viagem era por hora ou corrida.

Tabela para veículos de praça, com taxímetro	
Das seis horas da manhã à uma hora da manhã:	
Uma ou duas pessoas	
Por 1.600 metros	1$400
Por fração de quatrocentos metros	$200
Três ou quatro pessoas	
Por 1.200 metros	1$400
Por fração de trezentos metros	$200
Tabela Suplementar	
De uma hora às seis horas da manhã	
Mais 2$000 sobre o total cobrado	
Por 1.200 metros	1$400
Por fração de trezentos metros	$200
Cada um minuto e meio de espera	$200

NOTAS:

1. No professor de equitação Luís Jácome de Abreu e Sousa encontrou o major Suckow um dos mais entusiastas auxiliares para esse fim, realizando, três anos antes da fundação do Jockey Club, a primeira corrida do Clube Jácome, num vasto terreno do campo de São Cristóvão, com fundos para a praia do mesmo nome.

Instruído e viajado, o professor Jácome possuía recursos que lhe vieram por parte de seu pai, o rico negociante e banqueiro Baltasar Jácome de Abreu e Sousa.

Faleceu Luís Jácome a 10 de outubro de 1903, na casa nº 93-A da rua São Luís de Gonzaga, em São Cristóvão.

2. Declarou ter 56 anos, ser natural de Warem, na Alemanha, e proprietário e negociante. Casou-se com d. Ana Luísa da Conceição, brasileira, desse consórcio tinha, em 1854, seis filhos: d. Leopoldina, com 22 anos; d. Jacinta, com vinte anos; d. Amélia, com 15 anos; Carlos Augusto, com 18 e Gustavo Adolfo, com 13 anos de idade. (*Registro de declarações de naturalizados*, 1833-1858, catálogo sob número 377, Arquivo Municipal).

No tomo LVIII, segunda parte, p. 225, da *Revista do Instituto Histórico*, o ilustre visconde de Taunay faz ligeira referência ao major Suckow, num estudo sobre *Estrangeiros ilustres e prestimosos*.

3. O Jockey Club foi a primeira sociedade hípica que logrou vencer as dificuldades opostas a uma organização regular.

Várias tentativas se fizeram anteriormente para manutenção de um prado de corridas, mas todas elas fracassaram.

A 12 de junho de 1825 realizou-se, pela primeira vez, uma corrida de cavalos, em Botafogo, com grande concorrência de curiosos, cavalheiros e senhoras. Correram animais dos ingleses James Monley e Clots e do português Manuel Algarve e de outros. Em 1849, em terrenos da atual rua Paissandu, aberta posteriormente com o nome de Santa Teresa do Catete, inaugurou-se um clube de corridas, de que foi um dos organizadores o general conde de Caxias. No mesmo local esteve o Clube Brasileiro de Críquete e nele se instalou, muito mais tarde, o Fluminense Futebol Clube e, por fim o grandioso estádio desta sociedade esportiva.

4. Em 1921, a firma S. Mendes & C. mantinha depósitos de carros e garages na avenida Gomes Freire 50, ruas do Catete 269, Haddock Lobo 122, Barão de São Félix 3, Senador Eusébio 192, praça do Engenho Novo 26, Conde de Bonfim 1.291, estrada Nova da Tijuca 45 e às oficinas à rua do Senado 75.

Possuíam igualmente, naquele ano, remanescentes de antigas cocheiras: Teixeira & Martins–à rua Bambina nº 157; Teixeira & Moreira – praça Tiradentes 39 e Onze de Junho 17-B; Vaz & C. – praça 15 de Novembro 62; Valadares & C. – largo de Santa Rita 8; Domingos Moreira – rua Bonfim 177; Eduardo Martins – rua Dias da Cruz 151; Gastão Cardoso – estrada da Gávea 151; Gomes & Furtado – rua Farani 75; J.P. Viana

– rua Marquês de Sapucaí, 108; Joaquim José da Silva – rua dr. Agra 37; José Pinto Mendes – rua Itapiru 47; M.Valente – rua Riachuelo 205; Manuel Martins & C. – rua Catumbi 22; Ribeiro Tavares – travessa do Navarro 34; e as antigas casas Moureau à rua Silva Jardim 5 e do Portão Vermelho, à rua Pinto de Figueiredo 3.

5. Comendador Antônio Rafael Possolo, de nacionalidade portuguesa, falecido no Rio de Janeiro a 3 de dezembro de 1878.

Foi despachante da Alfândega e negociante matriculado.

Em sua memória, a municipalidade denominou rua Possolo a um logradouro aberto em terreno da chácara da viúva Cortines Laxe, no bairro de Aldeia Campista.

6. Os figurinos de Paris enchiam as lojas, com os vestidos brancos de nobreza ou de *moiré*, de duas saias, formando túnica e guarnecidos de fitas cor da flor de alecrim. As mangas curtas dominavam. Na antiga loja de modistas, de Mme. Gudin, modistas da casa imperial, estabelecidas à rua do Ouvidor nº 57 e na de Mme. Rose Lange, à mesma rua, nº 139, confeccionavam vestidos cor de ouro, bem lisos. Os trajes de seda cor de violeta, que eram usados com xale de cachemira da Índia, condiziam com o chapéu de escumilha branca de plumas, luvas cor de lírio, colares, brincos e pulseiras de coral.

A moda francesa, com seus adereços, chegara em 1808 e aqui se implantara, graças a Mme. Joséphine, modista e costureira da casa real, e cujo ateliê ficava na rua do Ouvidor onde, posteriormente, esteve a casa de pianos de Artur Napoleão. Joséphine formou uma legião de discípulas. Estas ditaram leis na arte do vestuário feminino e foram obedecidas em todos os seus caprichos.

7. Sucedera à abastança um regime de dificuldades econômicas, acarretando em 1864 a falência de uma das mais importantes casas bancárias, a de Antônio José Alves Souto (o futuro visconde de Souto, falecido a 13 de dezembro de 1880).

A quebra do Souto se seguiram outras, de vários institutos de crédito.

8. Apesar da gravidade da situação econômica, vem a propósito acentuarmos que os preços dos objetos de vestuário se conservavam nas mesmas condições dos daquela época de fartura e de excesso de luxo.

O calçado *cathiard* (dos melhores que havia no mercado) custava 8$000, e um sapatinho de entrada baixa, de verniz, não ultrapassava de 5$.

Um côvado de superior seda, de riscadinho de bonitos padrões, vendia-se a 1$800 e 1$600, anunciando grande sortimento a casa Ao São Sebastião, na rua dos Ourives nº 14-A. As saias-balão, de crochê, para meninas, custavam ali 12$ e 13$000.

Não obstante a quebra de bancos e a escassez de capitais, havia intensa vida social, que se irradiava pelo comércio e pelas profissões liberais. Anunciava-se tudo, com repetidos reclamos, de médicos, advogados e dentistas, sendo dos mais freqüentes os do cirurgião-dentista francês Eugênio Guertin, com consultório à rua do Ouvidor nº 126, e das *Primaveras*, do jovem poeta Casimiro de Abreu e impressas na loja de Paula Brito. E, para que não faltasse aos casadouros de 1860 interesse pelo reclamo, o padre Soares

Ribeiro anunciava obter provisões para casamento, com "breves de dispensa de parentesco e diferença de religiões, mediante recados e ajustes, na rua dos Ourives nº 225".

9. Um dos primeiros cocheiros da companhia, de cor branca, foi o português Manuel da Rosa Fialho, que antes de 1870 recebia a paga de 40$000 mensais. Esplêndido ordenado para aquela época! Ainda vivaz e palrador, com o peso de 91 janeiros de existência, encontramo-lo em julho de 1931 na antiga cocheira Maracanã, no começo da avenida 28 de Setembro. Cognominado "o Costa"por ter sido empregado do dono de cocheira José Melo da Costa, serviu como boleeiro de carros de vários chefes de polícia da corte, inclusive os drs. Teodoro Machado, Andrade Pinto e Trigo de Loureiro. Voltando ao serviço da Companhia de Carruagens Fluminense, há cerca de dez anos, aposentaram-no com um pequeno ordenado.

A título de economia revogou-se essa digna providência e, se não fora a proteção do gerente da garagem Maracanã, morreria à míngua o velho Manuel da Rosa Fialho.

10. Português do norte do velho reino, chegou ao Rio de Janeiro em 1862, com 13 anos de idade.

Nascido em 1848, faleceu no Rio, a 29 de março de 1932, contando 84 anos de idade, dos quais 71 de existência no Brasil, tendo exercido na antiga Companhia de Carruagens vários cargos de confiança.

11. Sob o título "Comércio fixo licenciado"no *Anuário de Estatística Municipal*, vol. 4, edição comemorativa do centenário da Independência, figuram os seguintes algarismos acerca de fábricas de carruagens, no período de 16 anos.

1904	2	1909	1	1914	3
1905	1	1910	1	1915	3
1906	1	1911	2	1916	3
1907	1	1912	2	1917	3
1908	1	1913	2	1918	2
				1919	1

12. *Notícia sobre o desenvolvimento da indústria fabril no Distrito Federal*, publicada em 1908 para a Exposição de Milão.

13. Apud : *Boletim policial*, 1912, H. Carmo Neto.

14. *Estudo histórico sobre a polícia da capital federal*, Elísio de Araújo; *A hora no Rio de Janeiro*, Vieira Fazenda e o *Intendente Aragão*, Carmo Neto.

15. Gulodices para crianças e moçoilas vendiam-se na Confeitaria do Braço de Ouro, na rua dos Ourives nº 65. Em casa de d. Francisca de Paula Cordeiro Castelões – origem da afamada Confeitaria Castelões – casa que se estabelecera em 1846 no sobrado da rua São Pedro nº 61, havia finíssimos doces, peças frias e guisadas, pastelões folhados, chuvas de amor, biscoito para chá e doces "próprios para dieta homeopática". Mudando-se para a rua do Ouvidor nº 119, lado oposto ao em que , com o mesmo

gênero de negócio, se estabeleceu Joseph Cailtau, foram célebres os banquetes que preparou a Confeitaria Castelões, para as festas das Sociedades Filarmônica e Assembléia Fluminense.

16. Foram célebres e temorosos os cocheiros valentaços, entre outros, o "Carlota", "Gaiola", "Bexiga", "Jacaré", "José Moço", "José Mulatinho" etc., que viviam em lixas constantes com o "Campanhão", "Trinca-Espinhas", "Manduca da Praia", "Boca Queimada", que desapareceram da cidade, depois das medidas enérgicas do chefe de polícia dr. Sampaio Ferraz. Remanescente daquele grupo de cocheiros, lembramo-lo do "Pé Espalhado", que possuía o melhor cavalo de tílburi, e de José Joaquim Monteiro Sodré, por alcunha "o Cá te Espero", falecido a 7 de setembro de 1900 no prédio nº 180 da rua do Hospício.

17. O regulamento de 23 de junho de 1893, admiravelmente elaborado e executado nesse ano, prestou relevantes benefícios à cidade.

Capítulo 8

(Veículos precursores do bonde: diligência – ônibus – companhia de carros para Tijuca (maxambombas) – gôndola)

Diligência

Remontam ao reinado de Carlos Magno os primitivos carros de transporte, aos quais chamavam de diligências.

Abrindo veredas, construindo e melhorando estradas que punham em comunicação o seu império com as províncias romanas, criou aquele monarca um serviço regular de correios e cargos de cursores e *veridari* – equivalentes a estafetas e postilhões.

Desde a civilização persa, já existiam, no entanto, meios de condução que se assemelhavam aos dos correios do tempo de Carlos Magno[1].

Presume-se que foram estas diligências postais dos persas as adotadas pelos romanos – a *corpentum*, a *rheda*, a *birota* e a *clabula*, veículos puxados a quatro cavalos e também conhecidos por *quadrigoe*, descritos no código do imperador Teodósio.

Informa-nos Castro Lopes:

> Carros de quatro rodas, tirados por quatro cavalos, conduziam a vastos e suntuosos edifícios, à guisa de mudas ou postas e espalhando em profusão por todo o país os despachos do governo, que por uma aluvião de postilhões (*astandes*), eram logo metidos nas competentes bolsas...

Carros da mesma construção, mas empregados só para transporte de passageiros e sob aluguel, denominavam-se *meritoria vehicula*.

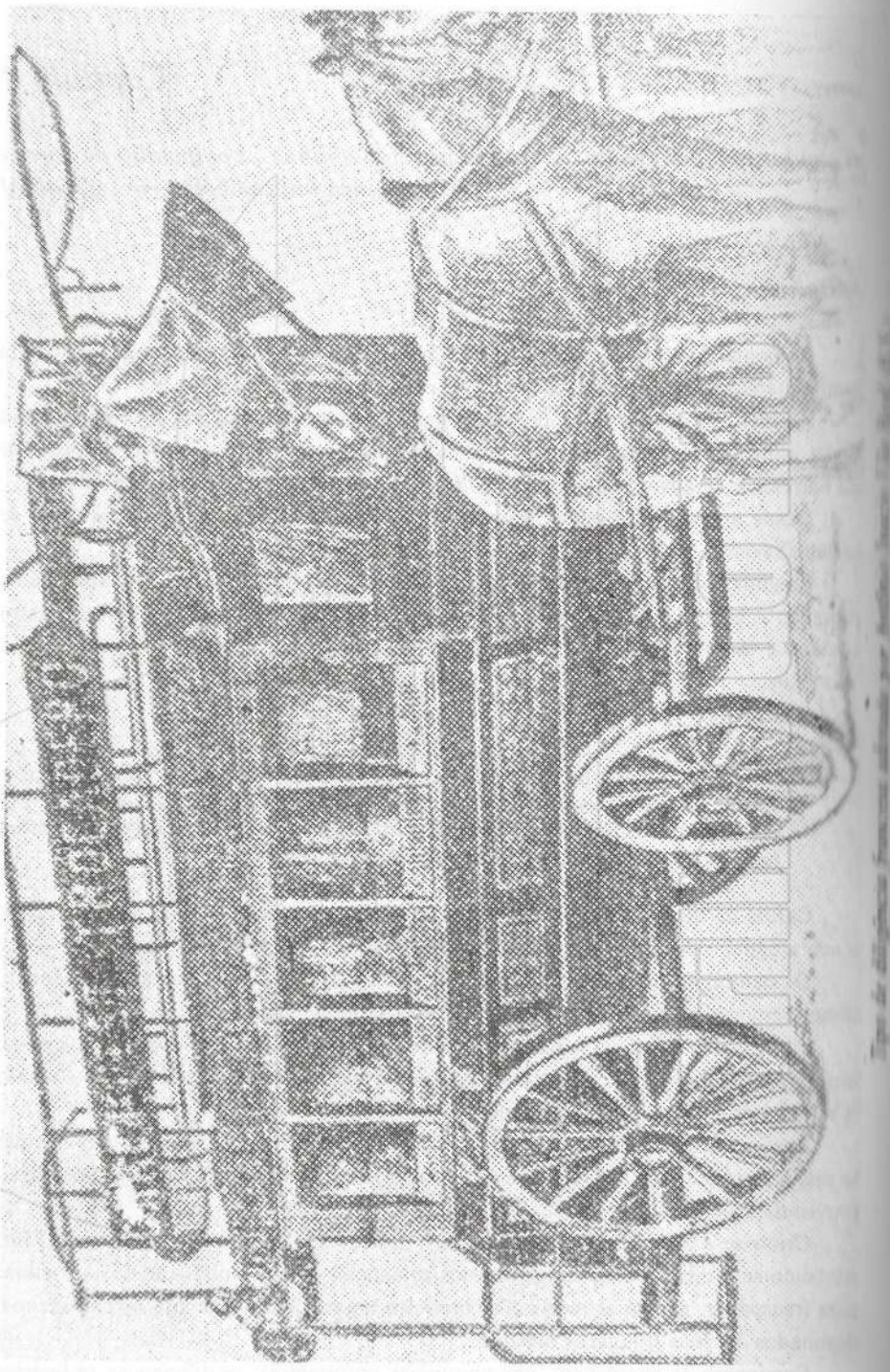
Os caminhos da Gália, ao tempo de sua fundação, após a conquista romana, foram percorridos por aqueles carros, de duas e de quatro rodas.

Observando Portugal a usança romana, de que nos fala Foville[2], organizou-se mui tardiamente no velho reino de além-mar o serviço dos correios, e só no século XVIII, o emprego das diligências no transporte de malas postais.

Apesar de iniciado esse importante serviço público antes de 1663 – ano em que se organizou no Rio de Janeiro – demorou até fins do século XVIII sua regulamentação provisória, que foi feita a 1° de abril de 1799.

Criou-se a Administração das Postas, Correios e Diligências da Terra e Mar, adotando-se a diligência (a *diligentia* dos romanos), de tipo antiquado dessa viatura, para transportar, não só as malas dos correios a horas marcadas, como os passageiros, destinados às vilas e lugares distantes[3].

Carripanas se chamavam, nas províncias portuguesas, as diligências ordinárias



ou reles, de viajantes.

Os franceses tiveram veículos dessa espécie, em 1815, puxados por quatro animais. Em 1835, os parisienses conheceram as *citadines* e, mais tarde, as *escossaisses*.

Para exemplificar a ojeriza popular pelas exigências da empresa e seu péssimo serviço, lembremos que no *argot* parisiense se dizia: *voiture à talons* e *voiture des cordeliers* (alusivo este termo ao clube dos republicanos vermelhos, instalado no mosteiro dos frades franciscanos).

Desapareceram com a canção dos bulevares que, irreverente e tulmutuária, se não cansou de repisar *L'adieu à la voiture...*

As primeiras diligências que trafegavam no Rio de Janeiro pertenceram a Sebastião Fábregas Surigué[4].

Por aviso régio de 18 de outubro de 1817, concedeu-lhe o príncipe regente d. João privilégio exclusivo para estabelecer esses veículos entre a cidade e os palácios da Boa Vista (em São Cristóvão) e da fazenda de Santa Cruz. A concessão tinha dois objetivos: facilitar o transporte de malas do correio, e proporcionar uma condução cômoda às pessoas que quisessem ter a honra de beijar a augusta mão de Sua Alteza.

Puxavam os carros quatro animais, com igual número de mudas, pelo trajeto da cidade a Santa Cruz.

Partiam do Centro às quatro horas da madrugada, para chegarem à fazenda real às nove e meia. Voltavam às cinco e meia da tarde e chegavam à cidade às dez e meia da noite[5].

Os lugares eram numerados e a passagem custava 8$, despendendo-se esta quantia, na viagem de ida e volta, com direito o passageiro de se demorar em Santa Cruz.

Não sabemos se as diligências de Surigué foram além do ano de 1818, mas é certo que por decreto de 1º de outubro desse ano se concedeu idêntico privilégio a Joaquim José de Melo, para carros e animais de posta e de transporte de passageiros, da cidade àqueles lugares.

A viagem a Santa Cruz constituía, naquele tempo, em regalo para a gente da cidade.

Havia sido melhorada a estrada real (aberta em parte pelos jesuítas), graças às obras executadas pelo intendente geral da polícia, Paulo Fernandes Viana.

Doze léguas de seu percurso foram assinaladas por marcos de pedra, pela intendência da polícia.

Foi, justamente, pela mesma época, que a velha estrada teve seus grandes dias de esplendor. Por ela passavam régias carruagens, os ministros de Estado e a nobreza.

Em seu percurso ficavam quatro pousos ou hospedarias, um no Campinho, pouco adiante de Cascadura; o segundo, em Realengo; o terceiro, na venda do Santíssimo[6]; e o quarto, na fazenda do Mato da Paciência.

Por serem deficientes os cômodos da casa da fazenda real, os visitantes que ali chegavam, os toma-larguras e criádos do paço hospedavam-se habitualmente na fazenda do Mato da Paciência, pertencente a João Francisco da Silva e Sousa, casado com d. Mariana Eugênia Carneiro da Costa.

Esta senhora era a filha mais velha de Brás Carneiro Leão e de d. Ana Francisca Maciel da Costa, primeira baronesa de São Salvador de Campos.

D. João e sua família descansavam, uma vez ou outra, em suas viagens, na fazenda do Bangu, propriedade de d. Ana de Morais e Castro.

De envolta com interessantes depoimentos da senhora Maria Graham, na obra *Journal of a voyage to the Brazil*[7], a ilustre escritora inglesa alude àquela afidalgada fazenda carioca e, sobretudo, à do Viegas, em Campo Grande.

Invalidados decreto e obrigações de 1° de outubro de 1818, de que trata a *Coleção Nabuco*, concedeu-se, a 21 de junho de 1821, licença sob o aviso n° 30, assinado pelo ministro e secretário da Fazenda, conde de Lousã (d. Diogo de Meneses), a João Batista Bonneille, para "erigir uma pequena mala-posta nesta cidade, servindo também à comunicação de seus moradores".

Seria, talvez, uma espécie de mala-posta, como a dos ingleses, cujo desenho se vê no *Dicionário de Larousse*.

Nenhuma outra concessão, nas duas primeiras décadas do século, além das de Surigué, Joaquim de Melo Bonneile, encontramos na legislação e em documentos dos arquivos.

Mas, se atendermos aos termos precisos dos decretos de 8 e 18 de maio de 1824 (ordenando o pagamento ao proprietário de diligências para a fazenda de Santa Cruz) não nos pode restar dúvida quanto à manutenção daquele serviço, pelo menos até 1824.

Longo período decorreu até 1844, sem a expedição de atos oficiais acerca de deligências.

Max Fleiuss, em sua opulenta *História administrativa*[8], registra a carta imperial de 2 de junho de 1844, concedendo autorização a Jacques Bourbousson para montar esse serviço de deligências na corte.

No *Repertório da legislação*, de Furtado de Mendonça, não se faz referência a essa concessão, e noutros trabalhos da mesma natureza nenhum informe se encontra igualmente acerca de Bourbousson.

No *Jornal do Commercio* de 3 de agosto daquele ano aparece, porém, um anúncio de novo sistema de montar carros e carruagens que se estava a fazer à rua do Lavradio n° 65, e declara a anunciante que por esse invento, o autor – J.B. – obtivera um privilégio de Sua Majestade, por cinco anos.

Coincidem as iniciais do anúncio com as de Jacques Bourbousson e, da mesma sorte, a indicação da rua e número, com o que se lê no *Almanarque Laemmert*, de 1847, no qual figura aquele industrial, com fábrica de seges e carruagens na rua do

Lavradio, nº 65.

Pouco antes de 1850, inauguraram-se linhas para Botafogo, São Cristóvão e Tijuca, uma das mais prósperas empresas teve a direção do espanhol Ramon Benito Perez, com carros de quatro rodas, puxados por igual número de animais.

Ramon Perez foi um dos proprietários do hotel Perez, en Andaraí Pequeno, atual rua Conde de Bonfim.

Concorrendo com empresas exploradoras desse serviço, Theodoro Klett, em virtude do privilégio que lhe fora concedido, durante cinco anos, pelo decreto nº 1.096, de 19 de dezembro de 1852, fabricou e pôs em circulação outras diligências. Inaugurou, desde logo, uma linha de veículos desse espécie para São Cristóvão.

Entre o centro comercial e o Jardim Botânico trafegavam em 1854 os carros da Sociedade Lagoense, de que foram diretores Antônio de Pádua e Silva e José Maria Teixeira.

De 1857 em diante, começaram a trafegar com horário as diligências da empresa de Antônio Inácio Vila Real, com cocheiras situadas no campo de São Cristóvão.

O relatório do chefe de polícia da Corte, de 1866, registra o número de 91 diligências, pertencentes a diversos.

Havia, então, várias empresas: – a das diligências roxas, de Antônio José Gonçalves; a das amarelas, de Vila Real & C; e das brancas e azuis, de propriedade de Cândido Marques da Cruz.

Desde 1864, trafegavam as diligências da empresa Flor do Comércio.

O ponto inicial dos veículos de todas as empresas ficava no largo de São Francisco de Paula.

Deste logradouro saíam, de meia em meia hora, as diligências roxas para Catumbi, Rio Comprido e campo de São Cristóvão.

As amarelas, em número maior, partiam, duas de cada vez, com o horário daquelas, e destinadas a Catumbi, Rio Comprido, São Cristóvão e Benfica.

As brancas e azuis, com cocheiras à rua Nova do Conde (Frei Caneca) nº 108, saíam, a princípio, do mesmo local e depois, da rua Direita, para o Rio Comprido e Catumbi, inaugurando-se, posteriormente, uma linha para o morro de Santa Teresa.

Desta empresa, foi gerente, em 1869, José Augusto.

Em 1867 ascendiam a 109 os carros daquelas empresas, devidamente licenciados, fazendo-lhes forte concorrência os veículos de Tomás Xavier Ferreira de Meneses[9], que estacionavam no largo de São Francisco de Paula, em frente à rua do Ouvidor.

A despeito das hostilidades de Vila Real, e de Gonçalves – o vaqueiro – e do capitão Cirne, que se estabelecera com três carros, em São Cristóvão, e apesar de repetidos conflitos entre cocheiros daquelas empresas e empregados de Tomás de Meneses, manteve este negociante, por largo tempo, o serviço de suas diligências.

Serviam estes veículos ao bairro de São Cristóvão, indo até o campo, à Cancela, na rua São Luís de Gonzaga, e à ponta do Caju.

Pelo decreto nº 4.082, de 22 de janeiro de 1868, foi concedido a Carlos Alberto Morsing a autorização para o tráfego entre o Centro da cidade e os bairros do Rio Comprido, São Cristóvão, saco do Alferes e Caju. Pela cláusula segunda das condições citadas no decreto, o concessionário poderia estabelecer o ponto de partida de suas diligências na rua da Carioca.

Ainda em 1868, o comendador Jerônimo José de Mesquita pediu permissão ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas para estabelecer uma linha que terminasse na Tijuca, a partir do cruzamento das ruas Estácio de Sá e São Cristóvão.

No mesmo ano, João Van Erven Sobrinho solicitou outra concessão, para o bairro de Botafogo.

Mais 28 diligências registrou a Secretaria da Polícia em 1868, perfazendo, ao todo, 137 em tráfego.

Antônio José Gonçalves mantinha, no fim do ano, linhas para os bairros de Botafogo, Real Grandeza, Laranjeiras, Andaraí, São Cristóvão, Caju, Benfica e rua Bela de São João.

Nova concessão, e com caráter especial, foi outorgada, em 1869, pelo decreto nº 4.383, de 23 de junho, sendo ministro da Agricultura o conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão.

Permitiu esse decreto que a Silvestre S. Battin e Alberto H. Hager fossem transferidos, pelos concessionários Carlos Alberto Morsing e B. Caymari, os privilégios e favores dos decretos nºs 4.082, de 22 de janeiro de 1868, e 4.322, de 19 de janeiro de 1869.

Poderiam os concessionários estabelecer linhas de trilhos de ferro para bairros do Saco do Alferes, Rio Comprido, São Cristóvão, Caju e Andaraí, até a raiz da serra da Tijuca, e reunir as duas empresas das concessões anteriores numa só. Estipulava uma das cláusulas:

> O ramal ou linha para o bairro de Andaraí não passará da raiz da serra e se destacará em bifurcação, do tronco principal, na rua do Mangue da Cidade Nova, seguindo pelo mesmo traçado que percorriam as locomotivas da extinta companhia de carris de ferro da Tijuca.

Aludia-se à linha das maxambombas – cujo tráfego fora suspenso desde 1865.

De 1870 a 75 se criaram outras empresas de diligências: a Marimac, com uma carreira para o Andaraí, tendo de trinta em trinta minutos, no largo de São Francisco de Paulo, um carro à disposição do público, e a empresa das diligências verdes, partindo do mesmo local e no mesmo espaço de tempo, veículos para Cancela e São Cristóvão, e da rua Primeiro de Março, para o bairro do Engenho Velho.

Durante os cinco anos de 1870 e 71, requereram ao Ministério da Agricultura licença para novas linhas: dr. Antônio José Fausto Garriga, Ernesto Cibão, Freitas & C., João Gonçalves Pereira Lima, Joaquim Antônio Fernandes Pinheiro, José Cândido

da Silva e dr. Luís Bandeira de Gouveia.

No qüinqüênio de 1876-80, inauguraram-se as linhas que partiam da praça D. Pedro II (junto ao chafariz das pirâmides) e entre a rua Primeiro de Março e o Catete; para o morro de Santa Teresa e rua São Clemente e das Laranjeiras.

A 1º de dezembro de 1878 iniciou-se um serviço da praia de Botafogo, canto da rua São Clemente, até Copacabana. Pertenciam os veículos ao dr. Figueiredo Magalhães, que montara ali uma casa de saúde para convalescentes, cômodos para banhistas e um hotel anexo. As diligências trafegavam de hora em hora, das sete às dez horas da manhã e das cinco da tarde às oito da noite.

Na rua Visconde de Itaúna, próximo do atual hospital São Francisco de Assis, ainda existia, em 1878, o depósito ou estação de carros de uma das empresas exploradoras daquele serviço para o arrabalde de São Cristóvão.

Os registros da fiscalização policial de veículos, relativos ao período de 1869-84, assinalam 374 diligências matriculadas e assim descriminadas:

Anos	Matrículas
1869-70	175
1871-72	89
1873-74	61
1875-76	10
1877-78	10
1879-80	11
1881-84	18

Dos 89 carros de 1871-72, o relatório do dr. Antônio Ferreira Viana, presidente da Ilma. Câmara Municipal, discrimina 25, como pertencentes a diversos, e 16, de propriedade da Companhia de Carruagens Fluminense.

O bonde, por essa época, desbancara a fama das diligências, dos ônibus e das gôndolas. De todos esses veículos, o que menos sofreu foi a diligência. Era a condução dos pobres, a mais barata e procurada pelas classes desprovidas de recursos.

Escrevia, em 1886, Émile Allain[10]:

"*Les deligences qui constituaient autrefois le seul moyen économique de parcourir les longues distances...*"

Quando se proclamou a República, restavam, das antigas empresas e da Companhia de Carruagens Fluminense, apenas 12 carros ocupados no tráfego para Botafogo e Laranjeiras.

O ponto de parada desses veículos ficava no largo da Carioca, na face onde se erguia o casarão do hospital da Venerável Ordem Terceira da Penitência, demolido na administração do prefeito dr. Pereira Passos.

Os veículos da linha de Botafogo tinham como ponto terminal a praia, em frente

à rua São Clemente. Recebiam passageiros descalços e sem colarinho, fazendo concorrência aos caras-duras da Botanical Garden. Transportavam trouxas de roupas e pequenas cargas, tabuleiros com doces, verduras e frutas, das que eram vendidas por mercadores ambulantes.

Com balaústres e bancos, à maneira dos bondes antigos, dos chamados – para fumantes – diferenciavam-se, todavia, pelas rodas, que se assemelhavam às dos pequenos caminhões, e tinham também mais altos os estribos.

Em seu conjunto, a diligência era bem menor do que qualquer tipo de bonde de tração animal.

Esses veículos, que rodavam fora de trilhos, obedecendo a horário, até os últimos meses do ano de 1895 eram em número de 12, tendo sido numerados na seção competente da prefeitura.

Os destinados exclusivamente ao transporte de carga estacionavam na praça Quinze de Novembro, de conformidade com o artigo 26 do regulamento policial de 23 de junho de 1893.

Deixaram de trfegar em 1906 as últimas diligências urbanas, que, em número de 11, se empregavam no serviço de carga, continuando, porém, no tráfego da serra da Tijuca e, por vezes nas freguesias de Irajá, Jacarepaguá e Campo Grande.

As diligências da Tijuca partiam do ponto terminal da linha de bonde da Companhia São Cristóvão.

O percurso, desde o fim da rua Conde de Bonfim até a "Bica do Monteiro"e ao Alto da Boa Vista, fazia-se, no máximo em trinta minutos. Para os lindos recantos da floresta, a viagem era feita em velhas seges e vitórias da cocheira situada na rua Conde de Bonfim nº 119.

Por uma viagem redonda ao Alto da Boa Vista, pagavam-se 10$. Encontrava ali o excursionista animais de sela para passeios, alugados, antes de 1870, desde seiscentos réis a 1$200.

Conforme as horas de utilização dos animais, eram estes alugados, em anos posteriores, a 5$ e a 10$.

O proprietário daquela cocheira, Plácido Antônio Fernandes Perez, descendente do antigo dono das diligências e do Hotel Perez, manteve durante muitos anos o serviço de transporte da rua Conde de Bonfim ao Alto da Boa Vista. O preço da passagem importava em 1$. Os moradores da serra da Tijuca ou os hópedes dos hotéis White, Jourdain, Inglês e Vila Moureau podiam tomar assinatura mensal por 49$, ou em cupons que, por 8$, lhes davam direito a dez passagens.

Além das diligências de Fernandes Perez, outras trafegavam, desde a "Muda da Tijuca", indo a vários pontos da serra.

Em todo o Distrito Federal, os registros municipais anotaram, de 1901 a 1903, dez diligências e 14, em 1904, baixando a 11, em 1906.

A estatística dos veículos licenciados pela municipalidade oferece, a partir de

1907, os seguintes algarismos, mostrando-nos o emprego daquele meio de condução, quase centenário, que desapareceu de vez em 1914:

Anos	Matrículas
1907	5
1908	3
1909	4
1910	7
1911	3
1912-13	4

A estatística policial de 1912 registra quatro diligências licenciadas[11], e a de 1913, seis, sendo uma matrícula em fevereiro, três em março, uma em abril e uma em novembro[12], todas licenciadas fora da cidade.

Vejamos agora, através da legislação, qual o estado da viação no interior das províncias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, por meio do trole e da diligência, em dias do Segundo Reinado.

Tem data de 7 de agosto de 1852 o primeiro decreto do governo imperial, favorecendo o serviço regular de transporte na província de Minas.

A fim de tomar uma companhia para construir, melhorar e conservar duas linhas de estradas de rodagem, concedeu-se a Mariano Procópio Ferreira Laje, pelo prazo de cinqüenta anos, a faculdade de organizar o serviço de transporte, em diligências e carruagens, do rio Paraibuna até Barbacena e desta cidade à de São João del-Rei e a outros pontos.

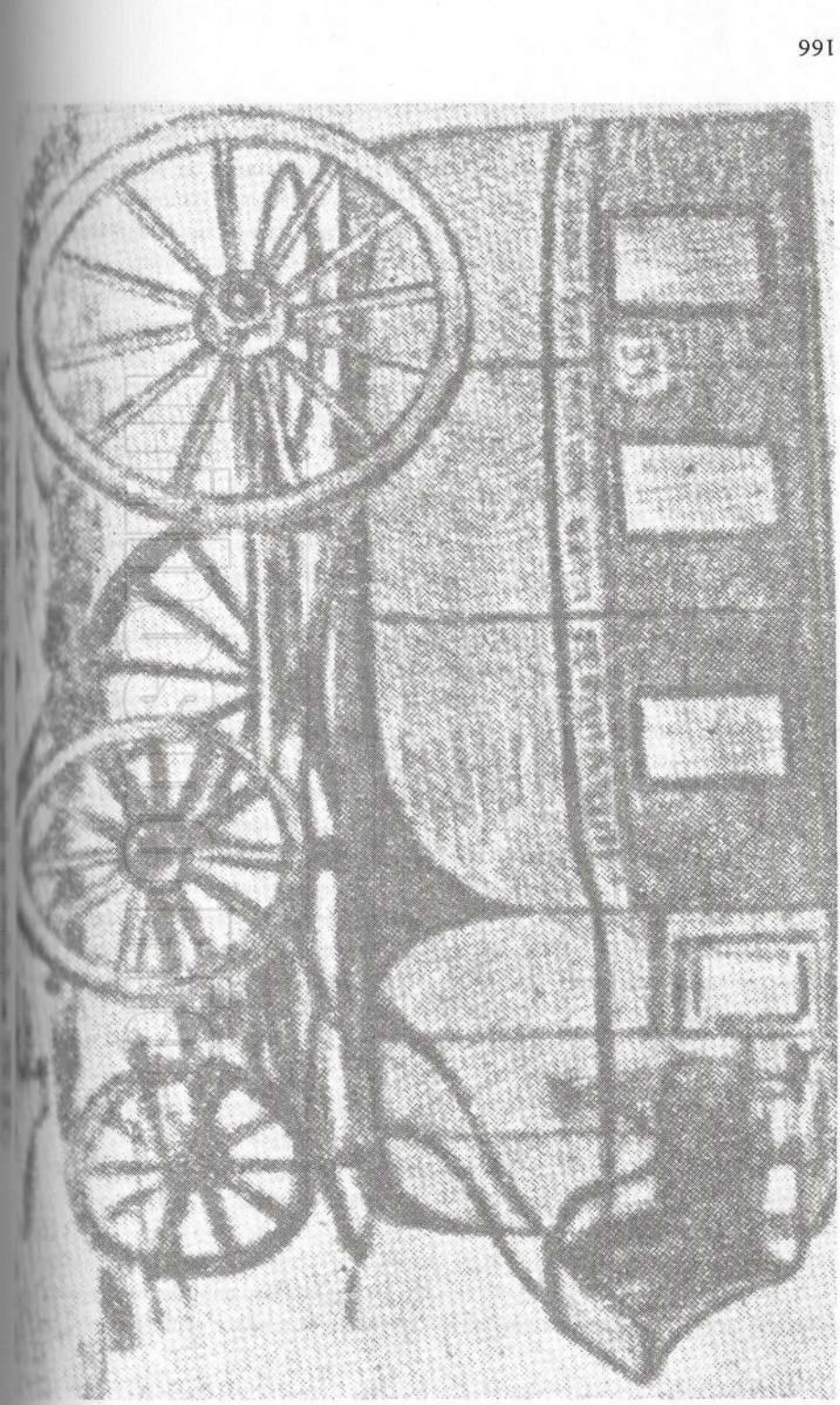
Em 1853, realizavam-se viagens diretamente do Rio de Janeiro ao interior da província do mesmo nome, nos pontos servidos mais tarde pela Estrada de Ferro D. Pedro II, sem as constantes e incômodas mudanças de veículos, como anteriormente se fazia.[13]

Facilitados os meios rápidos de comunicação, não tardavam os atos governamentais, concedendo privilégios, entre os quais o mencionado no decreto nº 1.998, de 21 de outubro de 1857, de uma linha de diligências entre Porto Novo do Cunha e Paraíba do Sul, pela estrada União e Indústria.

Inauguraram-se sucessivamente várias linhas de semelhantes veículos: de Mauá, no município de Magé, a Petrópolis e desta cidade a Juiz de Fora, pela estrada de rodagem União e Indústria; em Entre-Rios, Porto das Caixas, Teresópolis (da viação Teresopolitana, em correspondência com as barcas da Piedade), Friburgo, São João Marcos, Vassouras, Valença etc.

Os carros de alguns empresários eram fechados, acomodando-se as malas dos viajantes no toldo dos veículos.

Beneficiando-se igualmente outras zonas, adotou-se o *break* – carruagem de quatro



rodas – duas das quais grandes, e com assentos elevados, adiante, e dois bancos longitudinais, com lotação para seis pessoas.

Havia, além disso, o *break-course*, espécie de pequena diligência, e a jardineira ainda hoje usada no sertão paulista, transmitindo-se esse nome a uma espécie de charrete. Trafegaram no interior da província do Rio e na de São Paulo alguns carros daquele modelo, pertencentes a empresas anglo-americanas.

Nas províncias do Sul – Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul – ultilizaram-se freqüentemente as diligências para transporte de passageiros e mercadorias, em lugares ainda não servidos por estradas de ferro.

Ônibus

Historiadores franceses atribuem ao notável geômetra, filósofo e literato Blaise Pascal a iniciativa de um projeto de carruagem pública que, oferecendo conforto aos passageiros, circulasse em Paris.

Essa idéia, exposta por Pascal ao duque de Rouanés, foi por este aceita. Com os senhores de Sourche e de Crenan, Rouanés solicitou permissão ao rei para estabelecer ônibus na capital do reino de França.

A 27 de fevereiro de 1662, Luís XIV mandou expedir a carta patente, atendendo a súplica que, sob a inspiração de Pascal, lhe fora dirigida.

As primeiras carruagens públicas começaram a circular a 18 de março de 1662 entre Luxemburgo e a porta de Santo Antônio. A lotação era de oito passageiros. Os veículos, pintados de azul cerúleo e guiados por cocheiro com librés de tecido azul, levavam dois lacaios, com indumentária da mesma cor.

Abandonou-se em curto prazo, antes de findar o ano de 1678, esse meio de locomoção em Paris, e só o restauraram 150 anos depois[14], em 1828. Pouco antes, circulara de Nantes a Bordeaux uma pequena linha de ônibus.

São de 1828, alcançando o reinado de Carlos X, os ônibus grandes e fechados, puxando-os três cavalos.

Apareceram simultaneamente outros tipos, tendo os característicos das diligências que circularam em Paris, ou particularidades em que imitavam uma viatura comum de praça, com duas rodas.

A Entreprise des Omnibus, pouco mais tarde, pôs em circulação um ônibus com dois pavimentos e, disputando-lhe a freguesia a Entreprise des Tricycles fez trafegar um carroção fechado, com janelinhas laterais, nas linhas do Palais Royal, place des Victoires e boulevard Montparnasse.

Lançou-se pela mesma época nas ruas de Paris um novo veículo, o ônibus pequeno para famílias.

Inúmeras concessões foram expedidas no correr dos anos, estendendo-se

espantosamente a circulação desses veículos por todos os recantos da capital francesa.

A 18 de junho de 1860, lavrou-se um termo de convenção, entre a municipalidade do Sena, representada por Haussmann, e a sociedade anônima Entreprise Generale des Omnibus organizada em 1855.

Durante o inverno de 1829, esse sistema de transporte passara a Londres.

Os ingleses conheceram-no no ano seguinte ao em que os Estados Unidos fizeram trafegar o primeiro trem, da cidade de New York para o norte da União Americana.

Antes de 1837, mandado vir da Europa por João Lecoq, chegou ao Rio de Janeiro um ônibus grande, de quatro rodas e dois pavimentos com escadinha de três degraus e todo pintado de vermelho.

Em caráter provisório e com aplausos gerais, iniciou o tráfego, conduzindo passageiros do Rocio Grande (praça Tiradentes) até a praia de Botafogo – canto do caminho novo – que é a hoje rua Marquês de Abrantes.

Nos primeiros dias, alugadores de animais de montaria e segeiros quase apedrejaram o veículo.

Revoltava-se a inveja contra quem rompia com a rotina, em favor do interesse público.

Com a certeza de bom êxito, observado nesse ensaio, e já conhecidas as vantagens pecuniárias, tratou-se de formar uma empresa para exploração, uso e gozo do novo meio de transporte, que, com grande sucesso, ia sendo adotado em cidades européias e da América do Norte.

Vamos encontrar circunstanciada notícia da instalação da companhia de ônibus no volume especial do *Jornal do Commercio* que se publicou em comemoração do Centenário da Independência[15].

Na regência de Araújo Lima, a 11 de outubro de 1837, o desembargador Aureliano de Sousa e Oliveira Coutinho – gentil–homem da casa imperial e futuro visconde de Sepetiba – instalou aquela empresa.

Nascera o projeto numa reunião íntima, com a presença de Aureliano, Paulo Barbosa da Silva, José Ribeiro da Silva , Manuel Odorico Mendes[16] e Carlos Augusto Taunay. Assentou-se, desde logo, constituir uma empresa de carros, denominados em França *omnibus*, e que ali e noutros países serviam admiravelmente o público.

Organizavam-se os estatutos, promovendo a subscrição de acionistas, e no mesmo dia designado o agente da projetada companhia, Carlos Augusto Taunay, para se entender com capitalistas que poderiam auxiliar o novo empreendimento.

As trezentas ações, de 100$, tiveram adquirentes em poucos dias e, antes de decorridos dois anos daquela instalação provisória, já esses títulos haviam excedido o número prefixado e davam prêmio.

O resultado fora, pois, muito além da expectativa dos organizadores.

Conceituava o desembargador Oliveira Coutinho:

> O espírito de associação que, felizmente, entre nós se desenvolve e que promovido e animado tantos melhoramentos promete ao país, assegura também o sentimento geral de falta experimentada das conduções de que se trata. Elas concorrerão para engrandecer a capital do Império, aumentando e aformoseando os seus arredores.

Deveriam as linhas projetadas partir de lugar central para Botafogo, Engenho Velho e São Cristóvão e se estenderiam a pontos mais longínquos, multiplicando-se por diferentes arrabaldes, persuadidos como estavam os fundadores da empresa de que esta se consolidaria.

Submetidos projeto e estatutos ao estudo da Assembléia Geral, resolveu o Poder Legislativo votar a concessão, que se converteu em lei a 14 de setembro de 1837.

Ficava, desta forma, concedido privilégio exclusivo, durante dez anos, à Companhia de Ônibus, para estabelecer nesta cidade carros destinados ao transporte de passageiros, sendo aprovados na íntegra os seus estatutos.

Iniciou-se o tráfego em julho de 1838 com quatro carros de dois pavimentos, tirados por quatro animais.

A passagem custava duzentos réis – preço que foi duplicado em 1842.

Os primeiros carros tinham a aparência do bonde fechado que, aparecido em 1868, teve efêmera duração. Dispunham de dois bancos corridos, de cada lado, como os daquele veículo das companhias de carris.

A estação principal localizou-se na rua do Senado, entre as do Lavradio e Inválidos. Ocupava vasto terreno, adquirido nos primeiros anos de funcionamento da companhia e no qual se fizeram várias instalações, quando presidente o capitalista Jerônimo José de Mesquita, mais tarde barão de Bonfim.

Partiam os carros da praça da Constituição, em frente do hotel Itália, que por muitos anos ocupou o prédio nº 1 daquele logradouro.

Inaugurada definitivamente a linha para Botafogo, em janeiro de 1839 trafegaram mais dois carros, com horário muito espaçado – um para o Engenho Velho e outro para o bairro de São Cristóvão.

Os serviços dessas três linhas sofriam constantemente transtornos e interrupções. Chegavam a paralisar em dias de chuvas torrenciais, sobretudo no caminho para Botafogo, que se transformava em vasto atoleiro.

Por efeito da concorrência que a empresa fazia aos carros de praça, sentiram-se prejudicados os donos de cocheiras, os quais, sem demora, se combinaram para hostilizá-la.

Foram em comissão à presença de Jerônimo de Mesquita e solicitaram-lhe a dissolução da Companhia de Ônibus – causa da ruína de todos – alegavam os reclamantes.

Já onerados estes pelo pagamento do imposto de barreira, que se estabelecera para o calçamento a ser feito, no Catete, não poderiam suportar os encargos de seu

comércio, diante daquela concorrência.

Por outro lado, reclamava a Câmara Municipal contra os estragos causados pelos veículos da companhia nas ruas.

Tornaram-se então quase diários os autos de infração de posturas, compelindo a empresa exploradora da concessão a pagar avultadas multas.

Os ônibus deveriam estar sempre limpos, constantemente varridos e trazer as lanternas acesas, da Ave-Maria em diante, excetuadas as noites de luar.

A menor inobservância de quaisquer dessas determinações seria punida pela municipalidade.

O público, devido à acérrima campanha dos donos de carros de praça, ou mesmo por causa do mau serviço dos ônibus, não os procurava.

Nenhuma senhora que se prezasse ousaria entrar num ônibus.

Diz-nos um cronista do tempo:

> Quem primeiro cometeu essa imprudência foi a digna senhora d. Isabel Amaral, uma das elegantes cariocas da metade do século e que se casou com o livreiro Henrique Laemmert[17].

Passados aqueles dias de lutas, a Companhia de Ônibus começou a prosperar, removendo obstáculos que a ganância dos segeiros e donos de cocheiras lhe haviam criado.

Crescera a cidade e se dilatara sua área, com a população de 137.078 habitantes e 17.356 "fogos", recenseados no inquérito a que se procedeu em 1838 e que acusou mais 24.383 habitantes do que em 1821 (ano em que se registraram 112.695 almas)[18].

No decurso de 17 anos (de 1821 a 1838) a capital do Império tivera um aumento de 3.776 "fogos".

Usos e costumes se modificaram nesse período, acompanhando, não só o surto do trabalho, como o crescimento médio anual de 1,27% da população.

O reduzido número de habitantes registrados 39 anos antes, em 1799, nas freguesias de N.Sª da Candelária, São José e Santa Rita, em confronto com o que mostrou o recenseamento de 1838, bastava para provar o desenvolvimento que se acentuara[19].

O ônibus demarcou evidentemente, a partir de 1840, uma fase – e das mais assinaladas – da evolução da metrópole brasileira.

Reconhecidas a comodidade da condução e a melhoria de seus serviços, tornou-se, em conseqüência disso, mais freqüente a mudança de moradores das ruas comerciais para os arrabaldes.

De fato, o transporte cômodo levou a população a localizar-se em lugares arejados. Apressou as construções e o estabelecimento do comércio nos bairros, dando, destarte, mais expansão à vida social, desafogo à subsistência das famílias e novas fontes de recursos ao Erário.

Bairros abandonados, como os do Andaraí Pequeno, do Caju e do Pedregulho, prosperaram rapidamente, levantando-se, em vastos terrenos e chácaras, boas edificações.

Negociantes e industriais ingleses deram o exemplo, procurando os arrabaldes[20].

Em 1839, a freguesia de Santana – a mais próximia da zona onde estavam localizados o grande comércio da cidade, os trapiches e depósitos – possuía 110 casas de negócio, triplicando-as em 1843, pois, então, já se contavam 348.

Registrava a fiscalização municipal, no distrito da Lagoa, 69 casas em 1843, contra duas, apenas, em 1839.

Engenho Velho, que se estendia por enorme área, contava, de acordo com a estatística de 1843, 213 estabelecimentos comerciais, contra 35, arrolados em 1839[21].

Agindo todos esses fatores, sociais e econômicos, do progresso da cidade, a Companhia de Ônibus, desde 1842, devido ao aumento da população nos arrabaldes, criara as linhas das Laranjeiras, de Andaraí Pequeno, Rio Comprido e a da rua Nova do Imperador (atual rua Mariz e Barros).

Para atender à afluência de passageiros, foram triplicados os carros que serviam àquelas linhas, pela manhã e à tarde.

Em 1847 estava eleita a nova diretoria da companhia para o biênio de 1847-48.

Exercia a presidência Joaquim José dos Santos Júnior, negociante à rua dos Pescadores nº 4 (Visconde de Inhaúma) e a secretaria estava a cargo de Honório José da Cunha Gurgel do Amaral, morador à rua D. Manuel nº 54, e dirigia a tesouraria o barão de Bonfim, negociante à rua dos Pescadores nº 10.

O inspetor geral das linhas era Geraldo Caetano dos Santos, irmão do grande ator João Caetano.

Para Botafogo, rodavam, das seis horas da manhã às oito da noite, 11 ônibus, e daquele bairro para a cidade, desde as sete horas da manhã, 12 carros.

Para Laranjeiras, partiam quatro carros pela manhã e quatro à tarde e de regresso à praça da Constituição, igual número de veículos, às mesmas horas. Nos domingos, circulavam mais dois carros de ida e dois de volta.

O bairro do Engenho Velho era contemplado com seis viagens diárias, até o largo da Segunda-Feira, no princípio das ruas Conde de Bonfim e São Francisco Xavier, regressando os veículos à cidade com igual número de viagens.

Quatro ônibus serviam o Rio Comprido – das seis e meia da manhã às cinco e meia da tarde – voltando ao ponto inicial, das sete e meia da manhã às seis e meia da tarde.

Andaraí Pequeno – a Tijuca de nossos dias – contava com duas viagens de ida: às seis e meia da manhã e às cinco horas da tarde; e duas de volta: às oito, pela manhã, e às seis e meia da tarde, sendo dos bairros da cidade o menos favorecido pelo horário de 1847.

Os ônibus para São Cristovão rodavam cinco vezes por dia: duas pela manhã (às

seis e oito horas) e três pela tarde (às duas e meia, quatro e meia e seis e meia), e regressavam ao ponto inicial, em duas viagens pela manhã e duas à tarde.

Faziam duas viagens (sete e nove horas) os carros que iam até a rua Nova do Imperador; e duas à tarde, trafegando em retorno à cidade igual número de veículos.

Para o Jardim Botânico e outras localidades distantes, alugavam-se ônibus extraordinários no escritório da rua do Senado.

Por decreto de 15 de março de 1848 a companhia concessionária desse serviço obteve prorrogação de prazo, por dez anos.

Aumentou, em 1850, o material rodante, que ficou sendo dos melhores, no que respeita ao conforto que tinham os passageiros.

O fundo de reserva da companhia atingiu, em 1861, 72 contos.

Nesse ano, o ponto inicial dos carros, que se transferira, em 1859, da praça da Constituição para o largo São Francisco de Paula, dispunha de uma pequena estação, situada no mesmo local onde muito mais tarde se instalou o escritório da Companhia de São Cristóvão.

Desdobrada, em princípios de 1865, a concorrência das diligências e das gôndolas, que também haviam melhorado os seus carros, viu-se a empresa na contingência de suprimir o tráfego em algumas linhas.

As cinco que restavam (das Laranjeiras, do Andaraí do Portão Vermelho, do Rio Comprido e da Fábrica das Chitas), já não correspondiam, em 1867, às necessidades sempre crescentes da população e à receita da companhia.

Cessaram os ônibus de trafegar em 1868 no Centro da cidade.

A única linha em circulação nos arrabaldes estendia-se da praia de Botafogo às Três Vendas, na Gávea. Os carros estavam em correspondência com os da linha de bondes, então recentemente inaugurada, cujo ponto terminal não passava da praia de Botafogo.

Derradeiro rastro do caminho percorrido pela trintona companhia de ônibus, a linha de Botafogo à Gávea foi, pouco e pouco, diminuindo o tráfego, na impossibilidade de manter esse serviço.

Desapareceu ao tempo da Botanical Garden Rail Road Company, absorvida pelo bonde dessa empresa de carris que, mais tarde, em 1882, vendida por dez mil contos de réis, passou ao domínio da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico.

Companhia de Carros para Tijuca – Maxambombas

Governava o país em 1856 o décimo segundo ministério do reinado de d. Pedro II – o Ministério de Conciliação –, quando o conselheiro Luís Pedreira do Couto Ferraz, ministro dos Negócios do Império e futuro visconde de Bom Retiro, concedeu privilégio a Thomas Cochrane ou à empresa que se organizasse, para o estabelecimento

de uma linha de carris[22].

O privilégio por vinte anos, para fazer circular até o bairro do Andaraí Pequeno novo sistema de carros, tirados por animais, caducaria, no entanto, se, no fim de dois anos, não fosse iniciado o tráfego.

Deveria o concessionário ou a empresa que se organizasse entender-se com o conselheiro Cândido Batista de Oliveira e seu filho, Luís Plínio de Oliveira, que estavam no gozo de uma concessão para outra linha de carris até o morro da Boa Vista, no caminho que ia ter à Gávea.

O traçado da concessão Cochrane obedeceria ao seguinte percurso: rua do Conde (ponto inicial), campo da Aclamação, em direitura à rua do Sabão da Cidade Nova (Visconde de Itaúna) e por esta, em toda sua extensão, até encontrar a de São Cristóvão; daí pela rua Nova do Imperador (Mariz e Barros), tomando rumo da rua do Engenho Velho (Haddock Lobo) e da estrada do Andaraí Pequeno ou estrada para Tijuca (Conde de Bonfim), finalizando no lugar Boa Vista, na serra da Tijuca, fim da estrada velha.

Dentro dos primeiros três anos , poderia o concessionário, ou a empresa que se organizasse, insatalar outra linha ou ramal, da estrada do Engenho Velho, alcançando a rua do Rio Comprido (Aristides Lobo) e estendendo-se por este bairro até o ponto julgado mais conveniente.

O decreto nº 1.777, de 9 de junho de 1856, aprovou os estatutos da empresa dirigida por Thomas Cochrane, autorizndo-a a empregar o vapor ou outro motor que o igualasse ou excedesse, na tração de seus carros.

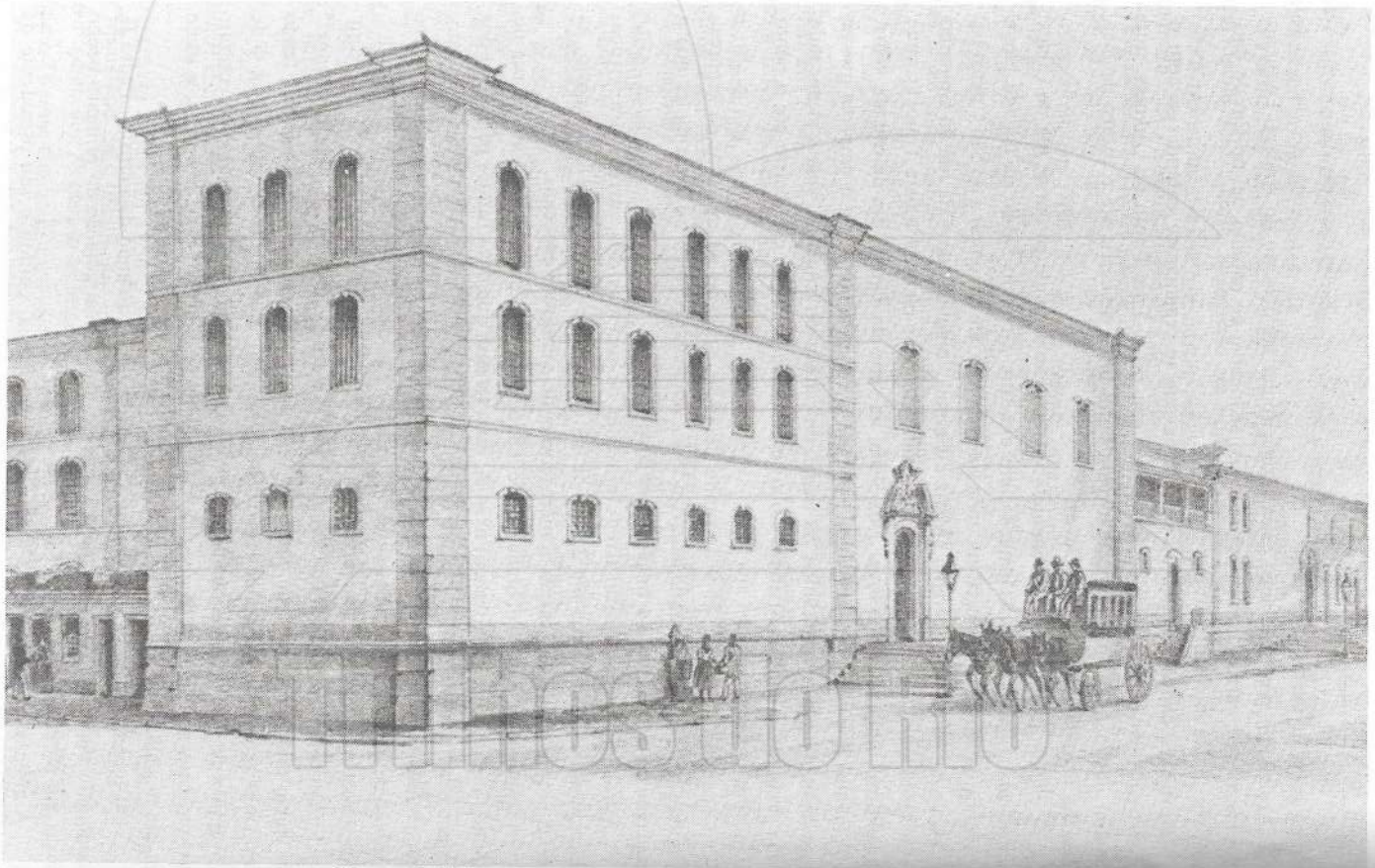
Em 1858, funcionando irregularmente os serviços dos carros para Tijuca, discriminaram os decretos nºs 2.202, de 13 de julho, e 2.233, de 18 de agosto, as tarifas, concernentes às cargas e mercadorias de quaisquer espécieis.

Estabelecera o dr. Cochrane, desde 1856, a estação de seus veículos na rua do Conde (Visconde do Rio Branco) nº34-A, num terreno que dava fundos para a rua dos Ciganos, cercado, na frente, por um muro baixo de tijolos, em ruínas, e de outro lado, por tabuados[23]. Neste terreno, arrendado, a princípio, e mais tarde comprado por José Antônio de Figueiredo Júnior, pai do visconde de Figueiredo (Francisco de Figueiredo), estabeleceu-se a empresa funerária, de que foi um dos dirigentes o conde de Herzberg.

Espírito empreendedor, de caráter forte e inabalável, o dr. Thomas Cochrane[24] foi quem primeiro cogitou de construiir uma grande estrada de ferro no Brasil, tendo em 1839 requerido ao poder legislativo privilégio, que lhe foi concedido a 4 de novembro de 1840. Por vários motivos, resolveu o governo imperial rescindir o contrato lavrado para aquele fim, recebendo o dr. Cochrane 35.000 libras esterlinas, a título de indenização.

Do projeto de 1839 se originou a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, tendo sido iniciado o notável empreendimento, com a inauguração do primeiro trecho dessa via férrea, a 29 de março de 1858.

Aumentado o número de acionistas da empresa, cuidou o seu presidente de



Uma gôndola trafegando em frente ao convento da Ajuda (B.N.)

substituir a tração animal por outra, nos termos do contrato de 1856, não o podendo fazer por motivos bem ponderosos, sobrelevando a todos o emprego de máquinas de dispendiosa aquisição.

A 30 de janeiro de 1859, realizou-se contudo, uma experiência de velocidade e segurança dos carros, até o ponto terminal, junto à chácara do dr. F. A.Marques, em Andaraí.

> Na viagem da cidade até o Andaraí, gastou o primeiro carro 45 minutos e em razão do cuidado que era necessário empregar para evitar abalroamento nos carros e carroças, que imprudentemente ocupavam o intervalo dos trilhos, apesar do aviso dado repetidas vezes pelo apito de um empregado.
> O transporte, como já saberão alguns de nossos leitores, é o mais cômodo e suave, tendo-se nivelado o terreno do melhor modo, principalmente nas margens do novo canal do Mangue, onde foi mister grande aterro para solidificar, no lugar dos trilhos, a várzea pantanosa que ali existia.
> Chegados a Andaraí, foram os convidados do dr. Cochrane obsequiados pelo dr. F. A. Marques e, em sua casa, ouviram, além da missa, a voz canora de uma distinta fluminense aplaudida há poucos anos em uma associação filarmônica de saudosa recordação.
> Dirigiram-se dali ao hotel francês, onde, sob sombrio caramanchão, esperava-os um primoroso almoço oferecido pelo dr. Cochrane.
> Como sempre, após uma viagem tão cômoda como agradável, foram atendidos os preceitos da gastronomia antes de manifestarem-se os impulsos do coração...[25]

Em 1861, o dr. Cochrane fazia bufar sua maxambomba para os lados da Tijuca. Impusera-lhe o decreto número 2.828, de 21 de setembro, o emprego da locomotiva, em lugar da tração animal.

O serviço era defeituosíssimo, e só em fins de 1862, quando presidente da empresa o barão de Mauá, conseguiram melhorá-lo[26].

O decreto nº 2.999, de novembro de 1862, codificou as concessões anteriores.

Nesse ano havia duas linhas em tráfego: a do Portão Vermelho e a da Tijuca.

Da cidade ao Portão Vermelho, o horário estabelecia quatro viagens pela manhã e duas à tarde.

Do Portão Vermelho, regressavam os carros à cidade (três vezes pela manhã e três à tarde).

Nos dias úteis, marcava o horário três viagens pela manhã e três à tarde para a Tijuca, e deste bairro retornavam à cidade as maxambombas, fazendo igual número de viagens.

Para os domingos e dias feriados, nos quais se tornava maior a afluência de passageiros, o horário fixava o número de 12 viagens de ida (cinco pela manhã e sete à tarde) ,e de volta, da Tijuca, 13, sendo seis até o meio-dia e sete à tarde.

O ponto terminal da linha da Tijuca ficava, em 1826, no lugar denominado

Agostinho.

As instruções do ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, conselheiro Sinimbu, de 8 de novembro de 1862, determinaram a mudança do ponto inicial de saída das maxabombas ou *machambombas*[27], da rua do Conde para a dos Ciganos, canto da praça da Constituição.

Em 1864, nem todas as maxambombas partiam daquele ponto, havendo algumas que faziam parada no Rocio Pequeno.[28]

No ponto terminal da Tijuca começava a estrada da Boa Vista, de cuja conservação se incumbira a Companhia de Carros da Tijuca, renovando a 14 de fevereiro de 1865 contrato com o governo de conformidade com o parecer do engenheiro Neate.

Onerada a companhia por enorme dívida hipotecária, foi forçada, por absoluta falta de recursos, a suspender definitivamente o tráfego a 28 de novembro de 1865.

Trilhos arruinados, máquinas e carros velhos eram causa de freqüentes descarrilamentos. Rara a viagem em que a máquina não saltava dos trilhos, ocasionando desastres.

Os passageiros, irritados, abandonavam os veículos e, assim o público se tornou arredio.

A companhia possuía em 1865 quatro máquinas, todas elas precisando de consertos: a Irineu, a Viriato, a Manel Felizardo e a Ajudante.

Durante a execução do contrato, os carros da Companhia da Tijuca transportaram 45.417 passageiros, sendo 24.255 de primeira classe e 21.162 de segunda.

A carga, transportada, no período de dez anos, ascendera a 21.019 volumes.

Todas estas cifras, muito baixas para uma empresa de trasporte, não correspondem às despesas que oneraram e sacrificaram sua última diretoria, levando-a, afinal, à falência.

Dos veículos precursores do bonde foram as maxambombas os que tiveram menor duração.

Gôndola

No mesmo ano em que se iniciou o tráfego de ônibus para vários pontos da cidade, os franceses Martin & C. requereram ao governo da Regência concessão para um serviço de coches, denominados gôndolas fluminenses.

A 17 de outubro de 1838, sob a rubrica do regente Pedro de Araújo Lima (futuro marquês de Olinda) e referendado pelo ministro interino do Império, Bernardo Pereira de Vasconcelos, concedeu-se o privilégio solicitado, pelo prazo de dez anos, incorporando-se para esse fim uma sociedade em comandita.

É deste teor o aludido decreto:

O regente, em nome do imperador o sr. d. Pedro II, atendendo ao que lhe representaram Martin & C. sobre a utilidade que poderá resultar ao público do estabelecimento de partidas regulares e certas de novos coches, com o nome de gôndolas fluminenses, ampliando as suas marchas e aplicando o seu serviço a todos os habitantes desta cidade, por meios mais fáceis e cômodos de sua condução – há por bem conceder aos suplicantes um privilégio exclusivo pelo tempo de dez anos, para manter-se o referido estabelecimento sem que este possa causar prejuízo ao que já se acha em prática nesta corte com a denominação de ônibus, regulando-se, porém, a direção de suas marchas, segundo os limites das linhas indicadas no plano que a este acompanha e abaixo assinado por Bernardo Pereira de Vasconcelos, ministro e secretário de Estado dos Negócios da Justiça e encarregado interinamente dos do Império, que assim o tenha entendido e o faça executar com os despachos necessários.

De um folheto impresso em 1841[29] consta o plano elaborado por Martin & C. para o estabelecimento de uma companhia que possa empreender, por meio de coches denominados gôndolas fluminenses, um serviço de transporte com partidas diárias e regulares para diferentes sítios do interior da cidade, de acordo com o decreto de 1838.

As obrigações delineadas naquele plano resumiam-se em manter, com proveito para o público, na circulação da cidade, os aludidos veículos, que não passavam de pequenos ônibus.

As linhas de gôndolas seriam cinco, das quais três, de menor percurso, instalaria a sociedade em comandita no primeiro ano de sua organização. Nas demais, começaria o tráfego decorridos oito meses da data do início do serviço. Além das cinco, poderiam ser estabelecidas outras linhas que se tornassem convenientes.

O ponto central, para onde convergiriam todos os coches, ficaria no largo do Moura.

Nas proximidades do Rocio Pequeno se localizariam o depósito geral dos coches e as cocheiras das parelhas que deviam servir as linhas da cidade.

Os carros de uma das seções teriam o depósito no largo do Moura.

Nos pontos extremos seriam montadas salas de espera, com os respectivos porteiros, para recepção de passageiros e venda de bilhetes.

A primeira linha partiria do largo do Moura, indo até o Rocio Pequeno, com o seguinte percurso: praia D. Manuel, rua Fresca, largo do Paço, rua do Ouvidor, largo São Francisco de Paula, praça da Constituição, rua do Conde, campo da Aclamação, ruas do Areal, Formosa e Sabão da Cidade Nova, em frente ao Rocio Pequeno.

A segunda linha (do largo do Moura ao saco do Alferes) seguiria pela praia D. Manuel, rua Fresca , largo do Paço, ruas Direita e Alfândega, campo da Aclamação, rua São Pedro da Cidade Nova (Senador Eusébio), largo São Diogo, rua do Saco, até o ponto de embarque.

A terceira linha (do largo do Moura até o pocinho da Glória) passaria pelo beco

do Guindaste, ruas da Misericórdia, da Cadeia, Ourives e Ajuda, largos da Mãe do Bispo e da Ajuda, ruas do Passeio Público, da Lapa, do cais da Glória e Pocinho.

A quarta linha (do largo do Moura a Catumbi) serviria às ruas São José (vindo da rua da Misericórdia), Detrás do Carmo e Cano, praça da Constituição, rua do Conde, em toda sua extensão (compreendendo o seu prolongamento, que depois se chamou rua Nova do Conde), lagoa da Sentinela, rua de Catumbi, até Catumbi Pequeno.

A última linha projetada (do largo do Moura à rua do Livramento), obedecendo ao mesmo trajeto da segunda, até à rua Direita, percorreria este logradouro a encontrar a rua São Pedro, daí seguindo pelo largo do Capim, rua do Valongo, largo e praia deste nome e terminando na embocadura da rua do Livramento.

Em cada uma destas seções o serviço de transporte de passageiros seria feito por quatro coches e combinado de forma que, de quarto em quarto de hora, partiria um, de cada extremidade, o que se conseguirá, diz o plano de Martin & C., dando cada coche um giro completo de ida e volta, por hora.

Os coches seriam puxados por parelhas de bestas e poderiam receber até nove passageiros – quatro de cada lado, e um no fundo – sendo o preço da passagem de 120 réis, nos dias úteis, e 160, nos domingos e feriados.

Cada coche teria um relógio, para marcar no número de passageiros embarcados e letreiro de parte de fora do veículo, que faria conhecer a marcha da linha a que pertencia.

Haveria em cada coche um recebedor – para a admissão dos passageiros, cobrar o subsídio e manter a polícia.

O serviço começaria às sete horas da manhã, no inverno, e se estenderia até as dez horas da noite. No verão começaria antes de seis horas, prolongando-se até 11 da noite.

Das 11 da manhã às duas da tarde, todo tráfego seria suspenso, no verão, e do meio dia às duas horas, no inverno.

Cada coche trabalharia sempre 12 horas e faria 24 viagens, necessitando para esse serviço de seis parelhas por dia, que dariam um giro inteiro, pela manhã e à tarde.

Sendo quatro coches por linha, seriam necessárias 24 parelhas de bestas, além de seis para descanso daquelas.

Os fundos da Companhia das Gôndolas Fluminenses, constituídos por três mil ações, de valor nominal de 50$000, perfazendo 150 contos, só em 1841 atingiriam um terço de títulos subscritos.

Por esse motivo, as seções que deveriam estar inauguradas em principio daquele ano, tiveram o tráfego retardado, conseguindo a empresa prorrogação de prazo para dar fiel cumprimento às cláusulas do contrato, que lhe impunham iniciar o serviço no espaço máximo de três anos.

Sem crédito para enfrentar as dificuldades e restando-lhe ainda capitalizar cerca

de 30% de seus títulos, inaugurou a empresa, antes de findar o ano de 1842, a primeira linha para o Rocio Pequeno, mas em condições bem desfavoráveis ao público.

Por essa época, a empresa de gôndolas era dirigida por dois proprietários do privilégio – Carlos Augusto Taunay e D. Martin, este, como administrador geral, e aquele, na qualidade de gerente.

Os estatutos prescreviam a convocação anual de uma assembléia geral de acionistas, para decidir sobre os negócios da companhia e tomada de contas. Nenhum ato administrativo da empresa (compra ou fabrico de carros, aquisição de animais e prédios, escolha de empregados etc.) poderia ter valimento sem aquiescência da diretoria.

O tesoureiro teria sobre a entrada e saída de fundos, um por cento de comissão.

Caberiam ao gerente-secretário a direção de pessoal e a guarda do material, percebendo por isso 100$ mensais, a título de emolumentos.

A cargo do administrador-vogal ficaria a inspeção dos coches e dos animais, mediante o pagamento de 80$. Tudo quanto pertencesse à arte veterinária – consignava o plano de Martin & C. – dependeria desse diretor.

Dos lucros que fossem, porventura, apurados, deveriam caber 60% aos acionistas e 40% aos proprietários do privilégio.

Faltando em 1846 dois anos para expirar o prazo do privilégio, reorganizou-se a Companhia das Gôndolas Fluminenses, cujo escritório estava situado na praça do Comércio.

Sua diretoria, eleita bienalmente e constituída de um presidente-tesoureiro, administrador e secretário-agente, estava a cargo de José Antônio de Oliveira e Silva (negociante brasileiro, estabelecido à rua São Bento nº 2), e dos comendadores João Pereira Darrigue Faro, futuro visconde do Rio Bonito (brasileiro, com negócio à rua dos Pescadores nº 2) e Joaquim Valério Tavares, estabelecido à rua da Alfândega nº 33 e morador na de São Cristóvão, antes de chegar à Imperial Quinta.

Achavam-se em tráfego duas linhas – a da Cidade Nova (Rocio Pequeno) e da Glória – ou do pocinho da Glória, partindo os veículos do cais Pharoux.

A 7 de janeiro de 1846 se inaugurou a terceira linha, para a rua do Livramento.

Pesadas e oscilantes, arrastando-se aos trancos pelas ruas da cidade, tiveram as gôndolas esta denominação, por terem alguma semelhança com os veículos congêneres adotados em França[30].

Para manutenção das três linhas, contava a Companhia das Gôndolas Fluminenses 25 coches e 90 parelhas, assim discriminados:

25 coches a 1.000$	25:000$
90 parelhas a 320$	28:800$
Preparo das cocheiras	6:200$
	60:000$

O custeio anual montava a 51:572$, despendendo-se esta soma da seguinte forma

Aluguel do depósito geral	1:000$
Aluguel dos três pontos a 180$ anuais	540$
Gerente a 100$ mensais	1:200$
Administrador a 80$ mensais	960$
Secretário da receita a 50$	600$
Inspetor dos depósitos a 50$	600$
15 empregados diversos a 30$	5:400$
Dois chefes de cocheiras a 30$	720$
15 Recebedores a 30$	5:400$
15 Cocheiros a 30$	5:400$
Quatro Ponteiros a 24$	1:152$
Sustento e trato de 180 animais a 10$ por cabeça	21:600$
Remonte	5:000$
Despesas avulsas, consertos etc	2:000$
	51:572$

Cada viagem de gôndola, com a lotação completa de nove passageiros a 120 réis, produzia a insignificante quantia de 1$080. Em 24 viagens, marcadas no horário de 1841, a renda atingia, naquelas condições, 25$920. Sendo a princípio em número de 12 os coches em tráfego, representava a receita diária o total de 311$040. Num mês, ascendia, portanto, a 9:331$200 e, durante um ano, à soma de Rs. 111:974$400.

Inaugurando-se mais duas linhas – a da Glória e a da rua do Livramento, e calculado o rendimento de oito coches, naquela mesma proporção, agravou-se a despesa com a compra de veículos e animais e o aumento de salários de cocheiros e recebedores. Outros gastos extraordinários, consertos de carros, aquisição de terrenos para cocheiras etc., excederam à receita arrecadada e criaram angustiosas dificuldades.

Nestas condições, premida a companhia por onerosos compromissos e na incerteza de solvê-los, resolveu-se em assembléia geral de acionistas, que se realizou em 1846, reorganizar a empresa.

Entregue sua direção a experimentados homens de negócios, cuidou-se imediatamente de desenvolver serviços outorgados pelo privilégio de 1838.

Esta nova fase coincidiu com um período de grandes melhoramentos materiais, que se executavam na cidade, com abertura de ruas, calçamentos, construção de pontes e aterros[31].

Ao lado desta remodelação, não faltavam capitais disponíveis para empreendimentos úteis que, mais ou menos, diziam com o progresso do país.

Vultosos recursos monetários sobejavam nas numerosas famílias de agricultores e industriais[32].

O comércio e as indústrias traçavam novos rumos, numa atividade mais inteligentemente norteada.

A partir de 1840 é que começa no Brasil a montagem de fábricas mais importantes, dotadas de maquinismos aperfeiçoados, algumas delas com motor hidráulico ou a vapor e dirigidas por mestres contratados na Europa[33].

A Companhia das Gôndolas Fluminenses, tendo à frente uma diretoria esforçada, dispondo de crédito e excelentes relações, soube aproveitar-se daquele ambiente de iniciativas, dando impulso à sua indústria, melhorando-a e nela empregando capitais, que triplicaram com a aquisição de novos acionistas.

Pelo decreto nº 669, de 7 de fevereiro de 1850, foi-lhe permitido elevar para duzentos réis o preço da passagem, em lugar de 120 réis e 160, tanto em dias úteis, como nos domingos e feriados.

Essa medida do poder público pouco concorreu para beneficiar as rendas da empresa.

No mesmo ano, veio onerá-la a lei nº 586, de 6 de setembro, sob a gestão do gabinete conservador do visconde de Olinda, com o imposto municipal de 25$000, por veículo em tráfego, além de 12$800, tributados pela receita geral.

De 1858 em diante, às antigas linhas foram acrescidas outras, para os bairros de Botafogo, Saco do Alferes e Catumbi.

Amplificada a afluência de passageiros nas gôndolas, não só por ter consideravelmente melhorado o serviço, como em razão do preço da passagem, acessível à bolsa dos pobres, e módico, em cotejo com o dos ônibus, tiveram aquelas linhas a aceitação pública.

Por esse tempo, o escritório central da empresa, localizado na praça do Comércio, transferiu-se para a rua do Catete nº 34. Criaram-se, então, novas cocheiras e depósitos de carros, em vários pontos da cidade.

Delineando costumes cariocas no sexto decênio do século, Escragnolle Dória[34] faz referência ao serviço de uma das linhas de gôndolas: "serviço pouco veneziano para o largo São Francisco, pelas ruas do Resende, Inválidos e Conde d'Eu, regressando pela rua da Carioca".

Devia ser a linha de Catumbi, cujo percurso, desde 1858, fora aquele, com pequena modificação.

Em 1865, achavam-se em atividade cinco linhas, além das do Rocio Pequeno, Catumbi e rua do Livramento. Eram as de Botafogo, prolongamenmto da do pocinho da Glória; São Clemente, rua Berquó (General Polidoro), Jardim Botânico e Laranjeiras, que se mantiveram até a década de 1870.

As gôndolas, numeradas e com tabuletas colocadas no parapeito da plataforma, indicando as linhas, traziam a princípio um candeeiro de folha, cuja luz era alimentada por azeite. Mais tarde, passaram a ter duas lanternas, substituídas depois por lampiões de querosene, cuja luz se refletia nos vidros de diversas cores – amarela, azul, roxa, verde, vermelha e branca, conforme os bairros a que se destinavam os carros[35].

Em noites de luar, dispensava a companhia a iluminação interna e externa das

gôndolas.

A postura municipal de 14 de maio de 1853 tornou obrigatório o uso de lanternas ou lampiões, mesmo nas noites de luar e, pela inobservância daquela regra, foram, por vezes, multadas as empresas de ônibus e das gôndolas.

Em 1868, as empresas de transporte, com horários regularizados e no gozo de relativa prosperidade, anteviram no sistema de viação por meio de carris de ferro, que naquele ano se inauguraria, uma série de infortúnios para a sua economia.

A primeira concessão para o novo sistema de transporte fora a do conselheiro Cândido Batista de Oliveira e seu filho Luís Plínio de Oliveira, que, pelo decreto número 2.927, de 21 de maio de 1862, a transferiram ao barão de Mauá, em virtude da venda do respectivo privilégio pela quantia de trinta contos.

O grande Mauá[36], que inolvidáveis serviços já prestara ao Brasil e que tudo podia naquele tempo, receou, entretanto, organizar, sob iniciativa exclusivamente nacional, uma linha de carris, nos termos da concessão de 1856. Não obstante o prestígio que desfrutava, não conseguiu o grande patriota conter a reação rotineira, no retraimento de capitais e na descrença quanto ao êxito de semelhante empresa. Ninguém tomava a sério o projeto e acreditava que se pudesse levar avante aquele moderno sistema de viação.

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

O visconde de Mauá, indiferente à companha reacionária auxiliada pelos segeiros e pelas companhias de ônibus e das gôndolas, tratou de entabular negociações nos Estados Unidos, para, sem demora, executar o importante melhoramento[37].

Já organizada a Companhia Jardim Botânico, com estatutos aprovados pelo decreto nº 3.001, de 18 de novembro de 1862, teve autorização para transferir os seus títulos a uma companhia estrangeira.

Fazendo-se cessionária do privilégio uma companhia norte-americana, *ex-vi* do decreto nº 3.738, de 21 de novembro de 1866, com imprevisto êxito levou a efeito o velho projeto.

Organiza-se a Botanical Garden Rail Road Company nos termos do decreto nº 4.145, de 5 de abril, e contrato de 22 de maio de 1868, celebrado com Charles H. Greenough, representante da companhia estabelecida em New York.

Quando esse engenheiro norte-americano chegou ao Rio de Janeiro, trouxe firme próposito de levantar a empresa de bondes. Os atos de hostilidade acentuavam-se, porém, de tal forma contra o projeto de Mauá, que a Greenough quase faleceu o ânimo para prosseguir na tarefa.

Só encontrou um seu compatrício, Harry, o inglês dr. Ganing e mais alguns temerários que se abalançaram a adquirir ações.[38]

A 9 de outubro de 1868, antes do meio-dia, realizou-se, afinal, a inauguração da

primeira linha de bondes da companhia norte-americana, do ponto inicial, na rua Gonçalves Dias, em direção ao largo do Machado. Precisamente às 11 e meia da manhã, com a presença do imperador, ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão, autoridades municipais e grande concurso de povo, partiram os primeiros carros, da antiga rua dos Latoeiros, esquina da do Ouvidor.

Coincidiu essa inauguração com a venda de títulos do empréstimo de quarenta mil contos, de 5 de agosto daquele ano, contraído pelo ministro da Fazenda, visconde de Itaboraí.[39]

Estabelecida a primeira linha de bondes, o entusiasmo dominou certo grupo de homens de negócios.

Criaram-se linhas para São Cristóvão e Vila Isabel. Vieram os bondinhos e travou-se luta encarniçada contra os ônibus e, especialmente, contra as gôndolas.

Contrariando uma pretensão da Companhia das Gôndolas Fluminenses, na Câmara dos Deputados, o dr. Cândido Torres Filho qualificou de absurdo esse sistema de locomoção, vaticinando também a ruína dos segeiros.

Verberou aquele ilustre representante do povo o abuso dos ônibus (já desaparecidos do Centro da cidade) e das gôndolas, danificando o calçamento e, além disso, ocasionando desastres.

No debate em torno do orçamento do Ministério da Agricultura, em julho de 1870, voltou à carga o eloqüente deputado fluminense.

Não lhe faltaram contraditores e verrineiros desabusados na linguagem.

Um deles expandiu sua fúria contra o bonde fechado. Por meio de espirituoso folicular, queixavam-se as senhoras, dos passageiros fumantes de cachimbo e charutos, e lembravam a criação de carros destinados exclusivamente aos amigos do fumo. Note-se, porém, que, quando, mais tarde, os bondes para fumantes entraram a circular, tiveram entre os seus mais assíduos passageiros as filhas das reclamantes de 1868...

Em prosa e verso foi troçado o jabuti – nome pitoresco do bonde fechado – cujo tejadilho achavam parecido com a concha que encobre o corpo daquele animal.

Dizia um fluminense:

> Napoleão, revidando golpes de amigos da rotina, zombou de Fulton, quando lhe falou no vapor aplicado à navegação e na Inglaterra, acrescentava, ao instalar-se o serviço de gás em Londres, o *Punch* – jornal satírico – pintou os cavalos de bornal à boca, pedindo esmolas pelas ruas.
> Em Paris, houve a mesma grita. Alegava-se que os fabricantes de óleos para iluminação ficariam reduzidos à miséria e, neste sentido, representaram o governo.
> Contra a nossa estrada de ferro, o marquês de Paraná, Montezuma e outros, disseram no Senado verdadeiras heresias, se não colossais disparates.
> Não é demais, portanto, que meia dúzia de despeitados nos venha dizer das

saudades dos ônibus e das gôndolas...

Empobrecida e ridicularizada, e na impossibilidade meterial de se opor à concorrência avassaladora das empresas de carris, a Companhia das Gôndolas Fluminenses deu por finda sua missão.

Em 1873 ou 74, trafegaram nas ruas da cidade as últimas gôndolas para praça Onze de Junho e Laranjeiras.

O bonde, ao nascer, limitou despoticamente a esfera de ação de outros veículos. Ao ônibus e à gôndolá, apontou o caminho da penúria.

Escrevia Bilac numa de suas faiscantes crônicas de 1093[40]:

> "E só por generosidade ainda admite a concorrência, aliás, bem pouco forte do tílburi...".

NOTAS

1. Apud *O Correio Brasileiro,* Domingos de Castro Lopes.
2. *La transformation des usages de transports et ses conséquences économiques.*
3. Organizou-se no Brasil, com certa eficiência, o serviço dos correios em 1808, depois da chegada da família real ao Rio de Janeiro. Constitui, antes desse ano, pequena repartição, dependente das Postas, Correios e Diligências de Terra e Mar, segundo o plano adotado em 1799 e modificado em 1805. Além de empregados postais, havia correios dos ministérios, que andavam a cavalo, costume que se observou até o Segundo Reinado.
4. Surigué chegara ao Rio em 1808, como se lê no prefácio de seu *Almanaque geral do Império*, de 1836. Aqui constituiu família e prosperou em negócios que empreendeu. Faleceu no Rio de Janeiro e foi sepultado em catacumba da igreja de São Francisco de Paula.
Um de seus filhos, Luís Sebastião Fabregas Surigué, foi empregado da Alfândega, revisor e redator do *Jornal do Commercio*. Faleceu a 21 de dezembro de 1858, sendo sepultado no cemitério de Catumbi.
5. A próposito do governo de d. João VI, o ilustre sr. Agenor de Roure, em conferência realizada na Biblioteca Nacional e publicada no *Jornal do Commercio* de 11 de julho de 1921, alude às diligências de Surigué.
6. Propriedade de um italiano, que desertara de um dos navios da esquadra de Bougainville, segundo Afonso Taunay.
7. Impressa em Londres, em 1824.
8. Primeiro volume do *Dicionário histórico e geográfico*, edição comemorativa do

centenário da Independência.

9. Tomás Xavier Ferreira de Meneses era de nacionalidade portuguesa. Comendador da Ordem de Cristo e Cavaleiro de Rosa, residia, em 1875, na rua da Imperial Quinta do Caju nº 2, gozando de grande estima no bairro de São Cristóvão.

Em 1852, publicou, segundo Tancredo Paiva (*Dicionário de pseudônimos*) sob as iniciais T.X.F.M., um folheto com o título *Breves reflexões sobre as calçadas do Rio de Janeiro*, impresso na tipografia Constitucional, de J. Villeneuve.

10. *Rio de Janeiro – Quelques données sur la capitale et sur l'administration du Brésil.*

11. *Estatística policial e criminal* apresentada pelo chefe de polícia dr. Aurelino de Araújo Leal.

12. *Anuário estatístico da polícia da capital federal*, organizado por Hermeto Lima.

13. Tratando de moléstia do presidente da província do Rio de Janeiro, conselheiro Barbosa, dizia Francisco Otaviano, em sua crônica A semana, no *Jornal do Commercio*, de 6 de novembro de 1853:

"Se S. Exa. quiser tomar ares em algum município de serra acima, tem hoje a comodidade de poder fazer a viagem de sege pela excelente estrada da Bocaina dos Mendes. Ainda há pouco tempo, no dia 24 do mês passado, a exma. sra. marquesa de Baependi saiu desta Corte pela madrugada e no dia seguinte, às quatro horas da tarde, estava em sua fazenda de Santa Mônica a vinte léguas de distância, no município de Valença, com excelente viagem, tendo-a feito quase toda de sege, apeando-se em alguns pontos, que ainda inspiravam receio". E acrescentava Otavino, mostrando os benefícios advindos das boas estradas construídas: "Terminados os trabalhos de melhoramentos dessa estrada, pode-se ir daqui até o Paraíba, por Vassouras, de sege, em dia e meio".

14. *Les transports*, 1º vol., p. 49, Paul Brousse e Albert Bassède.

15. A edição comemorativa do *Jornal do Commercio* é constituída por extratos, excelentes e minuciosos, do que de mais importante inseriu o grande órgão da imprensa brasileira em cem anos de atividade. Obra de raro valo, devemo-la ao esforço beneditino de uma organização completa de historiador, o ilustre jornalista dr. Mário de Sousa Ferreira.

16. Manuel Odorico Mendes, o vernáculo tradutor das obras de Virgílio, fora uma das grandes figuras da revolução de 7 de abril de 31 e, deputado geral a esse tempo, tornou-se um dos pioneiros do liberalismo. Nascido em São Luís do Maranhão a 24 de janeiro de 1799, faleceu em Londres, a 17 de agosto de 1864.

17. Os irmãos Laemmert – Eduardo e Henrique – tiveram, no comércio de papelaria e de livros, lugar de alto destaque. Fundaram depois de 1835 a livraria Universal, no prédio nº 77 da rua da Quitanda. Em 1839 iniciaram a publicação das célebres folhinhas de algibeira, hoje tão procuradas pelos investigadores de assuntos históricos. Publicaram em 1844 o primeiro número do *Almanarque Laemmert*, o mais importante

repositório de informações e o mais completo que se conhece, no tocante aos registros nacionais.

Eduardo Laemmert, nasceu no Grão-Ducado de Baden a 27 de outubro de 1812 e faleceu na Alemanha a 18 de janeiro de 1880. Seu irmão Henrique faleceu no Rio de Janeiro a 10 de outubro de 1884, com 72 anos de idade, na casa da rua Jardim Botânico nº 2.

18. O primeiro censo regular realizou-se em 1821, sob a direção do ouvidor da Comarca do Rio de Janeiro, Joaquim José de Queirós.

Na Zona Urbana foram recenseados 79.821 moradores e 10.151 fogos e fora da cidade, 33.374 habitantes, distribuídos por 3492 fogos.

O segundo arrolamento de população, mandado efetuar pelo ministro da Regência, Bernardo Pereira de Vasconcelos, abrangeu primeiramente, oito freguesias urbanas – Sacramento, São José, Candelária, Santa Rita, Santana, Glória, Lagoa e Engenho Velho – e, mais tarde, as demais freguesias de fora da cidade.

19. O inquérito ordenado pelo vice-rei, conde de Resende, arrolou naquelas freguesias a população de 43.376 habitantes, em 1799.

Releva notar que a freguesia de São José – a de maior área naquele tempo, dentro da cidade, abrangia os bairros da Glória, Botafogo, Laranjeiras etc.

20. Acompanhou-os nessa resolução um ou outro negociante, que vivia em sobrado da zona comercial ou em dependência de armazém de atacadista, um ou outro irmão de confraria ou mesário de irmandade, que usava botinas de duraque, calças brancas, bengala de unicórnio e o indefectível alfinete de brilhante ao peito da camisa...

21. De interessante documento, aproveitado pelo ilustre diretor da Estatística Municipal, dr. Mário Aristides Freire, e incluído no 4° volume do *Anuário* dessa repartição, consta o desenvolvimento comercial registrado em 1843 nas freguesias de Santana, Lagoa e Engenho Velho – paróquias que compreendiam os arrabaldes da Cidade Nova, Catumbi, os morros de Santa Teresa, do Pinto, da Providência, do Livramento e lugares do Rio Comprido, Mata-Porcos, Botafogo, Gávea e São Cristóvão.

Pelo cotejo daquele documento, pertencente às coleções do Arquivo Municipal, com a estatística levantada em 1839 na Recebedoria do Município da Corte registrando 3.501 casas comercias na cidade e arrabaldes, verificava-se que em 1843 havia 4.734 casas de negócio e oficinas licenciadas pela municipalidade, representando mais 1.233 estabelecimentos comercias e industriais no limitado período de quatro anos.

22. O *Ministério de Conciliação*, que se demorou no poder de 6 de setembro de 1853 a 3 de maio de 1857, teve a princípio a presidi-lo o marquês de Paraná e, por morte deste, o marechal Luís Alves de Lima e Silva, conde de Caxias.

Honorio Hermeto Carneiro Leão, marquês de Paraná, nasceu em Minas a 11 de janeiro de 1801 e faleceu no Rio de Janeiro a 3 de setembro de 1856.

23. Segundo depoimento do capitão Antônio Dias Barbosa Ferreira, das extintas ordenanças e homem de 107 anos, que a 25 de março de 1860 fora levado à presença

de d. Pedro II, o local da execução de Tiradentes (o alferes Joaquim José da Silva Xavier), em 21 de abril de 1792, foi o terreno ocupado depois de 1856 pela estação e cocheira dos carros da Companhia da Tijuca.

Aceitando como incontestável aquele depoimento e apresentando farta e erudita contribuição histórica, o ilustrado Miguel Lemos, do Apostolado Positivista do Brasil, divulgou, em abril de 1892, pelo *Jornal do Commercio* (por ocasião do centenário da execução do protomártir da Independência e da República), valiosos estudos que figuram em publicações do Apostolado. Contrariando esse critério histórico, o dr. Álvaro Caminha escreveu cinco desenvolvidas crônicas, em abril de 1893, na *Gazeta de Notícias*, localizando a forca onde foi supliciado Tiradentes no Campo de Santana. Os estudos, porém, do dr. Vieira Fazenda, publicados em 1902, divergem em parte dos argumentos de Miguel Lemos e contestam, formalmente, o ponto de vista de Caminha.

O terreno foi mandado desapropriar pela resolução da Intendência Municipal de 7 de abril de 1892, sob proposta do então intendente, engenheiro militar Augusto Tasso Fragoso. A escritura de desapropriação lavrou-se a 18 de abril de 1902, em notas do tabelião Ibraim Machado, sendo prefeito do Distrito Federal o dr. Joaquim Xavier da Silveira Júnior e presidente do Conselho Municipal o coronel Carlos Leite Ribeiro. O imóvel tinha, então, o nº 36 pela rua visconde do Rio Branco e pertencia ao conde de Figueiredo. Nele está construída a Escola Tiradentes.

24. De nacionalidade inglesa e oriundo de uma das mais conceituadas famílias da Escócia, o dr. Thomas Cochrane considerava o Brasil sua segunda pátria. Médico ilustre, converteu-se em ardoroso adepto da homeopatia. Fundou, com o dr. Bento Mure, cirurgião João Vicente Martins, Francisco Alves de Moura e outros, a Casa de Saúde Homeopática que existiu no morro do Castelo; o Socorro para os Pretos, o Instituto Homeopático, instalado a 10 de maio de 1844 à rua São José nº59, e, finalmente, a Escola de Medicina Homeopática, em 1845, com curso de três anos, e da qual foi um dos professores.

Por um impresso, hoje raríssimo, saído em 1852 da tipografia Villeneuve, com os dizeres "o dr. Cochrane ao respeitável e sensato povo brasileiro – *Breve histórico do projeto da imperial Companhia da Estrada de Ferro*" se evidencia o interesse de Thomas Cochrane pelas coisas brasileiras, e a tenacidade e a soma de esforços despendidos em favor do primeiro projeto de uma grande estrada de ferro no Brasil.

25. Gazetilha do *Jornal do Commercio* de 31 de janeiro de 1859.

26. Retirando-se, embora, da presidência da companhia, continuou o dr. Cochrane a influir na sua direção, graças às excelentes relações mantidas com Irineu Evangelista de Sousa, barão de Mauá.

O dr. Thomas Cochrane faleceu a 26 de janeiro de 1872.

27. A grafia correta parece ser *machambomba* embora a usual seja *maxambomba*. O professor Antenor Nascentes, do Colégio Pedro II e um dos cultores da boa linguagem

portuguesa, escreve machambomba (*O linguajar carioca em 1922*), indicando-lhe o significado popular: "antigo veículo para passageiros". Em *Geringonça carioca* – verbetes para um dicionário da gíria – anota Raul Pederneiras: "maxambombas: veículo velho ou tosco... caminho de ferro".

Machambomba – chamava-se ao carro de estrada de ferro ou ao veículo de passageiros de mais de um pavimento – e *machimbomba* – ao ascensor mecânico em Lisboa, para conduzir passageiros nas ladeiras muito íngremes.

O emprego do vocabulário em relação às bombas da Companhia de Carris da Tijuca parece provir de velhas máquinas da Estrada de Ferro D. Pedro II, que trafegavam até à povoação e antiga freguesia de Santo Antônio de Jacutinga, em Iguaçu, onde, desde 1710, existia o engenho de Martim Correia Vasques, denominado Maxambomba, que é hoje a cidade de Nova Iguaçu.

Pela época das maxambombas da Tijuca, Francisco de Paula Brito, o estimado proprietário da *Marmota*, levava à cena a comédia *A maxambomba*, alusiva àqueles veículos.

Não seriam, decerto, maxambombas os carros, semelhantes a ônibus, que projetaram levar até aquela localidade e à vila de Iguaçu e dos quais trata o decreto de 24 de outubro de 1850, concedendo privilégio a Honório Francisco Caldas. Por escritura pública, lavrada em notas do tabelião Francisco de Paula Fernandes Santiago, foi vendida essa concessão a Manuel da Silva Passos. Este e aquele não executaram, ao que supomos, nenhum serviço nese sentido.

28. O grande mestre da nossa engenharia e dos mais queridos filhos da cidade, o dr. Paulo de Frontin, em discurso proferido no Senado Federal, em sessão de 24 de dezembro de 1928, indica o largo do Rocio Pequeno (hoje praça Onze de Junho)como ponto inicial das maxambombas.

Nesse ponto da cidade estacionavam em 1846 as gôndolas, vindas do largo do Moura.

29. Impresso na tipografia de J.E.S. Cabral, rua do Hospício nº 66, *Coleções do Arquivo Municipal*.

30. Na Itália, dava-se esse nome a uma pequena embarcação a remo, com extremidades levantadas, e que se empregava comumente na nevagação dos canais de Veneza.

Em Paris, as gôndolas eram mais aristrocáticas e majestosas do que os ônibus e poderiam transportar folgadamente 18 pessoas.

No Brasil, chamava-se gôndola ao ônibus pequeno e, no calão carioca, a uma espécie de casaco.

Uma das personagens de *Rosa*, romance de Macedo, vestia-se, em 1849, de *gôndola* – casaco cor de azeitona, gravata branca, colete de fustão da mesma cor, calças de ganga amarela, em presilhas, calçando sapatos envernizados. Entendido nas questiúnculas parlamentares em voga, submetia a família ao orçamento da despesa doméstica, por ele orçada e que não comportava créditos suplementares... Talvez por ser oportuna novidade, surgiu, em 1848, o jornal satírico *O Ônibus*.

31. A municipalidade abrira duas travessas no caminho Velho de Botafogo, comunicando este logradouro o largo do Catete com a praia do Flamengo. Pela mesma época, entregava-se ao gozo público a rua da Relação, ligando a do Lavradio com a dos Inválidos, e coordenava-se outra, no Engenho Velho.
No Centro da cidade, concluía-se em 1846 o calçamento das ruas do Ouvidor, Alfandega, Nova do Ouvidor, Sacramento Lampadosa e Núncio; do largo São Francisco de Paula e da travessa do mesmo nome. Continuava-se a executar o calçamento da rua das Violas (Teófilo Ottoni).
Assentava-se a calçada das ruas Detrás do Carmo, Ourives, Quitanda, Vala, Fogo, São Pedro, Cano, Misericórdia, São José e Lavradio. No bairro de Mata-Cavalos, concluía-se grande parte do calçamento da rua deste nome.
Retificava-se o arruamento das ruas do Resende e Silva Manuel. Consertava-se a calçada das ruas São Francisco da Prainha, Pedra do Sal, Santa Rita, Travessa dos Cachorros (Santa Rita) e praça Municipal.
As ruas da Pedreira da Glória (Pedro Américo) e Princesa do Catete (Correia Dutra) eram calçadas em toda a extensão. Parte da rua Nova das Laranjeiras (Conselheiro Pereira da Silva) recebia esse melhoramento.
Para os lados do Campo de Santana e Cidade Nova, consertavam-se as ruas do Príncipe e da Princesa dos Cajueiros (Senador Pompeu e Barão de São Félix). Entre o aterrado, da ponte dos Marinheiros até a junção com a velha estrada de São Cristóvão, entulhavam-se os pântanos. Principiava-se a calçar um trecho da rua das Flores (Santana). Antes de findar o ano de 1846, ultimava-se a obra da ponte do Bastos e estava adiantada a construção da do Aterrado e quase pronta a ponte de Manuel Caetano Pinto, em São Cristóvão.
32. Um dos indícios inrrecusáveis dessa riquesa era o grande número de ouriversarias e joalherias montadas com luxo. Das 78 constantes de uma relação do *Almanarque mercantil e industrial*, vinte eram francesas, das quais dez localizadas na rua dos Ourives e duas na do Ouvidor – de Charles Marin & C. e Chausse & C., este no prédio nº 46, e aquele, no de nº 139. Dos 78 ourives e joalheiros, 66 tinham suas lojas na rua dos Ourives. Este logradouro fora, desde o século XVIII, escolhido para semelhante comércio, determinando mesmo uma carta régia que, tão-somente ali, se localizassem mercadores de ouro e prata.
João André Cogoy, na rua dos Latoeiros nº 75, que se estabelecera em 1810, mantinha grande casa de jóias.
Dos ourives e esmaltadores, com oficina na rua desse nome, teve enorme freguesia e nomeada o de nome Vítor Guilherme Resse. Português, veio para o Brasil em 1830, empregando-se no Rio, em casa do francês Frederico Richard, à rua da Ajuda nº 17. Estabeleceu-se depois, por conta própria, no prédio nº 44 da rua dos Ourives, sendo sua especialidade o fabrico de condecorações. Faleceu com o título de barão de São Vítor, a 9 de abril de 1887.

33. Dos diferentes estabelecimentos fabris, que naquela época contava a cidade do Rio de Janeiro, distinguiam-se nas numerosas especialidades: os de chapéus de castor e os denominados de patente, em número de 33, sendo mais antigos Braga & Rocha e José de Carvalho Pinto & C., este fundado a 23 de abril de 1842 na rua São Pedro nos 61 e 63; os de couros envernizados, marroquins e oleados; jóias, mobílias, cola, cordoalha, charutos e cigarros, licores, fundição de ferro, tinta para escrever, curtumes, os de papel, de F. e André Gaillard, em Andaraí Pequeno; tecidos de algodão, de Frederico Guilherme (fundado a 18 de março de 1841); pianos em número de sete, em 1846; velas, que montavam a trinta, em 1844; vidros de J.B.Folco e F.A.M. Esberard, estabelecimento esse fundado em 1836.

A indústria de flores encontrava a embaraçar-lhe o desenvolvimento floristas e jardineiros como Mme. Finot, rua do Ouvidor 103, que foi em 1856 proprietária da grande chácara e lindo jardim da rua São Januário nº 9; J. B. Olive, em Mata-Cavalos, de que foi sucessor João Elói da Porciúncula, Madame Labbé, à rua do Ouvidor, 65 e o padre Manuel Tomás dos Santos, à rua Princesa dos Cajueiros.

Na indústria do rapé, explorada por 11 fábricas, em 1846, C. Meuron & C. e João Paulo Cordeiro Filho (rua do Alcântara nº 1) contavam maior freguesia.

34. *Cousas do passado*, Escragnolle Dória.

35. As companhias de bondes adotaram em seus veículos as mesmas práticas, aperfeiçoando-as e aumentando o número de faróis indicadores e as luzes internas. As tabuletas dos bondes traziam as mesmas cores dos faróis e combinações de cores, por serem em grande número as linhas em tráfego.

36. Irineu Evangelista de Sousa, visconde de Mauá, nasceu em Arroio Grande, província do Rio Grande do Sul, a 28 de dezembro de 1813, e faleceu em Petrópolis, a 21 de outubro de 1889, sendo seus restos mortais trasladados para o Rio de Janeiro e recolhidos à capela da família, no cemitério de São Francisco de Paula.

37. Conseguiu o visconde de Mauá prorrogação por dois anos para concluir as obras (dec. 3.510 – 6 de setembro de 1865). Obteve ampliação de favores pelo decreto nº 3.633, de 13 de abril de 1866, alterando as condições dos decretos nos 1.733, de 12 de março de 1856; 2.142, de 16 de abril de 1858 e 2.616, de 28 de julho de 1860.

38. O Rio de Janeiro e outras cidades insistiram em obstar à aplicação do sistema de viação norte-americana. Reconhecendo, porém, suas vantagens, aceitaram-no com raro entusiasmo. A nossa cidade foi a primeira que na América do Sul cuidou desse meio de transporte, cabendo-lhe a prioridade na sua adoção.

Os primeiros *tramways* na cidade de New York, pertencentes aos caminhos de ferro norte-americanos, se inauguraram em 1832. Antes de 1868 se estabeleceram em Boston.

Apareceram em Paris, introduzidos pelo engenheiro Loubat, de volta de uma viagem à América do Norte.

Bruxelas inaugurou a primeira linha de bondes, graças ao empreendimento de um

brasileiro, Francisco Sabino de Freitas Reis (*Revista do Clube de Engenharia*, 1922).

39. Nos primeiros tempos da exploração dessa linha de carris, a passagem de duzentos réis (igual à das gôndolas e metade da dos ônibus) era satisfeita em bilhetes daquele empréstimo e denominados *bonds*, que se vendiam em grupo de cinco, nunca menos, no escritório da Companhia, num canto da Padaria Paschoal, à rua do Ouvidor. Figurava naqueles bilhetes, gravado a carimbo, o desenho de um carro fechado que, então, se usava. Havendo falta de trocos miúdos, giravam os *bonds* no comércio, como moeda subsidiária recebida comumente. Tendo até as notas pequenas o ágio de 10%, apesar do câmbio baixo, os bilhetes da Companhia e os das Barcas Ferry circulavam como se fossem moeda. As primeiras cunhagens das moedas de níquel – duzentos, cem e cinqüenta réis, em 1870, vieram reprimir esse abuso.

40. Crônica de Olavo Bilac, por ocasião do 35° aniversário da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico.

Capítulo 9

(Empresas e linhas de carris: as primeiras consessões 1856-1871 – concessões no decênio de 1872-1881 – concessões posteriores a 1881 – desenvolvimento de serviços das principais campanhias de carris – remodelação e unificação da tração – elevadores, planos inclinados, linhas elevadas e aéreas)

EMPRESAS E LINHAS DE CARRIS

As primeiras concessões 1856-1871

Conselheiro Cândido Batista de Oliveira – barão de Mauá - Charles B. Greenough Botanical Garden Rail Road – Antônio Vítor de Assis Silveira, Empresa Locomotora e Domingos Moutinho - Carlos Alberto Morsing – B. Caimari - Silvester S. Battin e Albert H. Hager – Rio de Janeiro Street Railway, Company – Pretendentes a várias concessões (1869-1871).

No final do capítulo anterior, referimo-nos incidentemente à primeira concessão do poder público que autorizara o conselheiro Cândido Batista de Oliveira[1] a organizar uma companhia, tendo por fim o transporte de passageiros, desde o largo da Mãe do Bispo até o morro da Boa Vista, na Gávea.

As condições para o estabelecimento da linha projetada foram objeto do decreto nº 1.733, de 12 de março de 1856.

Barão de Mauá – Em 1862, os decretos nºs 2.927, de 21 de maio, e 3.001, de 18 de novembro, concederam, respectivamente, autorização para a transferência do privilégio ao barão de Mauá e o devido beneplácito aos estatutos da companhia a organizar.

Prorrogado por dois anos o prazo estipulado no artigo 5º desses estatutos, relativamente à conclusão das obras da companhia de carris, que se denominou do Jardim Botânico (decreto nº 3.510, de 6 de setembro de 1865), entabulou o barão de Mauá negociações na América do Norte, para realizar o empreendimento, cujas vantagens expôs com minúcias aos capitalistas de New York.

Enquanto as negociações seguiam seu curso natural, obtivera o esforçado brasileiro, do Ministério da Agricultura, modificações de cláusulas contidas nos decretos de 12 de março de 1856, 16 de abril de 1858 (nº 2.142) e 28 de julho de 1860 (nº 2.616), traçando, então, outras diretrizes à nova empresa a constituir.

Charles B. Greenough, engenheiro norte-americano, chegou a esse tempo ao Rio de Janeiro. Trouxe credenciais que o investiam de plenos poderes para opinar e tudo

Charles B. Greenough (A.G.C.R.J.)

decidir como representante de industriais daquele país. Antigo gerente da Bleker Street Horse Carr, Company, em New York, o primeiro cuidado de Greenough foi conhecer o meio em que teria de agir, e estudar, *de visu*, o traçado, com as suas alterações, desde um anteprojeto de 1860, e as possibilidades econômicas, atendendo ao número de habitantes da cidade[2]. Percorreu arrabaldes da parte sul do Rio, os limites da freguesia de São José com a da Glória e grande parte desta paróquia e a da Lagoa, inclusive o distrito da Gávea, que lhe estava subordinado.

Nesta vasta porção do território da capital do Império deveria traçar-se definitivamente a linha de carris.

O decreto nº 3.738, de 21 de novembro de 1866, complementar do de nº 3.633, de 13 de abril do mesmo ano, autorizou a Companhia de Carris do Jardim Botânico a transferir suas ações a uma empresa estrangeira.

Botanical Garden Rail Road – Regularizada por tais prividências administrativas a primeira concessão para o estabelecimento do serviço de carris no Rio de Janeiro, que foi também o primeiro em todo o Brasil, o decreto nº 4.145 de 5 de abril de 1868, deu a necessária autorização à Botanical Garden Rail Road, no sentido de explorar o privilégio.

Já aprovada a planta da linha, pelo aviso ministerial nº 122, de 21 de março de 1867, a 22 de maio daquele ano se lavrou na Secretaria de Estado da Agricultura o contrato com Charles B. Greenough, estabelecendo o respectivo traçado e reiterando condições dos decretos acima enumerados.

Iniciou-se a 2 de julho de 1868 o trabalho de assentamento da linha, e a 30 de setembro tudo estava aparelhado, fazendo-se a aprendizagem de cocheiros dos novos veículos.

A partir de 9 de outubro, ainda de 1868, data da inauguração do trecho da linha, da rua Gonçalves Dias ao largo do Machado, teve a cidade do Rio de Janeiro um meio de transporte cômodo e de preço módico.

Os carros eram muito limpos, espaçosos e podiam conter trinta passageiros.

Não ocupavam mais espaço nas ruas do que as gôndolas.

Informava o *Jornal do Commercio*: "As rodas giram debaixo de caixas, e uma só parelha de bestas puxa aquela pesada máquina suavemente sobre os trilhos, sem abalo para o passageiro, que quase não sente o movimento".

Com o capital inicial de quinhentos mil libras, em 1868, e que se elevou no decurso de trinta anos a seis mil contos de réis, duplicando-os em 1901, a companhia norte-americana teve os riscos do empreendimento e os dissabores que a atormentaram, sentindo nos primeiros tempos as conseqüências da hostilidade do meio.

Impondo-se, porém, em pouco tempo à estima pública, coube-lhe firmar entre nós o espírito de associação e dar os delineamentos a um dos mais úteis serviços de que se orgulha a nossa cidade.

A Botanical Garden exemplificou as vantagens do sistema de transporte, de que se fizera pregoeira. Mostrou o *modus* prático de executar a viação urbana e, seguindo-lhe a trajetória, empresas congêneres organizaram-se, servindo outros pontos do Rio e contribuindo para o desenvolvimento das rendas gerais e municipais com os bairros que se formaram.

Em 1870, a despesa da companhia atingiu réis 414.500$000, e o seu rendimento bruto, 603.500$000, oferecendo, conseqüentemente, um saldo no valor de réis 189.000$000.

Naquele ano foram transportados em carros da companhia 3.035.465 passageiros, dos quais 32.965 não contribuintes.

A 1° de janeiro de 1871, abriu-se ao tráfego o trecho da linha entre a praia de Botafogo e o Jardim Botânico, com 5.230 metros de extensão.

Ascendia o desenvolvimento das linhas a 15,123 km assim discriminados:

Da rua do Ouvidor à praia de Botafogo	5,710 km
De Botafogo ao Jardim Botânico	7,230 km
Ramal das Laranjeiras	2,183 km

No fim do ano, as linhas prolongadas do Jardim das Laranjeiras (nas imediações da atual rua Guanabara) e da rua da Boa Vista, na Gávea, alcançavam cerca de 27 quilômetros.

Antônio Vítor de Assis Silveira – Antes da incorporação da companhia de bondes para explorar o privilégio de que fora cessionário o barão de Mauá, pedira, em 1860, Antônio Vítor de Assis Silveira concessão para estabelecer no centro comercial uma empresa de transporte de cargas e condução de passageiros.

A idéia de colocar trilhos nas ruas do Rio de Janeiro encontrava a maior repulsa. Era verdadeira insânia pensar nisso e uma utopia realizá-la.

Um ministro de boa vontade e consciente da exeqüibilidade e das vantagens das linhas de carris, o conselheiro Antônio Francisco de Paula e Sousa, não teve dúvida em assentir no que lhe solicitara Assis Silveira, fazendo expedir o decreto n° 5.568, de 20 de dezembro de 1865.

Constituída a Empresa Locomotora e aprovados os estatutos, o seu organizador andou, em estafantes caminhadas, pelos estabelecimentos do comércio de café, rogando a uns e outros negociantes que o amparassem com recursos monetários.

A descrença, ou a dúvida, inseparável dos espíritos avessos ao progresso, impediram a coadjuvação dos que podiam auxiliar o tentame.

Poucos foram os que se dispuseram a subscrever ações.

Desiludido de conseguir o que desejava, o concessionário vendeu o privilégio a Feliciano José Henrique, por vinte contos, segundo escritura lavrada no cartório do tabelião Fialho, a 26 de abril de 1867. Obteve dos subscritores de ações a sub-rogação

de direitos.

Daquela importância, absorvida no pagamento de dívidas contraídas, não restou um ceitil ao operoso Assis Silveira.

Obrigou-se o comprador, num rasgo de generosidade, a restituir-lhe a concessão, caso não efetuasse o que tinha em vista.

Havendo fracassado a tentativa, retornou o privilégio ao domínio de seu antigo concessionário, de acordo com aquele nobilíssimo compromisso. Assis Silveira indenizou parceladamente Feliciano Henrique dos gastos que este fizera, a título de propaganda.

Persistente e devotado ao seu projeto, conseguiu, afinal, o auxílio prestimoso de Domingos Moutinho. Reorganizou-se a empresa, vencidas as barreiras que se lhe interpunham. Em 1869 colocaram os novos diretores centenas de ações.

Pelo decreto nº 4.698, de 20 de fevereiro de 1871, aprovou-se a planta da linha para transportar, em carros, cargas e passageiros, entre a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II e várias ruas da cidade.

O sistema de trilhos seria o de fenda, usado em Londres. A bitola não ultrapassaria 0,82m e a linha só poderia ser dupla nos logradouros de 13 m de largura. Os carros teriam 4,30m de comprimento sobre 1,50m de largura.

A empresa obrigar-se-ia a alargar, a sua custa, a rua da Saúde, em frente ao trapiche do Cleto, a calçá-la e a conservar o calçamento das demais ruas onde assentasse trilhos. Neste sentido, o presidente da diretoria, Domingos Moutinho, assinou um termo na Câmara Municipal e, a 25 de setembro do ano seguinte, fez entrega à municipalidade daquele trecho de rua, transformado e calçado, nada restando da feia e escura via pública, cujo trânsito se tornara perigoso à noite e nos dias de chuva.

A Empresa Locomotora prestou enormes benefícios ao comércio de café. Libertou-o da ganância de indivíduos que se tornaram donos de carroções de complicada rodagem e prejudiciais ao trânsito.

Prevendo a concorrência que lhes criaria o tráfego regular de carris, aqueles proprietários organizaram uma companhia de transporte de mercadoriais, com o avultado capital de mil contos. Teve esta companhia transitória vida autônoma.

Em novembro de 1871 se fundiram por acordo mútuo, ela e a Locomotora

O ativo das empresas incorporadas elevou-se a 2.400 contos. Em conseqüência dessa fusão, passaram a pertencer ao acervo da empresa dirigida por Domingos Moutinho[3]: o imóvel da rua Visconde de Sapucaí, sede da extinta companhia, 115 carroças, 352 animais e 23 homens sujeitos ao miserável regime da escravatura.

Em ordem cronológica, foi a Locomotora a segunda empresa que, no Rio de Janeiro, obteve concessão para uma linha de carris, inaugurando-a em 1872, quase decorridos sete anos depois do privilégio de 1865.

Silvester S. Battin e Albert H. Hager – A terceira concessão de uma linha de bondes, para os bairros de São Cristóvão, Andaraí Pequeno (Tijuca), Saco do Alferes,

Catumbi e Rio Comprido, se originou dos decretos nºs 4.082, de 22 de janeiro, e 4.133, de 28 de março de 1868.

O primeiro decreto dera autorização a Carlos Alberto Morsing para fazer circular diligências com destino àqueles bairros, estatuindo as cláusulas principais o prolongamento da travessa São Francisco de Paula até a rua da Carioca e alargamento da rua São Cristóvão, no canto da de Estácio de Sá[4].

O decreto nº 4.133 permitira ao barão do Rio Negro (Manuel Gomes de Carvalho) e a Quintino de Sousa Bocaiúva[5] restaurarem a empresa de carris de ferro da Tijuca (as extintas maxambombas, do dr. Thomas Cochrane). O gozo deste privilégio passara pelo decreto nº 4.322, de 19 de janeiro de 1869, a B. Caimari.

Concedeu-se permissão, a 23 de junho do mesmo ano, pelo decreto nº 4.383, para que a Silvester S. Battin e Albert H. Hager, fossem transferidos pelos concessionários Morsing e Caimari os privilégios e favores outorgados, podendo reunir-se as duas empresas numa só.

Discriminando as condições do privilégio, dizia o então ministro da Agricultura, conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão:

> Atendendo ao que me representaram Silvester S. Battin e Albert H. Hager, permito que lhes sejam transferidos por Carlos Alberto Morsing, de conformidade com a condição 26 do decreto nº 4.082, de 22 de janeiro de 1868, a autorização concedida para estabelecer uma linha de diligências por trilhos de ferro entre esta cidade e os bairros de São Cristóvão, Caju, Rio Comprido, e Saco dos Alferes; e por B. Caimari, de conformidade com a condição 22ª do decreto nº 4.133, de 28 de março de 1868, os privilégios que lhes foram outorgados por decreto nº 4.322 de 19 de janeiro do corrente ano, para a restauração da empresa de carris de ferro entre a mesma cidade e o bairro do Andaraí, até a raiz da serra da Tijuca; podendo os mencionados Silvester Battin e Albert H. Hager reunir numa as duas empresas.

A 3 de agosto de 1869, um mês e dez dias após o decreto de 23 de junho, lavrou-se o contrato para exploração das linhas.

Dentre as cláusulas atinentes ao traçado, tráfego e tarifas, resumiremos aquelas que diziam com o interesse do público.

Todos os carros deveriam partir do largo São Francisco de Paula, em frente à rua dos Andradas, seguindo por esta e pela do Senhor dos Passos até o campo da Aclamação.

Os da linha de São Cristóvão tomariam neste lugar, direção da rua do Sabão da Cidade Nova (Visconde de Itaúna), percorrendo-a até o trecho então denominado rua do Mangue, e daí, pelas ruas Miguel de Frias e São Cristóvão, a encontrarem o campo deste nome, atravessando-o em diagonal para alcançarem a rua São Luís Durão e a praia de São Cristóvão. Deste ponto, regressariam ao Centro da cidade, passando pelas ruas do Pau-Ferro e Maruí (Senador Alencar); atravessando em linha reta o campo de São Cristóvão, fazendo em seguida o percurso da rua da Feira (Figueira de Melo) até a

Largo de São Francisco de Paula, ponto inicial dos bondes da Companhia de São Cristóvão (A.G.C.R.J.)

junção com a de São Cristóvão, trafegando-a, em quase toda a sua extensão e tomando o rumo da rua Miguel de Frias. Passariam pelas ruas do Mangue e do Sabão da Cidade Nova, e percorreriam em linha sinuosa parte do campo da Aclamação, em demanda da rua da Constituição, entrando pelas do Regente e da Lampadosa (Luís de Camões) até o ponto da partida.

Os bondes da linha do Andaraí seguiriam o mesmo traçado descrito até a chamada rua do Mangue e se destacariam do tronco principal, entrando numa servidão pública mais tarde denominada rua dos Bondes (hoje Machado Coelho). Alcançando a rua do Engenho Velho (Haddock Lobo), por esta chegariam à do Andaraí Pequeno (Conde de Bonfim).

Os da linha do Rio Comprido obedeceriam ao mesmo percurso, circulando da rua do Sabão da Cidade Nova, em diante, pela face oeste do campo da Aclamação, ruas do Areal, Conde d'Eu e de Catumbi (até o aqueduto). Regressariam pelo mesmo traçado até o campo da Aclamação. Poderiam os concessionários estabelecer linha dupla, se lhes conviesse, na parte mais larga da antiga rua do Conde da Cidade Nova (Conde d'Eu), próxima da do Areal, e em frente ao cemitério do Catumbi.

Destacar-se-ia o ramal do Saco do Alferes do cruzamento da rua Senhor dos Passos e Andradas, seguindo-se por esta, pela do Sabão (General Câmara), atravessaria o largo São Domingos em direção à rua da Imperatriz (Camerino), percorrendo-a em toda sua extensão, grande parte da rua da Saúde, a do Livramento, Gamboa, da União e do Saco do Alferes, terminando no largo do Gambá. Poderia ter linha dupla onde conviesse até a rua da Imperatriz, e via singela, neste logradouro e nas ruas da Conceição e da Lampadosa.

Os concessionários obrigar-se-iam a retirar os trilhos que assentassem no antigo Campo de Santana, logo que se iniciasse a obra de embelezamento projetado.

Seria feito o transporte em "carros livres e cômodos", puxados por animais e com largura nunca superior a seis pés e seis polegadas, podendo conter cada um deles trinta passageiros. Os carros deveriam ser construídos de modo que "possam andar para adiante e para trás mudando-se apenas os animais, para evitar que voltem sobre os trilhos" – preestabeleciam, assim, nesta pitoresca linguagem, os §§ 4° e 5° do art. 6° do contrato.

Os contratantes manteriam cantoneiros, para vigilância em lugares de maior trânsito de carros e carroças, especialmente no cruzamento de ruas a fim de avisarem às pessoas que por ali passassem, a pé ou a cavalo, da aproximação do bonde. Teriam guardas incumbidos da limpeza dos carros. Estabeleceriam desvios necessários nas linhas para evitar o encontro com as diligências.

O preço das passagens não excederia de duzentos réis e as tarifas seriam anualmente revistas, obrigando-se os concessionários a dar transporte gratuito aos empregados dos correios e à polícia, quando em serviço.

Em qualquer obra a executar-se nas linhas, o calçamento só poderia ser levantado mediante ordem da Ilustríssima Câmara Municipal, responsabilizando-se os

concessionários pela conservação do mesmo calçamento no espaço compreendido entre os trilhos.

Este contrato, pela minuciosidade e clareza com que o redigiram, serviu de padrão aos que se lhe seguiram e por ele se orientaram os organizadores de convênios semelhantes.

Iniciado em setembro de 1869 o serviço de construção das linhas, a 25 de novembro estavam assentados os trilhos nas da Tijuca e São Cristóvão, trafegando a 1° de janeiro de 1870 os primeiros bondes, apesar de efetuadas oficialmente as inaugurações, da primeira, a 8 de março, e da segunda, a 10 do mesmo mês.

Em 1870 se inauguraram, além daquelas, as linhas do Saco do Alferes (a 30 de junho), de Catumbi (a 12 de novembro) e do Caju (a 15 de dezembro).

Rio de Janeiro Street Railway, Company – Organizada eficientemente a Rio de Janeiro Railway Company, já dispondo de material rodante, o decreto número 4.615, de 19 de outubro de 1870, aprovou o contrato aditivo ao de 3 de agosto do ano anterior, celebrado com o diretor gerente Albert H. Hager.

Esse contrato, assinado pelo ministro da Agricultura, conselheiro Jerônimo José Teixeira Júnior, determinou a construção de uma linha dupla no Andaraí Pequeno (Tijuca) e a conclusão das linhas do Caju – da rua Santo Amaro do Caju (General Sampaio) até o portão da Imperial Quinta da Ponta do Caju, e de outras, para o largo do Pedregulho, através da rua São Luís Gonzaga, e para o Rio Comprido.

A 1° de abril de 1871, inaugurou-se o ramal da Cancela que, com 2,235km de extensão, terminava em frente à rua São Januário.

Naquele ano o desenvolvimento de todas as linhas era de 42,799km em tráfego, sendo a de maior extensão a de São Cristóvão, com 14,500km e, em seguida, a da Tijuca, com 13,500km.

No ano anterior, o número de passageiros transportados atingira mais de três milhões. A linha de São Cristóvão registrara 1.858.653; a da Tijuca, 1.004.727; a do Saco do Alferes, 226.147; a de Catumbi, 73.106 e a do Caju, 4.941.

Pretendentes a várias concessões

De 1869 a 71 solicitaram ao Ministério da Agricultura concessões para novas linhas de transporte de passageiros e cargas, por meio de carris, e apresentaram projetos os seguintes pretendentes ou concessionários:

1869

Antônio Pinto Ferreira Morado – linha dentro da cidade até a Estrada de Ferro D. Pedro II;

Concessionários da Estrada de Ferro da Tijuca – sobre um ramal que, partindo da rua do Engenho Velho, pela do Rio Comprido, fosse ter ao largo do Bispo;

Barão de Drummond, fundador da Companhia de Vila Isabel e do bairro do mesmo nome (A.G.C.R.J.)

Januário Cândido de Oliveira e Eugênio Batista de Oliveira – caminho férreo metropolitano;

Companhia Locomotora – a respeito da nova direção a adotar no assentamento de trilhos; segundo as pretensões de Antônio Vítor de Assis Silveira e Antônio Pinto Ferreira Morado.

1870

Ernesto Cibrão e José Cândido da Silva – duas linhas férreas dentro da cidade;

Cândido Pereira Monteiro – linha em determinados pontos da cidade;

Proprietários e moradores do Cosme Velho – sobre o prolongamento da linha das Laranjeiras, da Botanical Garden Rail Road, Company;

William R. Escher e Augusto da Rocha Fragoso – construção de uma linha da Corte a Petrópolis.

1871

João Reydner e Cândido Franklin do Amaral – carris para a Tijuca;

Dr. Américo Brasílio Pacheco e engenheiro William Scott Smitt – assentamento de trilhos em pequenos trechos;

Carlos Delfim Simões da Silva – construção de uma linha de bitola estreita.

Concessões no decênio de 1872-1881

João Batista Viana de Drummond, dr. João Rodrigues de Oliveira, Carlos Frederico Taylor e Companhia Ferro Carril de Vila Isabel; – José Antônio Guimarães de Lemos, Filhos & C. (Pedregulho à Penha); – Januário Cândido de Oliveira, Eugênio Batista de Oliveira e Empresa de Santa Teresa – Etiene Campas e Companhia Ferro Carril de Jacarepaguá; – Carlos Fleiuss, Luís Bandeira de Gouveia e Companha Ferro Carril Fluminense; – Pandiá Calógeras, Carlos Krauss e Empresa Carioca – Riachuelo; – conde de Lajes, dr. Francisco Teixeira de Magalhães e Empresa de Copacabana; – Alexandre Wagner (Botafogo à praia da Saudade); – Américo de Castro e Clemente Tisserand (linha no túnel do morro do Livramento); – Antônio Pinto Ferreira Morado e Francisco Joaquim Bethencourt da Silva (morro do Pinto); – Companhia de Carris Urbanos (fusão de empresas); – Lucídio José Cândido Pereira do Lago e Companhia Ferro Carril de Cachambi; – Fernando Maria do Prado (Santa Cruz a Itaguaí) – pretendentes a concessões.

O êxito alcançado pela Botanical Garden, no tráfego para os bairros de Botafogo, Gávea e Laranjeiras, e pela Rio de Janeiro Street Railway Company, servindo à parte mais extensa da cidade, estimulou a iniciativa particular no emprego de capitais que foram facilmente ressarcidos.

O decênio de que nos ocupamos se caracterizou pela afluência de grande número de concessões, muitas das quais se executaram, com vantagens bem apreciáveis.

João Batista Viana de Drumond e outros – Para estabelecer uma linha de trilhos urbanos entre a cidade e os bairros do Andaraí Grande[6], São Francisco Xavier e Engenho Novo[7], o decreto nº 4.895, de 22 de fevereiro de 1872, concedeu privilégio e favores a João Batista Viana de Drummond[8], dr. João Rodrigues de Oliveira e Carlos Frederico Taylor.

A bitola da nova linha de bondes seria a mesma da Rio de Janeiro Street Railway e os trilhos só poderiam ser assentados no centro das ruas. Os carros transportariam, no máximo, trinta passageiros e esta lotação, em caso algum, seria excedida. Custaria o preço da passagem duzentos réis.

Tornando mais explícita a concessão, os decretos números 5.002, de 3 de julho, e 5.046, de 7 de agosto de 1872, alteraram as cláusulas do de 22 de fevereiro, tratando o primeiro do prolongamento da linha, do portão do Matadouro[9] à praça da Constituição, e o segundo do calçamento que deveriam os concessionários conservar.

É interessante assinalar as dificuldades encontradas para a locação da linha, do Matadouro à cidade, através da rua Senador Eusébio. O mangue, que se estendia desta rua à praia Formosa, costeando o saco de São Diogo, interceptava o assentamento de trilhos. Demorado e penoso trabalho de aterro, para consolidar o terreno, constituiu o problema mais sério que teve a enfrentar o engenheiro incumbido de semelhante tarefa.

Por uma das cláusulas do contrato, firmado em virtude do decreto nº 5.002, seria ali construída uma ponte paralela à que ligava as ruas Senador Eusébio e Miguel de Frias, sobre o canal do Mangue e na foz do rio Comprido.

Organizada a Companhia Ferro Carril de Vila Isabel, sob a direção de João Batista Viana de Drummond, e aprovados seus estatutos pelo decreto nº 5.019, de 18 de julho, ainda de 1872, pleiteou a empresa, desde logo, prorrogação de prazo para ultimar o assentamento da linha em demanda da Cidade Nova, a que se obrigara pela cláusula 3ª do contrato. Nos termos do decreto nº 5.132, de 6 de novembro, concedeu-se-lhe a devida licença para dilatar o prazo, não passando este de quatro meses.

Apesar da condescendência do Ministério da Agricultura e devido, talvez, à proteção de que desfrutava a companhia, a linha do Matadouro para a cidade pouco avançara, procurando-se justificar o adiamento das obras.

Mais uma vez se alteraram cláusulas do contrato, a 11 de dezembro de 1872, pelo decreto nº 5.168. O governo impôs modificação da bitola, que passaria a ser igual à da Botanical Garden, e o prolongamento, em linha reta, da rua Senador Eusébio até a de São Cristóvão[10].

Os decretos sucediam-se, como se vê, uns alterando outros, quando não retificando ou modificando, em grande parte, a legislação.

Iniciadas as obras de construção da linha, a 8 de novembro, em dois trechos, do

Centro da cidade para a Cidade Nova e do largo do Matadoouro até o portão da fazenda do Macaco, nos últimos dias de dezembro de 1872 estavam assentados os trilhos no segundo trecho, em condições de estabelecer-se o tráfego.

Faltava ultimar-se o aterro do mangue, na interseção do canal com o rio Comprido.

Em março de 1873, nova modificação sofria o debatido traçado da Companhia de Vila Isabel, pelo decreto nº 5.236, de 24 daquele mês, e era aprovado o plano de estação central, no Curtume, com frente para o bulevar do Imperador, e a do Macaco, no recém-criado bairro de Vila Isabel.

Um mês e dias decorridos depois daquele ato, satisfazendo o Ministério da Agricultura ao que lhe solicitaram os moradores das ruas Campo Alegre (Visconde de Ibituruna) e Duque de Saxe (General Canabarro), concedeu-se a 10 de maio (pelo dec. nº 5.277), permissão para o assentamento de trilhos no Parque Imperial[11]. Outro decreto, de nº 5.332, de 10 de julho, aprovou a planta deste novo ramal.

À já abundante legislação com referência a serviços dessa empresa veio anexar-se o decreto nº 3.338, de 16 de julho, aprovando plantas dos ramais para o Engenho Novo e Portão Vermelho[12].

Consolidado o aterro no mangue da Cidade Nova, com o acabamento da ponte e locação da linha, desde 1º de novembro de 1873, tudo parecia assegurar a normalização do tráfego, do antigo Rocio Grande a Vila Isabel.

Mas, só a 29 do mesmo mês e ano se franqueou um trecho da linha, com sete quilômetros de extensão.

Com os ramais em obras, de Campo Alegre-Duque de Saxe, do Andaraí Grande e do Engenho Novo, a extensão da linha ascenderia a mais de 23 quilômetros.

Entre a rua da Babilônia[13] e o Portão Vermelho, a expensas da companhia, levantou-se em 1873 uma ponte sobre o rio Maracanã.

A exemplo do que praticava a Botanical Garden, fazendo trafegar seus carros pela rua Gonçalves Dias (tendo o ponto inicial na esquina da do Ouvidor), obteve a Companhia de Vila Isabel consentimento, pelo decreto número 5.577, em data de 21 de março de 1874, para prolongar seus trilhos até a rua Uruguaiana, não ultrapassando a do Ouvidor.

Fizeram-se os trabalhos de locação, a partir da praça da Constituição, junto ao hotel dos Príncipes, pelas ruas Sete de Setembro e Uruguaiana, e por este logradouro, a encontrar a rua da Carioca, trafegariam os bondes em direção àquela praça.

A 10 de abril de 1875, sendo presidente da empresa João Batista Viana de Drummond e diretores Charles B. Greenough e André Clack (superintendente do tráfego) e engenheiro-fiscal o dr. Gustavo do Rego Macedo, estavam inauguradas todas as linhas estatuídas nos contratos.

Reformaram-se os estatutos, que tiveram aprovação governamental a 23 de outubro (decreto nº 6.012), prevendo um dos artigos a conservação das tarifas de passagens. Estas haviam sido abusivamente aumentadas, de duzentos para quatrocentos réis, na

linha do Engenho Novo.

Protestando contra isso, o engenheiro-fiscal ordenara-lhe, no entanto, o Ministério da Agricultura, a manutenção daquele preço acrescido, ficando dali em diante proibido qualquer aumento, sem prévia aquiescência do governo (aviso nº 288, de julho de 1875).

Assinalou-se em 1876 outra prorrogação de prazo para cumprimento de certas cláusulas dos contratos que se contradiziam no emaranhado da legislação (decreto número 6.220, de 21 de junho).

E, como se não bastasse todo esse montão de atos oficiais a respeito da Companhia Ferro Carril de Vila Isabel, o decreto nº 7.132, de 18 de janeiro de 1879, ainda alterou os estatutos, havia pouco reformados.

Por essa época já se achava em tráfego a linha de Vila Isabel, percorrendo os bondes o bulevar Vinte e Oito de Setembro[14], os terrenos do Goiabal (rua Visconde de Santa Isabel), até a rua Barão de Bom Retiro, antiga do Cabuçu[15].

Dentro do seu programa de desordenada atividade, projetou a companhia uma linha que, se estendendo pelas ruas Visconde de Itamarati, D. Maria e Gonzaga Bastos, entroncasse com os trilhos da linha de Vila Isabel no bulevar 28 de Setembro. Satisfez-lhe prontamente o governo a pretensão, expedindo o decreto nº 8.009, a 26 de fevereiro de 1881. Verificada a impraticabilidade do assentamento da linha, que exigia aterros e desapropriações, no ano seguinte, pelo decreto nº 8.853, de 13 de maio, revogou-se aquela autorização.

O crescimento no transporte de passageiros da Companhia Ferro Carril de Vila Isabel acentuou-se em 1878.

Neste ano se registraram 3.053.442 contra 1.617.702 em 1876. Em 1879 ascendeu à soma total de 3.337.223 – o que quer dizer mais 283.781 do que no ano anterior.

Os registros de 1880 e 1881, constantes dos relatórios do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, acusaram, respectivamente, 3.197.344 e 3.221.454, verificando-se em 1880 o decrescimento de 139.879 passageiros transportados, em confronto com os algarismos de 1879.

Com a receita de Rs. 561: 66$094, despendeu a empresa em 1881 a cifra de 367: 765$889, do que resultou o saldo de 193.894$205.

José Antônio Guimarães de Lemos, Filhos & C. – No mesmo ano de 1872, em que se expediu o decreto de concessão a João Batista Viana de Drummond e outros, concedeu-se a José Antônio Guimarães de Lemos, Filhos & C., ou à associação por eles organizada, privilégio por 35 anos para uso e gozo de uma estrada de carris de ferro entre o Pedregulho e o arraial da Penha, na freguesia de N.Sª da Apresentação de Irajá (decreto nº 5.001, de 3 de julho). O traçado, com a respectiva planta, aprovou-o o Ministério da Agricultura, a 31 de dezembro de 1872 (decreto nº 5.509).

Deveria atingir a respectiva linha o lugar Benfica (à margem da estrada geral para

Santa Cruz, e um dos empórios comerciais da Zona Suburbana), em frente à vasta enseada de Inhaúma e a pouca distância da ilha do Bom Jardim, outrora do Mosquito.

Essa concessão caducou em virtude dos termos do decreto nº 7.970, de 17 de janeiro de 1881, por não terem os concessionários dado princípio de execução ao que lhes fora estipulado.

Januário Cândido de Oliveira e Eugênio Batista de Oliveira – Outra concessão, ainda de 1872, como que veio satisfazer ao consenso unânime dos que reclamavam a construção de linhas de carris para vários pontos da metrópole.

Para uma capital com 274.972 habitantes[16], conforme o censo de 1872, as linhas de bondes da Botanical Garden e da Rio de Janeiro Street Railway já se tornavam deficientes, além de que, estas empresas não serviam trechos do Centro da cidade de população densa.

Um dos bairros que mais se ressentiam da falta de transporte era o de Mata-Cavalos e, como este, igualmente reclamava meios de condução o aprazível morro de Santa Teresa.

Por isso é que no gozo do privilégio que lhes concedera o decreto nº 5.126, de 30 de outubro, o engenheiro Januário Cândido de Oliveira e o bacharel Eugênio Batista de Oliveira apresentaram o plano de traçado para uma linha de carris.

Partindo do largo de Moura e atravessando os da Batalha e da Misericórdia, a empresa faria estender seus trilhos nas ruas Santa Luzia, da Ajuda e do Passeio, largo da Lapa e ruas das Mangueiras (Visconde de Maranguape), Barbonos (Evaristo da Veiga), Riachuelo, do Resende e dos Arcos, tomando direção do morro de Santa Teresa, pela ladeira do mesmo nome.

Na formosa colina, os trilhos seguiriam, numa linha tronco, até a rua do Aqueduto, destacando-se um ramal para as ruas do Oriente, Áurea e Progresso, passando pelo largo das Neves, em Paula Matos.

O preço da passagem seria de cem réis.

Começaram os trabalhos de construção da rede a 12 de junho de 1873.

Dos proponentes à exploração de linhas de carris, antes de 1872, em número de nove[17], foram preferidos pela seção técnica do Ministério da Agricultura, Januário Cândido de Oliveira e Eugênio Batista de Oliveira, que apresentaram aquele traçado, dando-lhe, aliás, maior amplitude o decreto nº 5.568, de 14 de março de 1874, quando já organizada a Empresa Santa Teresa.

Em 1875, com o capital de quinhentos contos, mantinha a empresa um serviço de diligências e carros de tração a vapor e ativava a construção do plano inclinado, no morro de Paula Matos. Funcionava a estação central na rua Riachuelo nº 91.

No ano seguinte, estavam em tráfego as linhas da Lapa, Riachuelo e Santa Luzia, e as diligências do morro de Santa Teresa, tendo transportado os carros da empresa, que então se denominava de Santa Teresa e Paula Matos, 25.000 passageiros, de 1º de

janeiro a 31 de dezembro.

O aviso do Ministério da Agricultura, nº 439, de 16 de novembro de 1874, que regularizara o tráfego dessa empresa, fora invocado pelo decreto nº 5.856-A, de 24 de janeiro de 1875, sobre a prorrogação de prazo, para conclusão das obras nos morros de Santa Teresa e Paula Matos. Essas obras tiveram seus prazos prorrogados a 19 de janeiro e 21 de junho de 1876 (decretos 6.100 e 6.221).

Da rua da Ajuda ao largo da Lapa, passaram a circular sobre os trilhos da Botanical Garden os carros da linha Santa Teresa, em cumprimento do aviso de 15 de fevereiro daquele ano, e foram permitidas, pelo aviso nº 120, de 8 de março, viagens intermediárias e passagens suplementares às empresas Carioca e Santa Teresa.

O decreto nº 6.580, de 21 de março de 1877, alterou a cláusula 21 do decreto nº 5.126, relativamente ao tráfego no morro de Santa Teresa.

Autorizada a fusão das quatro companhias unidas – Locomotora, Santa Teresa, Fluminense e Carioca-Riachuelo – entraram estas, de acordo com o decreto nº 7.007, de 24 de agosto de 1878, com quatrocentos contos, em dinheiro, repartidos entre o governo geral e a Ilustríssima Câmara Municipal da Corte.

Organizou-se então a Companhia de Carris Urbanos que, a partir de 1º de janeiro de 1879, começaria a contar o prazo da concessão, por 33 anos.

Etiene Campas – É de 1873, o privilégio exclusivo, por vinte anos, a Etiene Campas, para construir uma linha de carris de ferro, de tração animada, para transporte de cargas e passageiros entre a estação de Cascadura, na via férrea D. Pedro II, e a freguesia de N. Sª do Loreto de Jacarepaguá. Referendou-o pelo decreto nº 5.399, de 10 de agosto daquele ano, o ministro conselheiro José Fernandes da Costa Pereira.

A cláusula 1ª estabeleceu que a linha poderia ser prolongada até a freguesia de São Salvador de Guaratiba.

Pelas cláusulas 2ª e 3ª, a bitola seria estreita, os carros de transporte de passageiros deveriam ser semelhantes aos da Rio de Janeiro Street Railway, e os de carga, aos do sistema da Locomotora. Em nenhum caso, a empresa exigiria mais de quinhentos réis, por passageiro, de Cascadura a Jacarepaguá e 1$000, até Guaratiba.

No início da exploração do privilégio, cogitou o concessionário em fundar uma fábrica, nela empregando crianças, em número de 120 pelo menos, e dando-lhes alimentação, ensino e vestuário.

Esse estabelecimento, malgrado os esforços de Etiene Campas, não chegou a funcionar.

Teve começo o serviço de construção da linha de Cascadura, pelo Campinho a Marangá, a 15 de dezembro de 1873. A 1º de março de 1875, inaugurou-se o trecho até pouco adiante do Tanque, sendo adotada, a princípio, a tração animada e, posteriormente, a vapor, do sistema *tramway-engine*, de Perkins, permitida pelo decreto nº 5.916, de 8 de maio do mesmo ano.

Nos termos do decreto nº 5.941, de 11 de junho daquele ano, concedeu-se autorização à Companhia Ferro Carril de Cascadura a Jacarepaguá para explorar o privilégio.

A 30, ainda daquele mês e ano, eram aceitos plantas, planos e desenhos das estações (decreto nº 5.961).

Em 1880, a linha construída atingira perto de sete quilômetros, restando o assentamento de trilhos na extensão de 3.918 metros.

Nesse ano o relatório do engenheiro fiscal registrou o número de 63.758 passageiros transportados, avultada cifra para a pequena população de toda a freguesia de Jacarepaguá[18].

Em 1881 ascendera o capital da companhia a 302 contos.

Entre os distritos rurais da cidade do Rio de Janeiro já sobressaía naquele tempo o de Jacarepaguá. Dispondo de clima salubérrimo e de terras fertilíssimas e adaptáveis a variadas culturas, com promissor futuro na economia do município, faltava-lhe, contudo, um serviço de transporte de passageiros e de produtos agrícolas, que a empresa de Etiene Campas iniciou em 1875[19].

Carlos Fleiuss – Atendendo ao que lhe requerera Carlos Fleiuss, concedeu o imperador d. Pedro II, por decreto nº 5.566, de 14 de março de 1874, a devida autorização para uso e gozo de uma linha de carris de ferro em diversas ruas da cidade do Rio de Janeiro. Nas 12 cláusulas a que se referiu o decreto, estabeleceu-se que a linha, partindo da estação das barcas fluminenses, seguiria pela praça D. Pedro II (Quinze de Novembro) e ruas Primeiro de Março e do Hospício e, por esta, o campo da Aclamação. Voltaria ao ponto de partida, com percurso pelas ruas Larga de São Joaquim, Núncio e da Alfândega até a de Primeiro de Março. Discriminaram-se, naquelas cláusulas, a bitola de 0,82m; o preço da passagem, de cem réis; a obrigatoriedade de conservar o calçamento dos logradouros e a duração do contrato, por 15 anos, sem constituir privilégio.

Não tendo principiado o contratante, de conformidade com a cláusula terceira, a construção da linha, no prazo de um ano preestabelecido no decreto da concessão, e nem satisfeito, outrossim, o pagamento de oitenta contos, destinados às obras do paço municipal e à instrução primária (cláusula 20), obteve por decreto nº 5.790, de 11 de novembro de 1874, prorrogação de prazos.

Por escritura pública de 23 de janeiro de 1875, Carlos Fleuiss vendeu a concessão à Empresa Locomotora, aprovando essa transferência o decreto nº 5.878, de 20 de fevereiro do mencionado ano.

Luís Bandeira de Gouveia – Mais outra concessão para uma linha de bondes no centro comercial, estendendo-se, desta vez, à Cidade Nova, à Praia Formosa e ao Estácio de Sá, antigo Mata-Porcos, foi objeto do decreto nº 5.567, de 14 de março de 1874.

Concedeu-se ao dr. Luís Bandeira de Gouveia autorização, durante vinte anos,

sem privilégio, para estabelecer o transporte de passageiros e cargas, desde a rua Primeiro de Março, entre as do General Câmara e São Pedro, até aqueles bairros. A linha tronco seguiria pela rua São Pedro à do Regente, onde se destacariam dois ramais. Um deles percorreria a rua General Câmará, atravessaria o campo da Aclamação e tomaria a direção da rua São Pedro da Cidade Nova (Senador Eusébio), ruas General Caldwell e General Pedra até às oficinas da estrada de ferro, em São Diogo.

Outra ramal partiria do mesmo local, percorrendo as ruas São Pedro, Larga de São Joaquim (Marechal Floriano), São Lourenço (Visconde da Gávea), Princesa dos Cajueiros (Barão de São Félix), General Caldwell, Príncipe (Senador Pompeu), América, Saco do Alferes e Praia Formosa, terminando junto da pedreira de São Diogo, e defronte da cancela da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Os carros do primeiro ramal teriam, em determinadas horas, que percorrer a variante desde a rua General Pedra, esquina da travessa Santa Rosa, seguindo por este logradouro, praça Onze de Junho, ruas São Leopoldo, D. Feliciana, Conde d'Eu e Estácio de Sá.

O concessionário obrigar-se-ia a dar passagem nos trilhos assentados nas ruas General Câmara e São Pedro, e no trecho entre as ruas Uruguaiana e Primeiro de Março, aos carros de cargas da Empresa Locomotora.

Os trilhos seriam de bitola estreita, de 82 centímetros, e a passagem, de cem réis, em qualquer das linhas. Dentro do prazo de dois anos, deveriam estar ultimadas todas as obras necessárias ao tráfego. Pela cláusula XXI, das condições da concessão, seriam entregues aos cofres públicos duzentos contos, em duas prestações. Dessa importância, caberiam à municipalidade oitenta contos, para as obras do novo paço da Câmara Municipal.

Seria o concessionário obrigado a alargar a rua do Príncipe, entre a do General Caldwell e a da América, e a aterrar a rua D. Feliciana, na parte compreendida entre a de São Leopoldo e Conde d'Eu.

O dr. Bandeira de Gouveia, em virtude do decreto número 5.689, de 15 de julho de 1874, organizou a Companhia Ferro Carril Fluminense e modificou os antigos estatutos. No mesmo ano, a 23 de setembro, pelo decreto nº 5.751, eram alteradas as cláusulas que se referiam ao tráfego e ao aterro da rua D. Feliciana, que compreenderia também o da rua Senhor de Matosinhos. A 6 de fevereiro de 1875 (decreto nº 5.867) ainda se modificou o prazo marcado para o estabelecimento do tráfego.

Pelo decreto nº 5.927, de 22 de maio, o ramal da segunda linha, para São Diogo, foi transferido a Antônio Pinto Ferreira Morado e Francisco Joaquim Bethencourt da Silva, sendo presidente da Companhia Ferro Carril Fluminense o dr. Manuel Pereira da Silva Continentino (com escritório à rua Primeiro de Março nº 12) e gerente o dr. Luís Bandeira de Gouveia.

Em 1876 a empresa terminara o aterro das ruas Senhor de Matosinhos e D. Feliciana e abrira a travessa Bandeira, em terreno vendido pela Companhia Santa Teresa, e que tivera aquela denominação em homenagem ao dr. Luís Bandeira de Gouveia.

A respeito da abertura desse logradouro, escreve João Cruvelo Cavalcanti[20]:

> Se a Ilma. Câmara estivesse armada de outras leis e prerrogativas, que não as já tão sofismadas e inúteis que possui sobre abertura de ruas, por certo não consentiria na abertura dessa travessa toda irregular, quer em sua direção, quer em suas dimensões.

O dr. Bandeira de Gouveia foi um dos concessionários que mais concorreram para obras de utilidade pública. Entre os auxílios por ele prestados, figurou o donativo de 120 contos, para construção de edifício do paço municipal, de que tratou a lei orçamentária da Câmara, para o exercício de 1878 (decreto nº 5.814, de 12 de dezembro de 1877).

Encerrou-se em 1878 o pequeno, mas laborioso período de atividade da Companhia Ferro Carril Fluminense. Todo o material que lhe pertencia passou à Companhia de Carris Urbanos, que, em conseqüência do decreto número 7.007 (de 24 de agosto), se constituiria.

As quatro companhias – Locomotora, Santa Teresa, Fluminense e Carioca-Riachuelo – formaram em dezembro daquele ano, uma nova empresa, a de Carris Urbanos.

Pandiá Calógeras e Carlos Krauss – Destinada a servir à zona comercial, estendendo-se até a praça Onze de Junho, expediu-se em 1874 autorização para uma linha de bondes, partindo da ponte das barcas Ferry. Foram contemplados com esta concessão Pandiá Calógeras e Carlos Krauss, à vista do decreto nº 5.569, de 14 de março.

Com os decretos em favor de Carlos Fleiuss e dr. Luís Bandeira de Gouveia, promulgados a 14 de março, acerca de linhas de carris, o de Calógeras e Krauss fora o terceiro que a Secretaria de Agricultura fizera publicar no mesmo dia.

O prazo da exploração duraria 18 anos, sem nenhum privilégio. Estender-se-ia a linha pela praça D. Pedro II (Quinze de Novembro) na face do edifício da Secretaria de Estado da Agricultura, lado e frente do paço imperial, ruas Sete de Setembro, Carmo, Assembléia, largo e rua da Carioca, praça da Constituição, ruas Visconde do Rio Branco, Conde d'Eu, Flores (Santana) e praça Onze de Junho, onde finalizaria.

Os trilhos deveriam ser assentados de um dos lados das ruas, de modo que não prejudicassem o trânsito de veículos. Dentro de dois anos, contados da data de assinatura do contrato, começariam as obras.

Se o governo julgasse conveniente outorgar a outra empresa consentimento para assentar trilhos em ruas onde trafegassem os carros dos concessionários, máxime nas da Carioca e Sete de Setembro, ficariam eles obrigados a estabelecer, de comum acordo com a empresa das novas linhas, o horário das viagens.

O decreto nº 5.577, de 21 de março, autorizou a estender a linha de carris de

Calógeras e Krauss, entre os trilhos da Companhia Vila Isabel.

Incorporada a Empresa Carioca-Riachuelo e expedidos os seus estatutos, tiveram estes dois atos em 1876 aprovação do governo pelo decreto nº 6.120, de 9 de fevereiro. Neste ano e no de 1877, conseguiu a empresa prorrogações de prazos para iniciar o tráfego e satisfazer o pagamento em benefício de serviços públicos (decreto 6.223 e aviso nº 22, do Ministério da Agricultura).

Autorizada a fusão de algumas empresas com a que se organizou em 1º de janeiro de 1879, nos termos do decreto nº 7.007 (24 de agosto de 1878), desapareceu a Empresa Carioca-Riachuelo.

Conde de Lajes e Francisco Teixeira de Magalhães – Desde 1872, o conde de Lajes, mordomo dos príncipes conde e condessa d'Eu[21], pleiteava com o dr. Francisco Teixeira de Magalhães a concessão de uma linha de carris para o bairro de Copacabana, estabelecendo na praia deste nome um serviço balneário.

Ouvido naquele ano o Conselho de Estado, por sua seção dos negócios do Ministério do Império, opinaram favoravelmente à pretensão os conselheiros visconde de Sousa Franco, marquês de Sapucaí e visconde de Bom Retiro, em parecer de 22 de dezembro, ressalvados, porém, os direitos da Botanical Garden.

O decreto nº 5.785, de 4 de novembro de 1874, concedeu-lhes, afinal, autorização para assentamento da respectiva linha, da rua dos Ourives a Copacabana, de conformidade com outra consulta do Conselho de Estado, de 11 de janeiro de 1873.

Da rua dos Ourives, canto da do Ouvidor, a linha obedeceria ao seguinte traçado: ruas São José, da Ajuda e Evaristo da Veiga, em direção ao morro de Santa Teresa, que seria atravessado por meio de um túnel ou a céu aberto, até a rua Cassiano e, daí, pelas de D. Luísa, Santo Amaro e Pedreira da Glória[22], e por uma rua que os concessionários abririam, paralela às do Catete e Marquês de Abrantes, desviando-se em rumo da cinta de montanhas, até a rua São Clemente. Deste logradouro, a linha tomaria a direção mais favorável (evitando grandes obras de engenharia) para alcançar a praia de Copacabana.

A esse empreendimento, dificílimo pelo grande número de desapropriações e vultosas obras no trecho montanhoso da cidade, se opunham cláusulas, explícitas e insofismáveis, do contrato da Botanical Garden.

Tendo esta empresa representado ao governo contra a violação de seu privilégio, resolveu o Ministério da Agricultura prorrogar por um ano, pelo decreto nº 6.004, de 9 de outubro de 1875, o prazo para início das obras.

À representação feita no foro administrativo, seguiu-se a ação judicial intentada contra os concessionários da linha de Copacabana, sendo ouvidos a respeito autorizados mestres de direito, que se manifestaram favoráveis à Botanical Garden, "não podendo nenhum concessionário assentar trilhos nas ruas percorridas por suas linhas"[23]

Em maio de 1876, os concessionários, na impossibilidade de assentarem trilhos

nos pontos em que trafegavam os carros daquela Companhia, obtiveram outra prorrogação, desta vez por três meses, pelo decreto nº 6.566, de 9 do citado mês.

Com capitais emprestados por Alexandre Wagner, rico proprietário de terras em Copacabana, organizou-se a Empresa Copacabana que, apoiada na força, se decidiu afoitamente a assentar os trilhos de sua linha, violando o privilégio da sua contendora.

Fez-se grande celeuma em torno desse caso e os jornais da época acompanharam os trâmites do pleito judiciário, distinguindo-se, pelo espírito combativo, *A Reforma*[24], órgão da dissidência liberal.

Prosseguindo na ação a Botanical Garden, opôs, ao turbamento do seu privilégio, todos os meios ao seu alcance.

Mas a proteção aos concessionários foi tal, e de tanto peso, que ela sofreu tropelias inauditas.

Munida de mandado de embargo ao projetado corte de seus trilhos na rua da Glória, não pôde impedir que se executasse o trabalho da Empresa de Copacabana. Em hora adiantada da noite, com o amparo da força pública, que cercou aquele trecho da cidade, num círculo de baionetas, trabalharam os operários livremente, à luz de archotes. No dia seguinte ao desse atentado, ao amanhecer, estava completa a tarefa, a cidade sabedora do escândalo que se consumara e sem efeito a ordem de embargo!

O patrono da Botanical Garden, o ilustrado dr. Joaquim Saldanha Marinho, ainda em maio de 1879, sustentava em grau de recurso perante o Supremo Tribunal de Justiça, os direitos de sua constituinte[25].

Pelo decreto nº 7.673, de 21 de fevereiro de 1880, foi declarada caduca a escandalosa concessão, achando-se nesse ano assentados os trilhos da Empresa de Copacabana, da rua dos Ourives até a praça Duque de Caxias, na extensão de 6,276km.

No decurso de seu contrato, demoliu-se um prédio para o alargamento do beco do Guarda-Mor, hoje rua Barão de Guaratiba e, entre o mencionado beco e o cais da Glória, abriu a empresa uma rua que atravessava o interior do mercado da praça da Glória, com 55m de extensão e 8,60m de largura.

O melhoramento mais importante que executou foi a abertura de uma rua, em 1878, nos terrenos de Alexandre Wagner, da antiga chácara Taylor, à rua da Lapa, nº 82. No mesmo ano, a municipalidade aceitou aquele logradouro, sob a condição de demolir a empresa o prédio nº 40 da rua da Glória. Em sessão da Câmara Municipal, de 13 de março de 1880, denominou-se a nova via pública – rua Conde de Lajes.

Alexandre Wagner – Quinta e última concessão referente a carris no ano de 1874, foi a que, em favor de Alexandre Wagner, se expediu pelo decreto nº 5.812, de 3 de dezembro. Tratava de uma linha que, partindo da praia de Botafogo, deveria terminar na praia da Saudade, junto à Escola Militar.

O decreto nº 7.970, de 17 de janeiro de 1881, considerou caducas várias concessões de linhas férreas no Rio de Janeiro e nas províncias, que se não haviam executado,

compreendendo neste número a de Alexandre Wagner.

Américo de Castro e Clemente Tisserand – Em 1875, o decreto de nº 5.885, de 13 de março, concedendo aos engenheiros Américo de Castro e Clemente Tisserand privilégio para construção de um túnel, no morro do Livramento, autorizou-os a construírem uma linha de carris. Esta primeira concessão do ano de 1875, para linhas de carris na cidade do Rio de Janeiro, teve prazo prorrogado por 12 meses, no ano seguinte (decreto número 6.326, de 20 de setembro) e caducou, afinal, em virtude do que dispôs o decreto nº 7.970, de 17 de janeiro de 1881.

Antônio Pinto Ferreira Morado e Francisco Joaquim Bethencourt da Silva obtiveram, a 11 de junho de 1875 (decreto nº 5.946), permissão para o estabelecimento de uma linha entre a rua Primeiro de Março e o morro do Pinto, na Cidade Nova, aproveitando para isso o traçado de uma das seções da Companhia Ferro Carril Fluminense, que havia adquirido.

Pelo decreto nº 7.970, de 17 de janeiro de 1881, os concessionários tiveram o seu privilégio caduco, por não o poderem executar.

Companhia de Carris Urbanos – O decreto nº 7.007, de 24 de agosto de 1878, veio demarcar nova fase à viação urbana, com a aliança das quatro companhias: Locomotora (concessão de 1865), Santa Teresa, Ferro Carril Fluminense e Carioca-Riachuelo.

Originou-se desta fusão a Companhia de Carris Urbanos, que principiou a funcionar a 1º de janeiro de 1879.

O decreto que autorizou aquela aliança estabeleceu o privilégio por 33 anos.

As companhias, reunidas, deveriam entrar para o Tesouro Nacional com quatrocentos contos, em dinheiro, repartidos entre o governo geral e a municipalidade.

Do acervo das empresas, das quais se tornou cessionária a nova companhia, excluiu-se o da linha de ascensão ao morro de Santa Teresa, que continuaria a regular-se pelos contratos anteriores.

A Empresa Locomotora fora a mais importante das quatro companhias incorporadas. Possuíra o capital de 2.400 contos, segundo o balanço, organizado pelo guarda-livros Duarte Boto Júnior. Pelo decreto nº 5.577, de 14 de março de 1874, obtivera permissão para prolongar seus trilhos nas ruas comerciais, para o transporte de cargas. O material rodante da Locomotora, constituído por duas espécies – carros de linha e carroças de rodagem –, passara à Carris Urbanos. Ao todo 176 veículos – 57 carros de linha, dez molas, cinco carroças baixas, oito carroças de molas, 96 carroças de transporte de café e mais 504 animais, nas cocheiras da rua Larga São Joaquim (área de 110 metros em quadra). Ao lado dessas cocheiras ficavam dez grandes armazéns. Montadas em bons prédios e dispondo de mobiliário, contavam-se as estações do Lazareto, na Gamboa, da Saúde e do trapiche Mauá.

Os únicos ônus da Locomotora estavam nos contratos celebrados com a Ilma. Câmara Municipal da Corte, ambos assinados por seu antigo presidente, Domingos Moutinho.

Referia-se um à conservação de calçamento nos termos do decreto nº 4.968, de 20 de fevereiro de 1871, e outro, ao arrendamento do trapiche Mauá e construção de uma linha férrea em seu interior e destinada ao transporte de mercadorias, do mar para os vagões. Lavrou-se, a 15 de março de 1872, o respectivo contrato com a Câmara Municipal, ficando ressalvado o direito de ocupação do trapiche pelo escritório da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropólis, cujos serviços eram então explorados por Bernardo Clemente Pinto Sobrinho e Guimarães & Coral. Em 1875, a diretoria da Locomotora, constituída pelo barão de Paquetá, Domingos Moutinho e Ângelo Elói da Câmara, prorrogou o tempo dessa ocupação por mais três anos.

Aprovados os estatutos da Companhia de Carris Urbanos a 21 de dezembro de 1878 (decreto nº 7.117), assumiram cargos na diretoria os acionistas Ângelo Elói da Câmara, Stanley Youle, dr. Carlos Krauss, dr. Luís Bandeira de Gouveia e Francisco de Figueiredo, e no conselho fiscal, o barão de Mesquita, visconde de São Salvador de Matosinhos, conselheiro José Feliciano de Castilho, William Finie Kemp e Manuel de Pontes Câmara.

Um dos primeiros objetivos que teve a diretoria foi renovar as tarifas para bagagens no ramal de Estácio de Sá, da extinta Companhia Ferro Carril Fluminense (aviso nº 149, de 15 de março de 1879) e completar o assentamento das linhas (decreto nº 7.797 de 26 de agosto de 1880).

Votou-se em assembléia geral de acionistas a modificação dos estatutos, que foram aprovados a 26 de outubro de 1880 (decreto nº 7.868), elegendo-se nova diretoria.

Desta, fizeram parte: Antônio Elói da Câmara (reeleito); Januário Cândido de Oliveira, Albino de Freitas Castro, Jó Libânio da Silva e Oliveira e dr. Luís Bandeira de Gouveia (reeleito).

Em junho de 1880 levantou-se o balanço da Companhia de Carris Urbanos, com o ativo de 6.227:517$737, incluída nesta importância a de 4.858:962$070, proveniente das extintas empresas acima aludidas.

Havia, então 357 acionistas, dentre os quais possuíam grande número de ações (de quinhentas para cima): d. Ana Matilde Chagas Oliveira, dr. Antônio Alves de Sousa Carvalho, Banco Comercial do Rio de Janeiro, Carlos Teodoro de Bustamante, Eduardo Machado Tavares, dr. Joaquim Lopes Chaves, dr. José Antônio Rodrigues, M. Calógeras e Marcos Rosenwald.

Estava naquele ano regularizado o tráfego das seguintes linhas:

Hospício – Estrada Ferro, Teófilo Ottoni a Estrada de Ferro, rua do Príncipe e Carceller, Saúde-Barcas, Estácio de Sá-Carceller, São Diogo-Carceller, praia Formosa-Túnel, praça Onze de Junho-Barcas, São Francisco-Plano inclinado, Carceller-Plano

inclinado, Lapa-praça Onze de Junho, Lapa-São Francisco, praça Onze de Junho-Carceller, Estrada de Ferro-Lapa.

Todas essas linhas faziam parte de traçados das empresas que se fundiram, mas foram acrescidas, numa ou noutra seção, com prolongamentos e variantes.

Em 1880, os prolongamentos atingiram 1.825 metros, despendendo-se com obras novas 151:382$742, segundo o balanço do mesmo ano.

A linha Estácio de Sá, do contrato do dr. Bandeira de Gouveia, incidia no privilégio da Companhia São Cristóvão (antiga Rio de Janeiro Street Railway). Tornou-se por isto aconselhável um acordo que a permutasse com a do Saco do Alferes, da de Carris Urbanos.

Com 72 carros de carga sobre trilhos e trinta de molas, de rodagem e 75 carroças, mantinha a companhia, a 31 de dezembro de 1880, o serviço de entrega de encomendas a domicílio (iniciado pela Empresa Locomotora), da Estrada de Ferro D. Pedro II para vários pontos da cidade.

O transporte de passageiros fazia-se em 95 bondes de pequenas dimensões, puxados por um animal.

Suas cocheiras estavam instaladas às ruas Larga de São Joaquim, Riachuelo e São Diogo, dispondo de 292 animais.

O escritório, com depósito do material rodante, tinha sede nos imóveis da rua Larga de São Joaquim número 140 a 146, que foram adquiridos em 1872 pela extinta Empresa Locomotora[26].

No decênio de 1872-81, as Companhias de Carris Urbanos e de Vila Isabel, organizadas nesse período, abriram largo cenário à indústria de transporte na cidade do Rio de Janeiro, ampliando serviços, dentro das zonas de seus privilégios.

Lucídio José Cândido Pereira do Lago – Animado pelo desenvolvimento da viação na capital do país, Lucídio José Cândido Pereira do Lago, solicitou ao governo para, por si, ou por uma empresa que organizasse, construir e explorar, sob privilégio, durante vinte anos, uma linha de carris de ferro, da estação do Engenho Novo à do Engenho de Dentro. Obteve concessão para esse fim, a 30 de novembro de 1878 (decreto nº 7.093).

A bitola a adotar deveria ser estreita, idêntica à das empresas Locomotora, Fluminense e Carioca-Riachuelo.

Em 9 de agosto de 1879, aprovados os estatutos, organizou-se a Companhia Ferro Carril de Cachambi (decreto nº 7.418), que já iniciara, desde 17 de março do mesmo ano, os trabalhos de locação da linha.

Inaugurou-se a 2 de dezembro de 1879, data natalícia do chefe da nação, o pequeno trecho que, do Engenho Novo, atingia, pelo Méier, a antiga fazendola de Cachambi[27].

O decreto nº 7.605, de 1880 (10 de janeiro), concedeu autorização para um ramal que, partindo da linha tronco, do Engenho de Dentro[28], terminasse na rua Pedro Álvares Cabral, e outro, até a parada do Riachuelo, na Estrada de Ferro D. Pedro II.

De 1879 a 81, foram esses os principais fatos que justificaram a concessão da Companhia Ferro Carril de Cachambi.

Fernando Maria do Prado – Do intercâmbio nas relações agrícolas do município fluminense de Itaguaí com o mercado carioca, nasceu o projeto de uma linha de carris de Santa Cruz, nos limites da província do Rio de Janeiro, até a cidade de Itaguaí.

O decreto nº 7.272, de 10 de maio de 1879, converteu-o em privilégio por vinte anos, organizando-se uma empresa com o capital de 83 contos.

A linha deveria estender-se pelo aterrado de Itaguaí (ocupado atualmente pelo leito do ramal de Mangaratiba, da Estrada de Ferro Central do Brasil) e, transposta a ponte da "Guarda", sobre o rio Itaguaí (limite incontestável dos territórios carioca e fluminense), finalizaria no centro da velha freguesia criada pelo alvará de 5 de julho de 1818.

Com este traçado, construiu-se a linha, cujo tráfego se desenvolveu com alguma importância.

Em 1893, a receita da linha de bondes produzira 11:890$300.

Tendo expirado em 1899 o prazo da concessão, fiscalizada pelo governo federal

Resumo das Quatorze Concessões no Decênio de 1872-81

Anos	*Número de concessões*	*Vendida à C. Locomotora*	*Fusão – Carris Urbanos em 1878*	*Caducidade*	*Continuaram a explorar as concessões*
1872	3		1	2 (em 81)	1 (Comp. V. Isabel)
1873	1				1 (Comp. Jacarepaguá)
1874	5	1	2	2 (1 em 80 e 1 em 81)	
1875	2			2 (em 81)	
1878	2				2 (C.U. e Cachambi)
1879	1				1 (S. Cruz e Itaguaí)
	14	1	3	5	5 empresas

por interessar a dois territórios da União, resolveu o Ministério da Viação, pelo decreto número 3.570 de 10 de maio de 1900, prorrogá-lo por mais dez anos. Pelo contrato, o material da empresa deveria reverter à municipalidade de Itaguaí.

Foi esta a última concessão no decênio a que nos referimos.

Pretendentes a concessões em 1872:

– Delfino Ribeiro da Luz – linha de tração a vapor ou elétrica;

– Eusébio José Antunes – bondes;

– Francisco Maria Cordeiro – linha dentro da cidade;

– Herculano Luís de Lima e Alexandre de Castro – bondes pequenos, denominados citadimos;

– Joaquim de Sousa Mursa e Antônio Paulo de Melo Barreto – linha férrea nas montanhas;

– José Dias da Cruz Lima – da serra da Tijuca à Cachoeira;

– José Luís Caetano da Silva e Antônio Luís Caetano da Silva – linha de Sapopemba ao curato de Santa Cruz;

– José Maurício Fernandes e engenheiro William Scott Smitt – linha entre a estação terminal das Laranjeiras e o lugar Pinheiro;

– Lopo Gonçalves Botelho Neto e Diocleciano Branco – bondes;

– Manuel Antônio Marques de Faria e Daniel Pedro Ferro Cardoso – linhas no Centro da cidade.

Em 1873, dentro de suas atribuições, consentiu a municipalidade que, em dois trechos da rua Formosa (general Caldwell), assentasse Manuel Paim Pamplona trilhos de ferro[29].

Não se conformando com esse ato, o ministro da Agricultura, conselheiro Francisco do Rego Barros Barreto, recorreu ao Conselho de Estado. Decidiu este, depois de longo debate, que a licença para assentar trilhos destinados a carros particulares, aterros, etc., estava prevista nas disposições dos §§ 1 e 6 do art. 66 da lei de 1º de outubro de 1828.

Pela lei orgânica das municipalidades, incubia-lhes o "desempachamento das ruas, sua construção, reparo e conservação para comodidade dos habitantes, sendo exemplo disso os recentes aterros na rua do Senado, onde se assentam trilhos".

O aviso nº 171, do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, de 9 de maio de 1873, reiterando os termos da lei de 1828, regulou a competência da Câmara Municipal da Corte sobre o assentamento de trilhos de carris na área do município.

Antes de 1881, mais ou menos de agosto a outubro do ano anterior, a Botanical Garden e o dr. Francisco Teixeira de Magalhães apresentaram propostas ao governo para a linha de bondes até a praia da Saudade, sendo submetidos os projetos à seção técnica do Ministério da Agricultura, juntamente com a Backheuser & Meyer, a respeito de uma linha para Copacabana[30].

A viação urbana, iniciada no Rio de Janeiro, graças à tenacidade de Greenough, servira de edificante exemplo, surgindo imediatamente em várias províncias empresas destinadas à exploração de linhas de bondes.

Na província do Rio, Niterói e Campos foram as duas primeiras cidades que inauguraram linhas de carris, possuindo a capital da província, em 1872, quatro seções em tráfego, segundo o contrato com a Ferro Carril Niteroiense, a 27 de janeiro de 1871, Macaé e Imbetiba estabeleceram pequenas linhas e, numa extensão de quatro quilômetros, contava Teresópolis, em 1882, uma rede de transporte.

São Paulo inaugurara em sua capital, no correr do ano de 1870, o serviço de carris.

Santos tinha em tráfego os carros da City of Santos Improvements Company, Limited, entre a cidade e a barra.

Taubaté, Campinas (Companhia Campineira de Carris de Ferro, inaugurada em setembro de 1879) e outras cidades da província de São Paulo já possuíam linhas de bondes no decurso de 1872 a 1881.

No Rio Grande do Sul, a cidade de Porto Alegre inaugurara em 1873 esse serviço.

Na Bahia, desde 1870, começara a construção da linha dos Trilhos Centrais (30 de novembro) e, em 1871, além dessa empresa, exploravam o tráfego de bondes na capital baiana, a Companhia de Veículos Econômicos e a Empresa de Transportes Urbanos.

Recife organizara em 1870 uma empresa, que fazia circular carros sobre trilhos, da cidade a Caxangá. Em 1882 contava a Companhia Ferro Carril de Pernambuco 48 carros, e entre o arrabalde de Afogados, em Recife, e o município de Jaboatão, havia uma linha de diligências.

Belém do Pará inaugurara em 1871 semelhante melhoramento, prosperando a empresa em pouco tempo. Em São Luís do Maranhão, já trafegavam bondes em 1875.

Concessões posteriores a 1881

Antônio Augusto de Lemos e Augusto Nunes Pires (Pedregulho a Penha): Francisco Eugênio de Azevedo e Companhia Ferro Carril Vila Guarani: – Francisco de Sousa Queirós (Laranjeiras a Botafogo); Antônio Francisco Bandeira Júnior (Santa Cruz a Sepetiba) – Frederico Steckel, José Teixeira Pires Vilela e Companhia Rio - São Paulo (Santa Cruz a Sepetiba): – José Rodrigues Leite Imbuzeiro (Engenho Novo a Engenho de Dentro) – Malvino da Silva Reis e Empresa Ferro Carril e Túnel do Rio Comprido; – Afonso Henrique de Magalhães (Gávea à Tijuca) – Domingos Fernandes Pinto (praia da Saudade à fortaleza de São João); Companhia Centro Industrial Nacional (Campo Grande à represa do Rio da Prata do Mendanha); – Companhia Carris Urbanos, Sebastião Navarro Betim Pais Leme, dr. Pedro Betim Pais Leme e Antônio Fernandes dos Santos (Campo Grande a Guaratiba); Domingos Guilherme de Braga Torres (Guaratiba a Santa

Cruz); – Godofredo Travassos e outro (praça da República ao Méier); – Companhia Industrial de Melhoramentos no Brasil (ilha das Moças à estação da Mangueira); – Alfredo Mendes Guimarães (Engenho de Dentro a Madureira); – Francisco de Sales Torres Homem (Pedregulho a Tingui), – Pedro Von Collen (Engenho do Mato a Vargem Grande); – Manuel Ferreira das Neves Júnior (Engenho de Dentro a Madureira); – Alberto Pacca e João Antônio Teixeira Barroso (Madureira a Irajá); – Empresa do Jardim Zoológico (deste jardim à rua Conselheiro Tomás Coelho); – Manuel Antônio da Silva Reis e outros (Madureira a vários pontos); – Joaquim Catrambi (Porta d'Água à Gávea); – Revisão dos contratos das Companhias Carris Urbanos, São Cristóvão e Vila Isabel e modificação dos contratos das mesmas companhias, unificação, eletrificação e desenvolvimento das respectivas linhas; – Antônio da Costa Aires (Benfica à Ilha do Governador); – Wilheim Brossenius (Madureira a Santa Cruz).

Antônio Augusto de Lemos – Obteve em 1882 concessão para construir uma linha entre o bairro do Pedregulho e o arraial da Penha, pelo decreto nº 8.483, de 15 de abril.

Coincidiam o prazo do privilégio, por 35 anos, com o de outra concessão, dada em 1872, e o nome de família, com o de um dos antigos concessionários (José Antônio Guimarães de Lemos).

Havendo, embora, caducado em 1881, a concessão de 1872 reapareceu dez anos depois, com o mesmo objetivo da anterior e com os mesmos interesses industriais de uma família.

A 23 de setembro de 1882 (decreto nº 8.687), de acordo com a resolução de 17 de junho do mesmo ano (decreto nº 8.597), aprovou-se a transferência desse privilégio para Augusto Nunes Pires. Este passou-o, pelo decreto nº 8.838, de 5 de janeiro de 1883, ao domínio da Estrada de Ferro da Cidade do Rio de Janeiro à Raiz da Serra de Petrópolis (concessão de 4 de novembro de 1882).

Francisco Eugênio de Azevedo – A segunda concessão, no ano de 1882, expediu-se a 20 de maio (decreto nº 8.548), com privilégio por 33 anos, para o comendador Francisco Eugênio de Azevedo construir, usar e gozar uma linha de carris, entre a praia Formosa e a estação de São Cristóvão da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Poderia estabelecer um ramal para a praça D. Pedro I (campo de São Cristóvão), com a mesma bitola estreita da linha principal.

O aviso nº 89, de 13 de novembro, aprovou o plano das estações a construir e do traçado da linha, tendo sido no mesmo mês prorrogado por noventa dias o prazo para início de locação (decreto nº 8.776, de 25 de novembro).

A 1º de fevereiro de 1883, concedeu-se outra prorrogação, por mais três meses, para iniciar os trabalhos em São Cristóvão e ultimar o trecho até a estação de São Cristóvão (decreto nº 9.008).

Organizou-se em princípios daquele ano a Companhia Ferro Carril Vila Guarani.

A 15 de fevereiro recomeçaram os trabalhos de construção da linha, que se prolongaram por oito meses.

Da Praia Formosa à rua Francisco Eugênio, inaugurou-se o primeiro trecho da Companhia Vila Guarani[31] a 1° de novembro. A 18 do mesmo mês se efetuou a inauguração de outro trecho, da rua Francisco Eugênio à estação de São Cristóvão, junto à cancela da via férrea D. Pedro II e à rua Duque de Saxe.

Com os sucessivos aterros, provindos do desmonte do morro do Senado, entulhou-se o pântano da Vila Guarani, e, para assentamento da linha de carris, o comendador Francisco Eugênio empregou capitais com o mesmo fim, numa limitada porção daquela área percorrida pelos bondinhos de sua empresa.

Os "zambézias" – nome pitoresco pelo qual ficaram conhecidos os carros da Vila Guarani –, começaram a trafegar quando ainda não se achavam consolidados os aterros. Descarrilavam freqüentemente, enterrando as rodas no pântano que margeva o leito da linha, caindo, por vezes, os burrinhos atolados no charco.

A estação principal da Companhia Vila Guarani localizou-se na rua da Praia Formosa (denominada em 1896, Coronel Pedro Alves), n° 210, num dos poucos prédios adquiridos pela empresa para escritórios e cocheiras.

Edificação esguia, em forma de chalé, tinha, ao que nos recordamos, no tímpano, em alto relevo, um bonde puxado por dois burrinhos.

Em 1885, obteve o comendador Francisco Eugênio em 21 de outubro, permissão para estender as suas linhas ao bairro de São Cristóvão (decreto n° 5.513), desde a Vila Guarani e servindo às ruas da Feira (Figueira de Melo), Pau Ferro, Senador Alencar, Aurora (General Bruce), travessa das Flores e outras.

Para a construção da nova rede, foram levantadas várias pontes sobre os rios Joana e Maracanã. Devido à inferioridade do material empregado, em pouco tempo tiveram de ser quase todas substituídas com madeiramento de maior resistência[32].

A inauguração da linha para São Cristóvão realizou-se, com grande festa, a 23 de dezembro de 1885, a despeito do protesto da Companhia de São Cristóvão, que se julgou prejudicada. Dando o governo provimento ao recurso interposto em que alegava esta Companhia ser o ato do Ministério da Agricultura atentatório ao seu privilégio, expediu o ministro, conselheiro Antônio da Silva Prado, o decreto n° 9.627, de 14 de agosto de 1886.

Declarou, então, o governo que a concessão à Companhia Vila Guarani só se tornaria efetiva se houvesse acordo entre essa empresa e a de São Cristóvão.

Na intercorrência desses fatos, transferia-se, a 29 de julho de 1886, a concessão da Vila Guarani à Companhia Ferro Carril de Vila Isabel (decreto n° 9.619), tendo imediatamente a cessionária apelado do ato governamental (sobre o acordo com a Companhia de São Cristóvão) para o Conselho de Estado, que, sem tardança, o manteve integralmente.

Além de aterros executados para locação de sua linha no pântano da Vila Guarani,

cedera o comendador Francisco Eugênio de Azevedo, em 1882, um terreno desmembrado de sua chácara à rua Duque de Saxe nº 17, para o prolongamento de antiga servidão pública. Deveria estender-se o novo logradouro, da rua São Cristóvão, junto ao chafariz, ao lado do palacete Itanhaém, até à estação de São Cristóvão, da Estrada de Ferro D. Pedro II[33].

Francisco de Sousa Queirós – Teve vida efêmera esta concessão, com privilégio por 33 anos, autorizada a 3 de junho de 1882 (decreto nº 8.563), para uma linha que, partindo do lugar Jardim, nas Laranjeiras, fosse ter à praia de Botafogo.

O decreto nº 9.079, de 7 de dezembro de 1883, declarou caduco esse privilégio.

Antônio Francisco Bandeira Júnior – A 17 de junho, ainda em 1882, concedeu-se a devida autorização, com privilégio por trinta anos (decreto nº 8.600), para a linha de bondes entre o curato de Santa Cruz e a povoação de Sepetiba.

Quatro meses depois, foi anulada a concessão por ato do poder executivo de 17 de outubro (decreto número 8.710).

Frederico Steckel e José Teixeira Pires Vilela – Na mesma data da anulação do privilégio de Antônio Francisco Bandeira Júnior, expediu-se o decreto nº 8.711, nos mesmos termos e sob as mesmas condições, para a linha de bondes de Santa Cruz a Sepetiba.

Segundo as cláusulas assinadas pelo conselheiro André Augusto de Pádua Fleury, ministro da Agricultura, a bitola seria 0,52m. Obrigavam-se os concessionários à manutenção de uma linha de pequenos vapores entre Sepetiba[34] a o porto de Parati (na província do Rio de Janeiro) com escala nos portos intermediários.

O decreto nº 8.797, de 9 de dezembro de 1882, alterou cláusulas contratuais, conciliando interesses dos concessionários com os do público. Começaram os trabalhos de locação da linha no dia 10 de março de 1883, inaugurando-se o primeiro trecho a 27 de junho de 1884, atingindo no mesmo ano o ponto terminal, em frente à vasta baía de Sepetiba.

Prestou essa linha utilíssimos serviços no transporte diário de peixe, provindo das águas piscosas de Sepetiba e suas redondezas com destino a Santa Cruz, onde se fazia o embarque para o mercado da cidade do Rio de Janeiro. Além disso, manteve a empresa, com regularidade, o serviço marítimo entre Sepetiba e os pequenos portos do sul da província do Rio.

Possuía em 1893 quatro carros para passageiros, que trafegavam nos 9.500 metros da linha de bitola de 82 centímetros.

Transferida a concessão à Empresa de Navegação Rio-São Paulo (fiscalizada pelo governo federal, por interessar a execução do contrato a dois territórios), continuou a prestar serviços ao distrito e ao estado limítrofe. Em 1897, com o capital de 303:400$000,

a receita de 19:987$340 e a despesa efetuada de 19:051$950, trafegavam os carros daquela empresa sem nenhuma reclamação do público.

Os algarismos abaixo discriminados mostram a verdadeira situação da linha de Santa Cruz a Sepetiba, naquele ano:

Extensão total da linha, em metros	9.500
Carros de passageiros	2
Carros de bagagens	2
Número de animais	11
Passageiros transportados	19.994
Total de viagens redondas	1.560
Estação e cocheira	2
Pessoal do tráfego	9

Em 1911, em véspera de expirar o prazo do privilégio (que seria em outubro de 1912), estava paralisado o serviço de carris, e inteiramente abandonado na via pública o material da empresa, recolhendo-o em parte a municipalidade, como se lê num dos relatórios da fiscalização.

José Rodrigues Leite Imbuzeiro – Outra concessão, que à semelhança das de Francisco de Sousa Queirós e Bandeira Júnior, expedida no correr do ano de 1882, não teve execução. O decreto nº 8.596, de 17 de junho, concedeu privilégio, por 33 anos, para uma linha de carris entre a travessa General Belegarde[35], no Engenho Novo, e a estação das Oficinas (Engenho de Dentro).

A 3 de maio de 1884 foi decretada a sua caducidade (dec. 9.198).

Malvino da Silva Reis e outro – Contrato celebrado com a Câmara Municipal da Corte, a 25 de outubro de 1886, para uma linha de bondes, no túnel do Rio Comprido, cuja construção autorizara a mesma Câmara.

O aviso nº 33 do Ministério da Agricultura, de 24 de novembro de 1887, regulando a abertura de túneis e assentamento de linhas de carris, declarou que o contrato celebrado pela Câmara Municipal com os concessionários da Empresa Ferro Carril e Túnel do Rio Comprido e Laranjeiras "não constituía direito ou concessão, por não ter a municipalidade competência para fazer concessões de trilhos de carris de ferro".

Em 1901, o decreto legislativo municipal nº 799, de 19 de março, autorizou o prefeito a inovar aquele contrato, mediante condições a respeito do sistema de tração.

O decreto nº 519, de 30 de março de 1905, considerou caduco o contrato celebrado. O túnel ligando o bairro do Rio Comprido, do fim da rua Barão de Petrópolis à rua Alice, em Laranjeiras (na extensão de duzentos metros), foi aberto por Malvino da Silva Reis e barão de Santa Leocádia.

Afonso Henrique de Magalhães – Contrato de 30 de setembro de 1891, lavrado na Intendência Municipal, para construção de uma linha férrea, por tração elétrica, servindo os bairros da Gávea e Tijuca.

Em 1897, a 12 de abril (decreto legislativo municipal nº 393) foi revalidado aquele contrato e, a 3 de novembro do mesmo ano (decreto nº 454), marcou-se o prazo de três meses para início das obras. Não se realizou, contudo, nenhum trabalho de construção.

Domingos Fernandes Pinto – Linha de ferro carril do cais da praia da Saudade à escola de aprendizes artilheiros, na fortaleza de São João, concedida a 3 de outubro de 1894 (decreto legislativo nº 11), assinando-se o respectivo contrato a 2 de março do ano seguinte.

Esta concessão teve modificações em 1919 e 1921, incorporando-se neste segundo ano a Sociedade Anônima Empresa da Urca, para o fim especial de levar a efeito as obras decorrentes da concessão de 1894. A empresa da Urca obteve, em 1923, do Patrimônio Nacional, carta de aforamento de toda área da primitiva concessão, e firmou acordos com o Ministério da Guerra, Patrimônio Nacional e prefeitura. Tendo o prefeito dr. Carlos Sampaio mandado abrir a avenida Portugal até o portão da fortaleza, foram alteradas cláusulas dos acordos, construindo a cessionária o hotel balneário modelo, quando diretor da empresa o industrial Oscar de Almeida Gama.

Companhia Centro Industrial Nacional – Por decreto legislativo (nº 112) de 9 de outubro de 1894, teve essa companhia permissão para estabelecer uma linha de carris, da estação de Campo Grande à represa do Rio da Prata do Mendanha.

Não se realizou a construção de que se trata esse decreto, ficando, assim, naturalmente rescindido o contrato.

Linha de Campo Grande a Guaratiba – Concedida a 16 de outubro de 1894 (decreto legislativo municipal nº 114) à Companhia de Carris Urbanos, com privilégio por quarenta anos. Em data de 9 de maio de 1896, foi lavrado contrato com o dr. Francisco Manuel das Chagas Dória, presidente daquela companhia.

Em julho desse ano, inaugurou-se o trecho da estação de Campo Grande (ramal de Santa Cruz) ao lugar Monteiro, com seis quilometros em linha singela de 0,82m.

Transferiu-se o privilégio em 8 de janeiro de 1897 a Sebastião Navarro Betim Paris Leme, lavrando-se o respectivo termo a 26 do mesmo mês e ano. Ficaria o cessionário obrigado a construir as linhas da Ilha e da Pedra de Guaratiba.

A 3 de novembro de 1898, prorrogou-se o prazo para concluir o contratante essas linhas, devendo uma delas alcançar o lugar Rio da Prata do Cabuçu.

A 28 de novembro de 1905 transferiu-se o contrato ao engenheiro Pedro Betim Pais Leme e, no ano seguinte, melhorado o tráfego, foram transportados 38.290 passageiros.

Do engenheiro Betim Pais Leme passou a concessão, a 10 de junho de 1912, para Antônio Fernandes dos Santos, comprometendo-se este, em termo assinado a 16 de dezembro do mesmo ano, a iniciar melhoramentos dentro de seis meses, e a levar, as linhas até Pedra de Guaratiba e, pela estrada do Mato Alto, ao lugar Ilha, dirigindo-se daí à Barra de Guaratiba.

Em obediência à deliberação do Conselho Municipal (decreto nº 1.689), a 8 de julho de 1915 foi autorizado o prefeito a estabelecer um acordo que modificasse o contrato de 1898.

A 17 de maio de 1917, inaugurou-se a tração elétrica entre Campo Grande e Pedra, na extensão de 17 quilômetros.

O decreto nº 1.912, de 14 de janeiro de 1918, alterou afinal, várias cláusulas, de forma a habilitar a empresa a desenvolver seus serviços, com proveito para o público. Mantém atualmente três linhas de bondes elétricos: Ilha, Pedra e Rio da Prata do Cabuçu.

Domingos Guilherme de Braga Torres – Teve este engenheiro concessão a 18 de outubro de 1894 (decreto nº 115) para uma linha de bondes entre os distritos municipais de Guaratiba e Santa Cruz.

Não temos conhecimento de lavratura de contrato, nem quaisquer obras a respeito.

Godofredo Travassos e outro – Concedeu-lhes o decreto legislativo nº 124, de 15 de dezembro de 1894, o direito de construírem uma linha ferro-carril no bulevar projetado entre a praça da República e o subúrbio do Méier.

Empreendimento de incontestável valor, a que se associara Eugênio Campagnac, ficou, simplesmente, como muitos outros, sepultado na legislação municipal.

Companhia Industrial de Melhoramentos do Brasil – O decreto legislativo municipal (nº 151) de 5 de agosto de 1895 concedeu permissão, salvos direitos de terceiros, para o prolongamento das linhas de carris daquela empresa, da linha das Moças à estação da Mangueira e sem privilégio exclusivo de zona.

A 16 de janeiro de 1896, lavrou-se contrato, de acordo com o decreto de 5 de agosto do ano anterior. Foi anulada essa concessão a 31 de outubro de 1902 (dec. leg. mun. nº 933).

Alfredo Mendes Guimarães – Construção de uma linha de Engenho de Dentro a Madureira, autorizada a 28 de outubro de 1895 (dec. leg. mun. nº 197). A 20 de outubro de 1897, foi lavrado o contrato, que acabou a 11 de maio de 1899 (dec. nº 140).

Francisco de Sales Torres Homem – O decreto legislativo municipal (nº 705) de 21 de setembro de 1899 concedeu a esse engenheiro civil, ou a empresa que organizasse, permissão para construir uma linha de ferro-carril que, partindo do extremo dos trilhos

da linha do Pedregulho (da Companhia de São Cristóvão), fosse terminar em Tinguí, limite do Distrito Federal, com o estado do Rio de Janeiro. A 13 de outubro do mesmo ano lavrou-se o respectivo contrato.

O decreto nº 758, de 7 de maio de 1900, proibiu que, no prazo de dez anos, a que se referiu a concessão, se concedessem linhas paralelas, numa distância de dois quilômetros, para um outro lado do leito da ferro-carril do concessionário.

Caducou essa concessão pelo decreto nº 325 de 14 de outubro de 1902. Embora, mais tarde, o ato legislativo municipal nº 945, de 11 de novembro de 1905, autorizasse o prefeito a revalidar o decreto nº 705, de 21 de setembro de 1899, nenhuma obra executou o concessionário que justificasse essa revalidação.

Pedro Von Collen – Decreto legislativo municipal nº 713, de 14 de outubro de 1899: concedeu permissão para uma linha do Engenho do Mato a Vargem Grande. Lavrou-se contrato a 3 de novembro do mesmo ano. O prazo da concessão seria de trinta anos e o sistema de tração, de autogeradores elétricos ou outro qualquer sistema elétrico. A linha passaria, em viaduto, da margem direita para a esquerda da Central do Brasil, nas imediações da estação de Cupertino (Quintino Bocaiúva), e seguiria pelo leito da rua que margeava a fazenda da Bica até Cascadura e, daí, pelo leito da estrada de Santa Cruz, iria a Bangu. Atravessando terras do engenho do Viegas, seguiria em direção à serra do Rio da Prata do Cabuçu até encontrar os trilhos dos bondes de Guaratiba. A linha teria trinta quilômetros de extensão, dividida em cinco seções.

O decreto legislativo nº 220, de 17 de novembro de 1900, considerou caduca essa concessão, mas o de nº 850, de 1902 (5 de janeiro) a revalidou.

Apesar desse ato do Conselho Municipal, nenhuma obra empreendeu o concessionário.

Manuel Ferreira das Neves Júnior – Permitiu-lhe o decreto legislativo municipal nº 722, de 21 de novembro de 1899, a construção de uma linha, da rua Dr. Manuel Vitorino (antiga D. Pedro), no Engenho de Dentro, até a estação de Madureira. Vetada essa concessão pelo prefeito, o Senado Federal resolveu rejeitar o veto, convertendo-se, assim, em lei. A lavratura do contrato foi retardada, por vários motivos, considerando-se, afinal, caduca a concessão.

Alberto Pacca e João Antônio Teixeira Barroso – Obedecendo, com pequenas alterações, ao preestabelecido na concessão precedente, do engenheiro Manuel Ferreira das Neves Júnior, o decreto legislativo, nº 742 de 20 de março de 1900 autorizou o estabelecimento de uma linha, de um metro de bitola, da estação de Madureira ao largo da Matriz, em Irajá, sendo o prazo do privilégio de trinta anos.

O contrato foi lavrado a 12 de novembro daquele ano e nele se aludiu a um ramal a construir de acordo com a planta cadastral nº 83-P (9 de novembro de 1900), e à

discriminação das tarifas.

Decorrem quase cinco anos, contados da data da assinatura do contrato, sem que nenhuma obra fosse executada pelos concessionários, motivo pelo qual se impôs a caducidade em 1905.

Empresa do Jardim Zoológico – O decreto legislativo nº 1.030 de 6 de junho de 1905 concedeu a essa empresa autorização para construir uma pequena linha de *tramways*, por tração animal ou elétrica, entre o referido Jardim e a rua Conselheiro Tomás Coelho, canto da de Barão de Mesquita. Esta pequena linha viria favorecer o parque, que, aberto ao público desde 5 de janeiro de 1888, entrou a ser consideravelmente mais visitado depois do jogo de bicho, introduzido em julho de 1892, por Manuel Ismael Zevada.

Não se lavrou nenhum termo de contrato que justificasse essa concessão, invalidando-se o ato do governo municipal por culpa da concessionária.

Manuel Antônio da Silva Reis, Júlio Braga e barão de Santa Cruz – A 21 de novembro de 1905, o decreto nº 1.054 concedeu a estes o privilégio, uso e gozo de uma linha, de Madureira a vários pontos do distrito municipal de Irajá.

Lavrado o respectivo contrato em 28 de setembro de 1906, sofreram os concessionários embaraços resultantes do encarecimento de material a empregar nas linhas, paralisando, por esse motivo, as obras encetadas.

Apesar de todos os contratempos, construiu-se mais tarde a linha e teve começo o tráfego a 28 de setembro de 1911, mas num pequeno trecho. Depois de repetidos adiamentos, inaugurou-se outro trecho.

Em fins daquele ano foi embargado, em parte, o tráfego. Motivava esse embargo o esdrúxulo pretexto de que o leito da linha dos bondes modificara o regime de escoamento das águas pluviais de determinado terreno.

Posteriormente a esse incidente, quando já trafegavam os bondinhos de Irajá (que se assemelhavam às antigas diligências), em toda a extensão da linha que se construíra, além do lugar Trombador, resolveu a Light interceptar um trecho. Ficou o ponto inicial localizado, então, junto à estação de Magno, na Linha Auxiliar. Restabeleceram-se, passados alguns anos, os serviços dos grotescos bondinhos, pertencentes à Linha Circular Suburbana de Tramways. Foram os últimos, de tração animal, desaparecidos no Rio de Janeiro. Essa concessão foi transferida à Companhia Light and Power pelo termo de contrato de 28 de março de 1928.

Madureira, a humilde estação da Central, inaugurada em 1890, alcançou em 32 anos um avanço formidável. Vale mais do que muitas cidades do interior do país. Desde 1918 que se transformou o aprazível subúrbio, tendo sido propostos os melhoramentos locais pelo intendente Manuel Machado, e executados sob a direção técnica do engenheiro Torres de Oliveira.

Conta animadíssimo comércio, cafés, confeitarias, lojas de modas, armarinho, mercado, ostentando algum luxo em quatro ou cinco casas principais. O progresso alcançado nestes últimos anos tem sido vertiginoso. Basta observar-se à hora da chegada de trens dos subúrbios e expressos a massa de povo que circula na passagem elevada sobre o leito da Central (inaugurada a 18 de fevereiro de 1930), para se ter idéia do crescimento de sua população e de grande parte da de Irajá, que se serve dos trens.

Termina neste lugar a linha Cascadura, da Light, e começa a de Madureira a Irajá, da antiga Linha Circular Suburbana, inaugurada pela companhia canadense a 12 de outubro de 1928.

Joaquim Catramby – Linha de carris, da Porta d'Água, em Jacarepaguá, ao ponto terminal da linha da Gávea, da Companhia Jardim Botânico: decreto legislativo municipal, nº 1.056 de 22 de novembro de 1905.

A 20 de junho de 1918 foi revogada essa concessão (decreto nº 1.221).

Revisão de contratos das Companhias de Carris Urbanos, São Cristóvão e Vila Isabel e fornecimento de energia elétrica, resultante da concessão William Reid – Decreto legislativo nº 1.112 de 22 de novembro de 1906 e *contrato definitivo* (de acordo com as modificações do Conselho Municipal no contrato *ad referendum* de 25 de junho de 1907) – Decreto nº 1.142 de 9 de outubro de 1907 e contrato de 6 de novembro do mesmo ano.

Antônio da Costa Aires – Privilégio para construir uma linha que, de Benfica, atravessando a linha do Fundão, atingisse a do Governador, percorrendo-a desde o Galeão até a praia da Freguesia: decreto legislativo municipal nº 1.184, de 29 de maio de 1908.

Por morte de Antônio da Costa Aires, firmou-se contrato a 2 de janeiro de 1909 com Carolina da Silveira, Honório Morais e Adolfo de Matos Costa, herdeira e associados do concessionário. Foi transferida esta concessão ao dr. Mário de Andrade Ramos e deste ao engenheiro Artur César de Andrade.

Pelo § 4, art. 1º do decreto nº 2.212, de 11 de agosto de 1920, foi autorizada a construção de uma linha elétrica. Lavrou-se contrato com o engenheiro Alfredo Eugênio Vieira de Almeida, em 22 de dezembro do mesmo ano.

Funciona regularmente a linha de tração elétrica, da Ribeira à Freguesia, pertencente à Companhia de Melhoramentos da Ilha do Governador.

Wilhelm Brossenius – Concessão contida no decreto legislativo municipal nº 1.258, de 12 de agosto de 1913, para construir uma linha ferro-carril por eletricidade, ou outro qualquer sistema – de Madureira a Santa Cruz.

Lavrou-se o respectivo contrato a 7 de janeiro de 1914, não se tendo executado,

entretanto, nenhum trabalho em cumprimento às cláusulas contratuais. A 1º de maio de 1916 houve, afinal, o distrato.

Resumo das concessões posteriores a 1881

Anos	*Número de concessões*	*Transferidas*	*Caducaram*	*Anuladas*	*Continuaram a exploração*
1882	6	3	2	1	
1886	1		1		
1891	1		1		
1894	5	1	4		
1895	2		1	1	
1899	3		3		
1900	1				1
1905	3		2	1	
1907	1				1
1908	1	1			
1913	1	1	1		
	25	6	15	3	2

Abrangendo dilatado período, algumas das concessões posteriores a 1881 vieram satisfazer premente necessidade de ampliar-se a rede da viação, irradiando de arrabaldes e subúrbios distantes para a Zona Rural.

Esse trabalho de expansão foi a princípio vagoroso, tornando-se rápido depois de 1889. Nem sempre obedecendo a um plano uniforme e metódico, a execução dos projetos transformou-se, por fim, num entrave ao sistema geral de transporte que urgia adotar-se.

Sob a direção do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e dele dependente em seus menores detalhes, conservou-se o serviço de carris até 6 de fevereiro de 1890. Nesta data, de conformidade com o decreto nº 199, referendado pelo ministro do Governo Provisório, Francisco Glicério, passou sua superintendência à administração municipal, assinalando esse ato o primeiro passo para o regime federativo que se esboçava. Transferiu-se igualmente, pelo mesmo decreto, o serviço de telefones, compreendido na área do antigo município da Corte e seu termo.

Logo nos primeiros meses de jurisdição da municipalidade, pleitearam as mais importantes empresas de carris a renovação de seus contratos, lavrando-se, após detido estudo do presidente da Intendência, dr. Ubaldino do Amaral Fontoura, os respectivos termos, a 30 de agosto de 1890.

A fiscalização de semelhante serviço, com caráter mais eficiente, reorganizou-se a partir de 5 de agosto de 1893, quando, reformados os departamentos administrativos da prefeitura, em obediência à lei orgânica do Distrito Federal (decreto nº 85, de 20 de setembro de 1892).

Foi precisamente a partir desta data que surgiram os problemas mais utilitários e interessantes acerca dos meios de transporte no Rio de Janeiro, problemas de cuja solução tanto dependia o bem-estar da cidade.

Apareceram inventos de diferentes espécies aplicáveis ao bonde; novos tipos de carros[36]; registradores de número de passageiros[37]; trilhos de fenda, impostos pela administração do Distrito (decretos de 27 de setembro de 1904, 23 de dezembro de 1905 e 20 de julho de 1906); regulamentação das condições de caducidade (segundo o decreto de 18 de outubro de 1894, que ampliou disposições de lei de 1881); e lei concernente à lotação dos carros, que não poderia ser excedida, quer nos de bitola larga, quer nos de estreita.

Acentuou-se depois de 1896 e de forma angustiosa a crise de transporte, sugerindo, então, os técnicos, como providência inadiável, a mudança do sistema de tração.

A eletricidade abrira vastos horizontes a todas as indústrias e iria, em breve, modificar as relações entre o capital e o trabalho. Empregavam-na, em cidades européias, nos aparelhos de transporte urbano e, nos Estados Unidos, em extensas linhas de carris das suas grandes cidades.

Tudo demonstrava a necessidade de se adotar entre nós, quanto antes, aquele sistema econômico de tração.

No Rio de Janeiro, o tráfego de tração animal, com a duplicidade de linhas, servindo uma população espalhada por bairros afastados, já não satisfazia, em verdade, ao interesse público.

Em dias comuns, nas horas de maior afluxo de passageiros, as três grandes companhias de carris – a Jardim Botânico, a São Cristóvão e a Vila Isabel – não podiam atender o povo que procurava os seus carros.

Nas datas festivas, agravava-se o problema. Ninguém lograria obter facilidade de locomoção, por meio do bonde. Mesmo as senhoras, e até as crianças no afã de arranjarem lugares, se tornavam insignes acrobatas, pela imperiosa necessidade de regresso a seus lares.

As conduções, sob regime de horário, lutavam com falta de material rodante, em número capaz de atender os exigentes reclamos do povo.

A crise de transporte não ficou circunscrita ao bonde.

Nos trens de subúrbios constituía, já naquela época, verdadeiro martírio, viajar pela manhã ou à tarde. O povo acotovelava-se nas estações principais, debatendo-se em horas de maior afluência de passageiros, como se fosse um bando de lutadores ofegantes, para alcançar um lugar no trem, onde se apinhava gente de toda casta.

A cidade, que se estendia por todos os recantos dos novos bairros e dos subúrbios,

reclamava meios mais aperfeiçoados de transporte, que viessem, se não resolver, ao menos atenuar a crise.

Publicistas e técnicos, uns e outros, lembravam medidas conducentes a melhorar a situação. os poderes municipais, sem um plano previamente assentado, concediam privilégios para estabelecimento de linhas que, freqüentemente, eram contrárias às próprias necessidades deste ou daquele lugar, que parecia ter sido beneficiado.

Eram antes leis de favoritismo do que de interesse geral, e que, em muitos casos, se não poderiam executar, por falta de capitais, ou por incidirem noutras concessões.

Das 25 concessões, no período de 1882 a 1913, caducaram ou foram anuladas 18 – o que quer dizer, mais de 70% não tiveram execução.

No fim da administração do prefeito dr. Francisco Pereira Passos, cuidou o Conselho Municipal de regular o serviço das Companhias de Carris Urbanos, São Cristóvão e Vila Isabel e o de fornecimento de energia elétrica resultante da concessão William Reid[38], promulgando-se a 22 de novembro de 1906 (decreto nº 1.112) a devida autorização ao chefe do governo local, que era, então, o general Francisco Marcelino de Sousa Aguiar.

A 25 de junho de 1907, celebrou-se entre a prefeitura e aquelas companhias o contrato, *ad referendum* do Conselho, para unificação, eletrificação e desenvolvimento das respectivas linhas e, a 6 de novembro daquele ano, o contrato definitivo, de acordo com o decreto nº 1.142, de 9 de outubro do mesmo ano[39].

As aludidas empresas, a que o novo contrato interessava, foram representadas por Charles William Patrick, Sidney Crowther Smith e Edward Dwigth Trowbridge, presidente e diretores, respectivamente, das Companhias Carris Urbanos, São Cristóvão e Vila Isabel[40].

Realizava-se, enfim, uma velha aspiração – o grande melhoramento dos serviços de transporte sujeitos a um plano comum, a uma diretriz que, de fato, correspondia plenamente aos desejos de notáveis profissionais e traria, em breve, vantagens incalculáveis à vida da cidade.

Em seu relatório de 1895, já o ilustrado engenheiro Artur Araripe, fiscal de carris, escrevia:

> A substituição da tração animal no serviço de bondes pela tração mecânica, há muitos anos ocupa a atenção dos homens de ciência e administradores das companhias de carris, e hoje o alto preço a que atingiram as forragens, impondo tão pesado ônus às mesmas companhias, vem dar um cunho de atualidade a essa questão da mudança de tração.

Defendendo o mesmo ponto de vista, em termos mais incisivos, o engenheiro Miranda Ribeiro, em seu brilhante relatório de 1897, a respeito do serviço de carris, criticava o emperrado espírito consuetudinário que se opunha ao advento da tração elétrica:

> Mesmo depois dos exemplos dos Estados Unidos da América do Norte e de um grande número de cidades européias, onde a tração elétrica é hoje um fato que não padece dúvidas, entre nós – é doloroso confessar – homens de responsabilidade pública existem, que supõem a tração animal – o burro e o chicote – como o mais alto grau da perfectibilidade mecânica.
> Para combaterem a tração elétrica afirmam ser mais cara que a tração animal e sujeita a maiores acidentes, como se a tração elétrica pudesse ser responsável pelos erros acumulados das administrações e da incompetência do pessoal que superintende o serviço[41].

Desenvolvimento de Serviços das Principais Companhias de Carris

Aspectos Gerais

Contratos – com o capital de 21.635:000$000, em 1880, sendo: dez mil contos da Companhia Jardim Botânico, cinco mil da de Carris Urbanos, quatro mil, da de São Cristóvão e dois mil, da de Vila Isabel[42], iniciaram as empresas de carris, naquele ano, melhoramentos em seu material rodante e em suas linhas.

Em 1885, acusavam balanços e relatórios um capital de 22.900 contos de réis, representados em grande parte por bens dos privilégios e ações beneficiárias.

A receita bruta elevara-se a 5.906:795$803[43], despendendo-se 3.443:085$926, sendo, portanto, o saldo verificado de 2.463:709$877, saldo que, em cotejo com o de 1884, excedera em quantia superior a 400:000$000.

Em 1888, cinco companhias – a do Jardim Botânico, a de Carris Urbanos, a de São Cristóvão, a de Vila Isabel e a de Cachambi – dispunham de um capital de 22.530:000$[44].

Depois dos contratos iniciais, as Companhias Jardim Botânico, Carris Urbanos, São Cristóvão e Vila Isabel pleitearam só no segundo ano de advento da República renovação de cláusulas contratuais e maior amplitude para desenvolverem os serviços de transporte.

Das quatro companhias de bondes, duas das mais antigas – a Jardim Botânico e a São Cristóvão, que serviam a extensíssima zona da cidade, estavam quase a ver terminar o prazo de suas concessões.

Submetida a pretensão dessas empresas ao Conselho da Intendência Municipal, ponderava em 22 de julho de 1890 o ilustre presidente daquela corporação, dr. Ubaldino do Amaral Fontoura:

> Duas das principais e as mais antigas empresas de viação urbana viam aproximar-se o término de seus privilégios sem que lhes fosse dar a conhecer qual sorte seria a sua, esgotado o resto dos prazos, de três anos, para um, e menos de quatro, para outro. Ameaçados de próxima liquidação, cuja forma e

resultado eram incertos, as companhias esquivavam-se a renovar o seu material, recusavam abaixamento de tarifas e evitavam desenvolver as linhas em tráfego. Não era de estranhar que mais cogitassem da distribuição de dividendos e da recomposição do capital, do que do interesse público.

A 30 de agosto de 1890, quando presidente da Intendência Municipal o dr. José Félix da Cunha Meneses, lavraram-se os contratos de renovação de privilégios daquelas companhias, aprovando-os a portaria do ministro do Interior, dr. José Cesário de Faria Alvim, de 28 de setembro do mesmo ano.

O progresso comercial da cidade, as transformações por que passara a zona urbana, a criação de novos bairros determinaram consideráveis deslocações de habitantes, que se localizaram em Botafogo, na Cidade Nova, Rio Comprido, São Cristóvão, Engenho Velho, Engenho Novo e noutros subúrbios, formando-se, sobretudo, em Inhaúma, núcleos rurais que se desenvolveram rapidamente.

O censo de 1890, realizado no mês de dezembro, encontrou uma população de 522.651 habitantes[45], mais 255.820 do que em 1872.

Para 48.576 prédios, com o número de 71.807 domicílios registravam-se mais 17.658 imóveis do que em 1872, na sétima operação censitária que se efetuou no Brasil.

A renovação de contratos das duas mais importantes companhias de carris impunha-se pelo crescimento de habitantes no decurso de 18 anos, entre o sétimo e oitavo recenseamentos (1872 e 1890). Nesse período foram criadas as freguesias da Gávea e do Engenho Novo e as que já existiam apresentavam um crescimento que excedia, em algumas delas, o dobro da população recenseada em 1872[46].

Aos contratos de 1890 se seguiram termos aditivos e a renovação de compromissos com outras empresas, esforçando-se o governo municipal por dar ao povo transporte rápido e barato.

O decreto legislativo municipal nº 108, de 25 de setembro de 1894, autorizou a prefeitura a consolidar as concessões e nesse ano a Companhia Jardim Botânico pediu à municipalidade revisão de seu contrato, para o fim de aumentar as passagens.

Justificava o pedido com a baixa constante do câmbio, que ocasionara o aumento de tarifas da Estrada de Ferro Central do Brasil. Alegava que a municipalidade da cidade de São Paulo havia aumentado o prazo do contrato da companhia de bondes e consentira que fossem acrescidas as tarifas de cento por cento. A indústria de transporte, quer terrestre, quer marítimo, reformara tabelas de preços e as barcas de Niterói tinham majorado de 50% as passagens.

As companhias de bondes não podiam constituir exceção à regra geral observada no encarecimento da vida.

Elas importavam quase tudo. A alfafa, que custava em 1892, setenta réis o quilo e subira a 150, chegara em 1893 a duzentos réis; o milho, de 3$500 e 4$ o saco, subira a 8$, 10$ e 12$. O capim, de 240 réis, a talha, custava seiscentos réis. Os trilhos, de 50$,

a tonelada, eram importados a 150$ e 200$. O carvão, de Cardiff, de 20$ a tonelada, em poucos meses atingira 60$. Encerados para cortinas dos carros aumentaram de preço, 150 e 200%.

O custo dos bondes comuns havia tido um aumento de 150%. Os muares, comprados por 80$ e 90$, só poderiam ser adquiridos por 200 e 220$.

Dormentes para as linhas, de trezentos e quinhentos réis, passaram a ser vendidos a 2$500 e 3$000. Tintas para óleos subiram a mais 200%.

E assim, citando uma série interminável de artigos de consumo, argumentou ainda a Companhia Jardim Botânico com os exagerados salários dos operários e mais empregados, que tiveram, em poucos meses, grande alta. Todo o material, importado dos Estados Unidos ficava pelo triplo e, na mesma proporção, os fretes, transportes, seguros, armazenagens, instalações etc.

A 14 de novembro de 1895, nova autorização foi dada pelo Conselho Municipal (decreto nº 203), para revisão dos contratos das companhias de carris, cujos prazos deveriam terminar em 1930, segundo o quadro que inserimos a seguir.

Tratando-se da revisão desses contratos, dizia o dr. Del-Vecchio, diretor das Obras Municipais[47]: "Os contratos atuais deixam muito a desejar, sob o ponto de vista de facultarem à prefeitura os meios de exercer uma fiscalização eficaz e que permita atender, como convém, ao interesse público".

E o engenheiro Miranda Ribeiro[48] acrescentava em seu relatório, referindo-se ao comentário do dr. Del-Vecchio:

> De fato, nada mais real, nada mais expressivo. A fiscalização dos contratos, do modo por que estão eles redigidos é completamente ineficaz. O engenheiro encarregado das fiscalizações nada pode fazer em benefício público e, na maioria dos casos, nem sequer interpretá-los.
> É uma balbúrdia, um desconexo, uma obscuridade. Por eles, as companhias tudo têm a lucrar e o público tudo tem a perder.
> E a ação do engenheiro fiscal, entre as duas partes, é tão restrita e insignificante, que nem pode conseguir uma harmonia provisória.

Na revisão pedida em 1895 e nas que lhes sucederam, as empresas de carris estabeleceram sempre, como princípio essencial, o privilégio de zona.

Duas correntes se chocaram nos debates de imprensa e do Conselho Municipal: uma, aceitando como necessidade primordial o regime do privilégio; a outra, mostrando os inconvenientes de tais privilégios, que impediam a livre concorrência.

No número dos que se opunham ao privilégio de zona, destacou-se o engenheiro Miranda Ribeiro, que iniciara a gestão do serviço fiscal e assim se manifestara:

> O privilégio de zona – odioso como todo e qualquer privilégio – é ainda contrário ao espírito liberal dos princípios constitucionais; atrofia a iniciativa particular, atenta contra as regalias sociais, impondo no espaço e no tempo previamente

Exploração e Reversão de Contratos
1895

Número de ordem	*Empresas*	*Prazo de exploração*	*Época da reversão à municipalidade*
1	Jardim Botânico	40 anos	31 de dezembro de 1930.
2	São Cristóvão	30 anos	21 de dezembro de 1930.
3	Carioca	38 anos	30 de outubro de 1930.
4	Vila Isabel	35 anos	22 de fevereriro de 1907.
5	Vila Guarani	33 anos	20 de maio de 1915.
6	Santa Cruz-Sepetiba	30 anos	17 de outubro de 1912.
7	Carris Urbanos	36 anos	31 de dezembro de 1930.
8	Cachambi	28 anos	30 de novembro de 1918.
9	Jacarepaguá	20 anos	10 de setembro de 1913.
10	Paula Matos	25 anos	14 de novembro de 1905.

> combinados sem sanção da maioria, um sistema industrial, cujo desenvolvimento depende da vontade exclusiva de grupos monopolizadores e independe do conjunto convergente de todas as forças úteis. Uma vez de posse desse pseudodireito, as empresas exploram-no em proveito único, isolando a zona do convívio exclusivamente das idéias, pela usura, pelo empirismo econômico e pelo temor inato ao conservadorismo incipiente.
> A função industrial, como as funções físicas, morais e intelectuais, tendentes todas ao limite da grande função social – desenvolvem-se paralelamente aos esforços, às aplicações e às correções contínuas. Não é isolando um órgão da harmonia natural do conjunto, que ele funcionará melhor; não é circunscrevendo a indústria a um grupo isolado de indivíduos e capitais, que ela prosperará.

E que melhor garantia para um capital empregado em uma indústria qualquer sujeita à lei da concorrência, do que empregá-lo inteligentemente em benefício de todos[49].

A Companhia São Cristóvão alterou de novo o seu contrato em 1899, com um termo aditivo, em virtude do decreto nº 580, de 11 de outubro de 1898.

Modificou algumas das cláusulas de 30 de agosto de 1890, aumentando posteriormente as passagens, *ex-vi* dos decretos nºs 810, de 24 de abril de 1901 e 252,

de 31 de maio do mesmo ano, sendo suspensas provisoriamente, em 10 de abril de 1902, as vantagens incluídas nesses contratos e no de 1º de julho de 1899.

A Companhia Jardim Botânico teve em cláusulas de seus contratos, alterações autorizadas pelos decretos números 640, de 30 de novembro de 1898; 735, de 5 de dezembro de 1899, e 739, de 17 de março de 1900.

A Companhia Vila Isabel também obteve autorização, pelo decreto nº 683, de 21 de junho de 1899, para modificar cláusulas contratuais.

A extensão de suas linhas exigia maior desenvolvimento de tráfego[50].

Linhas e Tráfego – O resumo que se segue, sobre a extensão das linhas de todas as empresas de carris, de 1890 a 1896, oferece o desenvolvimento alcançado em sete anos[51].

Anos	*Extensão das linhas (km)*	*Nº de viagens redondas durante o ano*
1890	251,435	1.546.834
1891	262,031	1.604.839
1892	265,285	1.659.321
1893	281,299	1.680.540
1894	286,442	1.693.816
1895	286,442	1.807.803
1896	283,219	1.753.700

Em igual período ocupavam-se no tráfego, como cocheiros e condutores de carros de passageiros e de bagagem e no serviço das cocheiras:

Anos	*Pessoal do tráfego*	*Nº de carros de passageiros*	*Nº de carros de bagagem*
1890	2.006	453	267
1891	2.031	491	267
1892	2.051	510	295
1893	2.852	518	307
1894	3.268	548	228
1895	3.250	568	234
1896	3.072	503	192

As necessidades crescentes da circulação não mais comportavam, desde 1893, a tração animal[52], incapaz de satisfazer às conveniências da celeridade e do conforto.

Esse meio de locomoção não permitia mais do que oito a dez quilômetros, por hora, de velocidade, e algumas das linhas se estendiam a 12 e mais quilômetros, fazendo

os bondes demorado percurso até o ponto terminal parando nas estações e cocheiras, para substituição das parelhas[53].

Não obstante as irregularidades que se notavam no tráfego, o Rio de Janeiro estava de posse de meios de transporte como poucas cidades do mundo, pela rapidez de locomoção, como pelo sentimento igualitário de sua população.

O visconde de Taunay, quando diretor da Companhia São Cristóvão, referiu, num de seus relatórios, que todos os viajantes salientavam esse aspecto da viação urbana:

> O sábio Reclus vindo dos Estados Unidos, onde tanto se cuida desse assunto, depois de apontar não poucos e graves defeitos, próprios da nossa grande capital, declarou que o Rio de Janeiro poderia ter-se em conta de cidade modelo, pela facilidade de comunicações e que poucas ruas deixavam de ser cortadas de trilhos.

Para maior comodidade do público, o decreto legislativo municipal nº 109, de 27 de setembro de 1894, estabeleceu a lotação dos carros, nas diferentes companhias de carris, e proibiu que os passageiros viajassem nos estribos.

Sobre o sistema de trilhos a usar, dispuseram os decretos legislativos nºs 122, de 6 de dezembro de 1894, 993, de 27 de setembro de 1904 (trilhos de fenda) e 1.062, de 23 de dezembro de 1905, tornando obrigatório o emprego dos de fenda nas ruas calçadas da cidade[54]. O decreto executivo municipal nº 615, de 20 de julho de 1906, regulamentou ainda o emprego desses trilhos, estendendo a obrigação a todas as empresas de carris[55].

Guiando-nos pelos relatórios das quatro mais importantes companhias de carris e da fiscalização da prefeitura, apresentamos um quadro demonstrativo da extensão de todas as linhas e das suas condições, em 1896, ano em que apareceram os primeiros projetos para unificação dos serviços de carris[56].

Transporte de Passageiros – Apesar de incompletos os dados que, a contar de 1870, nos fornecem os documentos oficiais e resumos publicados pelas empresas de carris, acerca de transporte de passageiros, os que puderam ser coligidos dizem respeito a:

Anos	Passageiros
1870	6.203.039
1872	10.782.911*
1876	14.790.875
1877	17.086.361
1881	19.904.501

Em 1884, com o total de 38.006.249 passageiros, quase o dobro dos de 1881 – e mais 2.463.323 do que em 1883[58], assinalou-se grande melhoria nos meios de transporte, dispondo então as companhias de maior número de carros em todas as suas linhas.

Esse aumento, em 1885, atingiu 41.087.392, em 1.304.110 viagens redondas de

Quadro geral das companhias de ferro-carris, comprimento, bitola, raios, declividade, largura dos carros etc. em 1896

Designação das Companhias	*Comprimento total da linhas*	*Largura dos carros*	*Largura da*		*Raios das curvas*		*Peso do trilho por metro corrente*	*Preço do metro corrente de linha pronta*	*Declividade*		*Peso do carro vazio*	*Tipo do trilho empregado*
			Via	*Entre-via*	*Máximo*	*Mínimo*			*Máxima*	*Mínima*		
	quilômetros											
Vila Isabel	40.000	1,88	1,42	1,15	...	7,5	19,5	164$000	4.5	...	2,0	Vignole.
Vila Guarani	9.000	1,66	0,82	1,30	...	7,5	12,0	...	4,5	...	1,5	Legrand.
Cachambi	16.687	1,66	9,82	1,30	...	7,5	12,0	...	4,5	...	1,5	Speelman.
J. Botânico	57.848	2,35 1,82	1,44	1,40	...	10,0	19 a 36	30$000	6,0	...	6,0 2,0	Vignole.
C. Urbanos	68.000	1,85	0,82	1,30	...	7,0	34	36$000	1,5	...	1,5	Speelman.
Carioca	9.000	1,80	1,10	1,50	...	15,0	25	50$000	10	...	6,5	Vignole.
S. Cristóvão	62.589	2,13	1,37	1,00	...	20,0	18 a 22	...	6,5	...	3,0	Vign. e Leg.
Jacarepaguá	10.595	1,85	1,00	1,20	...	20,0	20	12$000	3	...	1,5	Vignole.
Sepetiba	9.500	1,85	0,82	1,10	...	20,0	...	15$000	...	...	...	Vignole.

379 carros, empregando-se na tração 5.359 animais.

Durante o ano de 1886, a cifra apurada de 41.650.125 passageiros, correspondeu ao pequeno acréscimo de 562.733[58].

Mostravam esses algarismos que nenhuma cidade de cerca de quatrocentos mil habitantes, segundo o cálculo do Ministério da Agricultura[59], possuía extensão em tráfego e movimento de passageiros equiparáveis aos das empresas de carris no Rio de Janeiro.

Dizia o ministro Antônio Prado:

> E tendo em consideração que mais de metade desse movimento se efetua em ruas estreitas, sem vestígios de polícia urbana para a viação, são insignificantes os acidentes, em sua generalidade motivados por imprudência dos passageiros, que sobem ou descem dos carros em movimento.

Em 1887, transportaram-se 41.904.267 passageiros e, no ano seguinte 46.171.911, verificando-se, conseguintemente, um excesso de 4.267.644.

No setênio, de 1890-96, foram transportados 473.502.947 passageiros, assim discriminados[60]:

Anos	*Total de passageiros*
1890	47.519.083
1891	57.736.977
1892	60.818.008
1893	64.036.607
1894	78.323.259
1895	82.179.529
1896	72.900.484

No mesmo período em que se intensificou consideravelmente o tráfego e novas linhas, prolongadas ou abertas, concorreram para aumentar o número de passageiros, foram vítimas de desastres de bondes 332 pessoas[61].

Em 1904, embora com deficiência de dados, os relatórios dos serviços de fiscalização registraram mais de setenta milhões de passageiros que se serviram dos carros da Jardim Botânico, da São Cristóvão e da Vila Isabel – cabendo o primeiro lugar à Jardim Botânico, com 21.562.774 e vindo em seguida a de Vila Isabel, com 20.987.252, e a de São Cristóvão, com 18.344.885.

O movimento de passageiros, em 1905, em seis companhias, alcançou o avultado número de 110.570.927, distribuído pelas seguintes parcelas:

Companhia do Jardim Botânico	22.702.630
Companhia de São Cristóvão	23.251.770
Companhia de Vila Isabel	22.727.699
Companhia de Carris Urbanos	39.912.592
Companhia Carioca	1.187.794
Companhia Jacarepaguá	788.442

Em 1911, sob administração da Light & Power, as Companhias de Carris Urbanos, São Cristóvão e Vila Isabel transportaram 81.541.382 passageiros, que, adicionados ao 22.534.667 da Jardim Botânico, perfizeram o número total de 104.076.049.

No qüinqüênio de 1912 a 1916, a Companhia de Carris Urbanos transportou 175.682.112 passageiros, sendo a média anual de 35.136.422[62].

A de São Cristóvão registrou no mesmo período 130.558.301 passageiros, dos quais 119.456.300 em 1ª classe, e 11.102.001 nos carros de 2ª classe.

A média anual foi 23.891.260 na 1ª e de 2.775.500, na 2ª classe[63]

A de Vila Isabel transportou de 1912 a 1916 – 231.312.350 passageiros: na 1ª classe 220.735.228 e na 2ª, 10.577.122[64]. Médias anuais – da 1ª classe – 44.147.045 e da 2ª, 2.644.280.

Total de passageiros transportados: 361.870.651.

A Companhia Jardim Botânico[65] transportou no referido qüinqüênio, 156.661.018 passageiros: em carros de 1ª classe 117.793.285 e nos de 2ª, 38.867.733, sendo a média anual destes 7.773.546 e a daqueles, 23.558.657[66].

Adicionado o número dos passageiros dessa empresa aos das administradas pela The Rio de Janeiro Light and Power, no qüinqüênio de 1912 a 1916 elevou-se o total de passageiros a 518.531.669.

Resumo de Serviços das Empresas de Carris

Companhia do Jardim Botânico

Organização e Regime Econômico – A primeira tentativa para transferir essa empresa a uma companhia nacional remonta ao ano de 1873.

O decreto nº 5.460, de 4 de novembro desse ano, permitiu que a Botanical Garden Rail Road transmitisse suas ações e alterasse os contratos celebrados, podendo assim, passar à propriedade do dr. Manuel Marques de Sá e de João Evangelista Teixeira Leite, ou à companhia que estes organizassem, todos os direitos estatuídos nos decretos de nºs 1.733, 2.142, 2.616, 3.636, 3.725 e 4.132.

Aprovadas as modificações feitas nos estatutos em 1881 (decreto nº 8.263, de 24

Estação principal da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, no largo do Machado, prédio mais alto à esquerda (A.G.C.R.J.)

Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico
(Mapa retrospectivo da Renda Geral e Despesa Geral desde 1 de Junho de 1882 até 31 de Dezembro de 1909)

Anos	Renda geral	Despesa geral	Saldo	Proporção da despesa sobre a renda geral
1882/83	1.341:570$940	640:915$480	700:665$460	47,89 %
1883/84	1.347:922$810	736:634$760	611:288$050	54,67 %
1884/85	1.474:636$070	692:211$150	781:424$920	47,00 %
1885/86	1.494:213$660	705:512$450	788:701$210	47,00 %
1886/87	1.512:984$700	697:706$920	815:277$780	46,11 %
1887/88	1.571:948$690	714:133$070	857:765$620	45,43 %
1888/89	1.558:038$410	765:528$760	792:505$650	49,13 %
1889/90	1.655:318$530	734:070$140	921:248$390	44,34 %
1890/91	1.932:714$710	896:101$210	1.036:613$500	46,36 %
1891/92	2.084:821$500	1.221:770$080	863:051$420	53,68 %
1892/93	2.137:952$180	1.510:819$150	627:133$030	70,06 %
1893/94	2.104:968$650	1.648:555$354	456:413$296	78,31 %
1894 (2° sem.)	1.290:745$940	915:834$619	374:911$326	70,95 %
1895	2.632:206$815	1.954:738$730	677:468$085	74,26 %
1896	2.803:190$045	2.140:617$610	662:572$435	76,36 %
1897	2.901:025$685	2.389:738$200	511:287$385	82,37 %
1898	3.019:156$115	2.369:982$270	649:173$845	78,49 %
1899	3.646:048$095	2.860:283$230	786:664$865	78,43 %
1900	3.747:912$390	2.682:306$750	1.065:605$640	74,86 %
1901	3.907:724$590	2.925:330$610	982:403$980	71,56 %
1902	4.024:318$150	2.879:405$000	1.144:913$150	71,50 %
1903	4.165:457$570	3.181:425$190	984:032$380	76,37 %
1904	4.808:509$080	3.739:033$380	1.069:425$700	77,76 %
1905	4.978:957$640	3.873:287$900	1.105:669$740	77,79 %
1906	5.825:566$520	4.242:797$070	1.582:769$450	72,83 %
1907	6.120:462$930	4.548:775$740	1.571:687$190	74,82 %
1908	6.921:161$010	4.848:730$380	2.072:430$630	70,06 %
1909	6.610:264$650	4.191:565$530	1.818:699$120	72,48 %

de setembro), no ano seguinte, a 18 de fevereiro, o decreto nº 8.438 autorizou a transferência da sede da empresa para a cidade do Rio de Janeiro. Conforme a resolução imperial de 17 de setembro de 1881 sobre a consulta do Conselho de Estado, organizou-se a 1º de abril de 1882 uma companhia nacional, adquirindo a concessão por dez mil contos, sendo o capital todo subscrito em ações. Lançaram a empresa, que se denominou Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, os capitalistas R. C. Sahannon, Hern Hayan & C., Finnie Irmãos & C., Alexandre de Castro, visconde de Figueiredo e o Banco Comercial do Rio de Janeiro[67].

A despesa de custeio do tráfego, que não passava de 250 contos, devido aos melhoramentos introduzidos pela empresa nacional, subiu no exercício financeiro de 1882-83, a 587:485$600.

Num decênio, o capital da companhia alcançou a importância de 14 mil contos[68].

Em 1894 os dividendos distribuídos montaram a réis 623:000$, mais 217 contos do que no ano anterior.

Em 1903, distribuíram-se dividendos no valor de 840 contos correspondentes a 6% do capital[69].

Em 1909 a Companhia possuía 105.000 ações em movimento, setenta mil integralizadas e 35.000 não integralizadas. Grande parte desses títulos pertenciam a membros das diretorias que tinham administrado a empresa e a capitalistas estrangeiros[70].

Contratos – Tendo o Conselho de Intendência Municipal resolvido, em sessões de 25 de julho e 22 de agosto de 1890, adotar as bases e as modificações para prorrogação de prazo do privilégio e concessão anteriores, lavrou-se a 30 daquele segundo mês o termo de contrato, prorrogando a respectiva concessão até 31 de dezembro de 1930[71].

Estabeleceu uma das cláusulas que, mediante acordo com a Companhia de Carris Urbanos, seriam prolongados os trilhos da rua Treze de Maio, pelas de São José e Ajuda, a entroncar nos já existentes no largo da Mãe do Bispo, formando uma linha circular[72].

A cláusula III tratou da construção de uma linha que, partindo do largo da Glória, fosse pelos cais e praias do Russell e do Flamengo e rua Dois de Dezembro, encontrar-se com os trilhos da linha tronco, no Catete.

Seriam trafegadas por bondes da companhia as ruas Olinda, Bambina, São João Batista, General Polidoro e Real Grandeza até a ladeira do Hospital de Beribéricos, da Marinha (cláusula IV).

O contrato de 30 de agosto de 1890, em sua cláusula V, faria executar um velho projeto da Companhia do Jardim Botânico, apresentado em 1886. Tratava-se da linha para Copacabana, que motivara célebre questão judiciária, ultimada em 1880 com a caducidade da empresa de que fora um dos concessionários o conde de Lajes[73].

Propusera a companhia em 1886, entre outros melhoramentos, a abertura de uma passagem, comunicando a rua Gonçalves Dias com a dos Ourives, no quarteirão entre-

as do Ouvidor e Sete de Setembro; construção de um cais na praia do Russell, que desse fácil acesso da Glória ao Flamengo, e de um túnel, para assentamento de linha, comunicando a rua Real Grandeza com o bairro de Copacabana.

A linha projetada pelo contrato de 1890 seria a céu aberto, ou por meio de um túnel, no Leme ou na rua Real Grandeza, como melhor conviesse, pelos estudos que se fizessem.

As demais cláusulas estabeleceram: passagens de cem réis na 1ª seção e de duzentos réis nas 2ª e 3ª, isto nas linhas de Laranjeiras e Gávea; assinaturas para as linhas do Jardim, Gávea e Copacabana, com abatimento de 15%; carros de 1ª e 2ª classes e mistos e adoção de freios de resistência nos carros de passageiros.

Um termo aditivo a esse contrato, celebrado a 19 de janeiro de 1894, entre a municipalidade e o presidente da companhia, coronel Malvino da Silva Reis, dispôs a respeito de dois ramais, partindo ambos do ponto terminal de Copacabana, em frente à rua Barroso e terminando o primeiro nas proximidades da Igrejinha, e o segundo no Leme, junto à antiga casa de residência de Francisco Castorino de Faria.

No mesmo ano de 1894, o decreto legislativo nº 85, de 19 de maio, autorizou o prefeito a entrar em acordo com a companhia para tornar pública a passagem do túnel que liga o bairro de Botafogo com o de Copacabana e mandou orçar e construir por concorrência pública um outro túnel ou passagem a céu aberto.

De conformidade com o decreto nº 640, de 30 de novembro de 1898, foram modificadas algumas das cláusulas de 30 de agosto de 1890, lavrando-se a esse respeito um contrato aditivo em data de 23 de janeiro de 1899, representando a companhia o engenheiro dr. Artur Getúlio das Neves.

Referiram-se as modificações introduzidas ao tráfego de carros de 2ª classe, do largo dos Leões, e aos da linha do túnel da Real Grandeza, marcando o prazo de dez anos para o emprego da eletricidade, que seria generalizado a todas as linhas. Dispuseram outras cláusulas acerca da revisão de horários; do auxílio de trinta contos anuais para a conclusão do cais na praia de Botafogo; do prolongamento da linha da rua da Passagem até o túnel de Leme (de que trataram os decretos nºs 85, de 19 de maio de 1894, e 203, de 14 de novembro de 1895); da entrega do túnel da Real Grandeza à municipalidade e, bem assim, a faixa de terreno desapropriado à viúva Barroso, em Copacabana.

O contrato de 23 de janeiro de 1899, nas cláusulas sétima à décima sexta, inovou as tarifas de passagens, nos carros de 1ª e 2ª classes, e cupons de ida e volta, facultativos aos passageiros.

A 10 de fevereiro de 1899, a Companhia Jardim Botânico e a Empresa de Construções Civis, esta representada por Oto Simon e aquela pelo dr. Getúlio das Neves, firmaram um termo de obrigações perante a prefeitura, referente ao ramal do Leme, à entrega das ruas abertas pela referida empresa e à cessão de terrenos, em Copacabana[74].

Para mais pronta execução do contrato de 10 de fevereiro de 1899, a Empresa de

Construções Civis obrigou-se em cláusulas aditivas, lavradas a 20 de novembro do mesmo ano, a prolongar as ruas Gustavo Sampaio e Salvador Correia, de forma a facilitar a locação da linha do ramal do Leme, que a Companhia Jardim Botânico faria estender, desde que terminasse o arruamento daqueles logradouros.

Sendo prefeito o dr. Antônio Coelho Rodrigues, celebrou-se a 25 de maio de 1900 novo contrato entre a prefeitura e a companhia, representada esta por seu diretor-secretário João Eugênio Emílio Berla. Alteraram-se diversas cláusulas ainda em vigor do contrato de 1890, *ex-vi* do decreto legislativo municipal nº 739, de 17 de março de 1900[75]. Obrigaram-se as partes contratantes a reduzir o prazo para eletrificação do tráfego, a dois anos, até o fim da praia de Botafogo, a três anos, até o largo dos Leões, Escola Militar e Real Grandeza, e a cinco anos, aos pontos terminais das demais linhas.

Convencionaram submeter a arbitramento todas as questões suscitadas. Demoliria a companhia um prédio de sua propriedade à rua do Russell nº 3 e prolongaria a linha de Copacabana, até vila Ipanema, no prazo de um ano. Poderia construir novas linhas ou ramais, mesmo de bitola estreita e de tração animal, ou outro qualquer sistema, e procederia à construção de um cais para descarregar carvão, trilhos etc., facultando à prefeitura utilizá-lo, gratuitamente, para o serviço de remoção do lixo. Abriria, no prazo de quatro anos, o túnel do Leme, entregando-o ao gozo público[76].

Dando interpretação à cláusula 13 do contrato anterior, lavrou-se um termo, a 27 de agosto de 1901, sobre a linha da Igrejinha até Vila Ipanema, que seria construída depois que a empresa deste último nome abrisse ruas no trecho a trafegar pelos bondes.

Linhas e Tráfego – Em 1872, a linha dupla até Três Vendas atingira 20,845 km, segundo o relatório do engenheiro fiscal Antônio Paulo de Melo Barreto, e, a 17 de dezembro do ano seguinte, foram entregues ao tráfego mais 708 metros da linha do Jardim Botânico, compreendida entre Três Vendas e Olaria.

Em 1876, a Companhia Botanical Garden executara o desmonte de parte da Ladeira de Santo Antônio, para o alargamento da rua da Guarda Velha, e no mesmo ano a 21 de junho, o decreto nº 6.224 aprovara a planta de prolongamento do ramal das Laranjeiras, convertendo-o em linha dupla, de conformidade com o aviso do Ministério da Agricultura nº 612, de 18 de outubro.

Em 1878, foram adotadas condições para o uso de passes cupons em diversas linhas, entregando-se no citado ano ao tráfego a linha dupla da rua Senador Vergueiro.

Gradualmente, a companhia foi aumentando suas linhas, estendendo-as além da praia de Botafogo, e em Laranjeiras, até a Ladeira do Cosme Velho – alcançando em curto prazo a Bica da Rainha.

Compreendendo linhas duplas e simples, curvas, desvios etc., a extensão total em 1882 era de 32,242 km.

O decreto nº 9.044, de 13 de outubro de 1883 concedera autorização para prolongar a linha principal e a das Laranjeiras até Águas Férreas e, em 1886, o de número 9.655,

Sede inaugurada por Pedro Aguirre Cerda (AGCA)

de 11 de outubro, permitira o assentamento de trilhos na rua Senador Dantas.

Em 1890, a extensão das linhas era de 41,693 km. No ano seguinte, a 6 de agosto, abriu-se o tráfego a linha do Flamengo, e a 6 de julho de 1892, a do Leme[77].

A 8 de outubro deste ano, com a assistência do marechal Floriano e do ministro Almirante Custódio José de Melo, inaugurou-se a primeira linha de tração elétrica – e a do Flamengo, graças à iniciativa do engenheiro José Cupertino Coelho Cintra, diretor gerente desde 1° de setembro de 1889[78].

Em fins de 1892, ou princípios de 1893, por motivo das fortes ressacas na baía de Guanabara, invadindo o mar toda a linha do litoral, ficou suspenso durante alguns dias o tráfego dos bondes elétricos.

Inaugurou-se em abril de 1894 o ramal de Igrejinha-Ipanema – o primeiro trecho, no dia 8, e o segundo, a 15.

Achavam alguns acionistas que o estabelecimento dessa linha constituíra grande erro da diretoria da companhia e, na melhor hipótese, um ato imprudente, levando o bonde àquele "deserto arenoso, sem habitações e cujo progresso seria muito lento".

Refutando essa opinião, os diretores dr. Salatiel Carneiro da Cunha e coronel Malvino da Silva Reis, em relatório datado de 25 de agosto de 1894 e submetido à assembléia geral, com inteligente previsão disseram do futuro que se desenhava ao bairro de Copacabana:

> É incontestável que as duas praias de Copacabana e Arpoador são dotadas de um clima esplêndido e salubre, beijadas constantemente pelas frescas brisas do oceano, constituindo dois verdadeiros sanatórios e por onde pode respirar a largo a população desta capital na estação calmosa, em que é infelizmente dizimada por epidemias periódicas e mortíferas. Elas já tiveram a consagração da medicina oficial e dos higienistas, estabelecendo ali o governo dois grandes hospitais. À exceção de um ou outro prédio bom, os demais, são na verdade, pequenas e pobres choupanas. É um bairro a criar-se. Agora é que vão tendo começo as edificações, as melhores casas se levantam, depois de vendidos os lotes de terrenos para esse fim. Já se acha organizada uma companhia, com capital suficiente, para edificar um clube de esporte e uma grande casa balneária, que, brevemente, dará começo às obras.
>
> Dentro de um lustro, aqueles desertos do Saara – como o qualificaram, se converterão em grandes povoações, para onde afluirá, de preferência, a população desta cidade, na estação calmosa, devido à salubridade e à amenidade do seu clima e à excelência dos banhos de mar, como se pratica nas cidades balneárias da Europa.
>
> Não podemos duvidar da ação civilizadora dos nossos *tramways*, que têm levado aos bairros afastados e desertos o gosto e o conforto na edificação de prédios, a vida e o progresso, dilatando assim o seu percurso, com aumento de renda.
>
> À vista da oposição que se fizera à construção daquele ramal, foi o ato da diretoria julgado pelo conselho fiscal da companhia, que o estudou *de visu*, opinando por sua manutenção. Insistiram, porém, alguns acionistas, dizendo

que a companhia não poderia viver das esperanças do futuro, e sim da realidade do presente[79].

A extensão total das linhas, segundo os relatórios da fiscalização, assim se discriminava nos quatro anos abaixo indicados:

Anos	Extensão quilométrica
1893	59,573
1896	67,848
1904	75,223
1911	78,108

Linhas em Tráfego, a partir de 1894

1 - Laranjeiras
2 - Laranjeiras – Águas Férreas
3 - Jardim – Gávea
4 - Largo dos Leões
5 - Flamengo
6 - Catete
7 - São Clemente – Humaitá
8 - Copacabana
9 - Real Grandeza
10 - Praia Vermelha – Escola Militar
11 - Candelária

Linhas de Tração Elétrica e Datas de Inauguração, a partir de 1894

Flamengo – Catete, 13 de maio de	1894
São Clemente	1895
Laranjeiras, 9 de fevereiro de	1896
Candelária, 9 de abril de	1896
Humaitá	1897
Escola Militar	1898
Real Grandeza	1899
Leme	1900
Ipanema	1901
Jardim Botânico	1902
Gávea, 4 de setembro de	1904
Ipanema (prolongamento)	1914
Leblon	1914

Para levar a efeito a eletrificação de suas linhas, a Companhia do Jardim Botânico contraiu um empréstimo com o Banco da República, de mil contos, em bônus, por escritura lavrada a 10 de junho de 1893, no cartório do tabelião do 3° ofício, Evaristo Vale de Barros, hipotecando todo o material fixo e rodante, pelo prazo de 15 anos, ao juro de 7% ao ano.

Instalada a usina elétrica à rua Dois de Dezembro, em 1894, com o material fornecido pela General Electric Company, estabeleceu o sistema Thomson Honston, em voga nos Estados Unidos.

Como sempre acontece, quando adotada qualquer inovação, o serviço de tração elétrica trouxe, a princípio, dificuldades que eram de prever[80].

A 18 de outubro de 1893 começaram as obras da casa das máquinas.

Logo no primeiro ano da instalação do serviço de tração elétrica, verificou-se uma economia de 138:627$, importância que seria gasta com a tração animal[81].

A 14 de julho de 1903, inaugurou-se a nova usina elétrica[82], e nesse ano a conservação da linha, por quilômetro, custou mensalmente 120$000.

A tração elétrica, iniciada a partir do largo do Machado (rebocados os carros de tração animal pelos carros motores, daquele largo até a cidade, e vice-versa), foi regulamentada em 1896, 1897 e 1902[83].

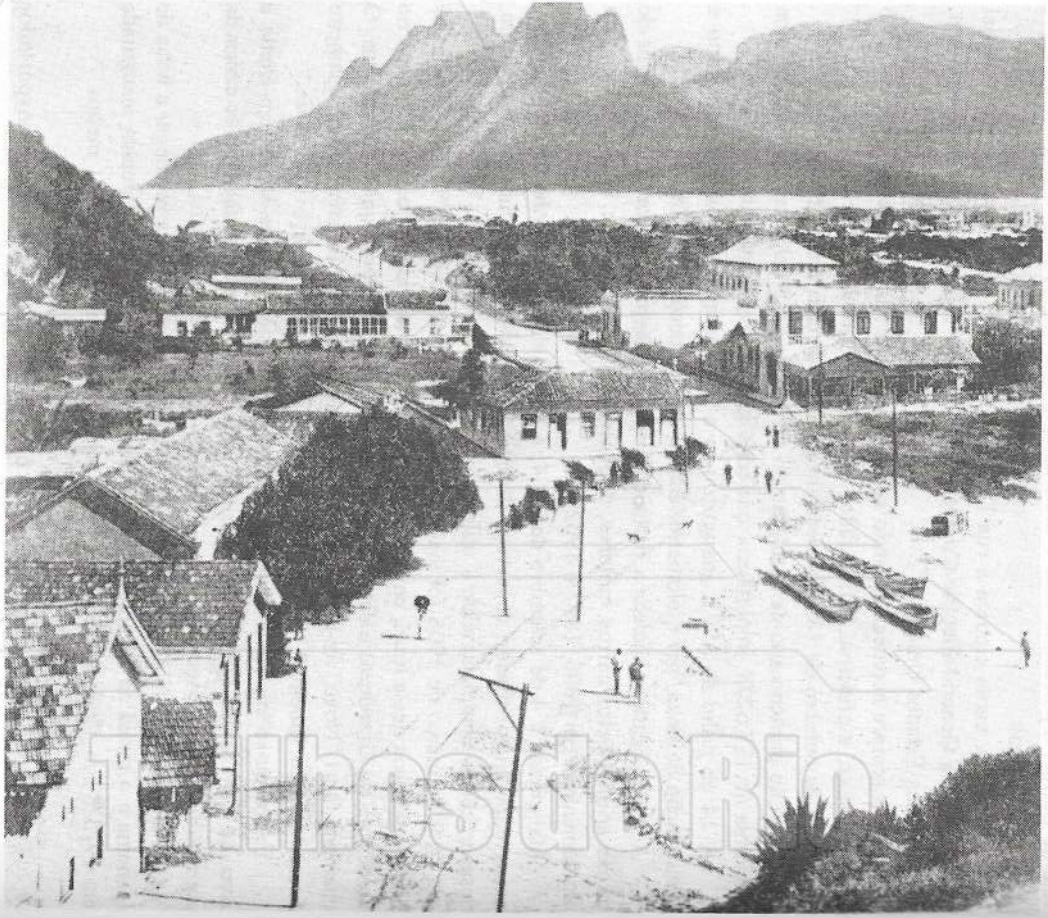
Inaugurada a 4 de setembro de 1904, a tração elétrica na linha da Gávea, ficou nessa data uniformizado o serviço de tração em todas as linhas da companhia, desaparecendo completamente a utilização de animais.

A 4 de março de 1906 foi inaugurado o novo túnel do Leme[84]. Já circulavam os bondes elétricos nesse túnel, em caráter provisório, por ter sido impossível o tráfego no túnel de Real Grandeza. Este media 180 metros de extensão e aquele 229 metros. O chamado túnel "Novo" foi aberto na administração Passos, por insistência do engenheiro fiscal Miranda Ribeiro[85].

Executou-se em 1909 a locação de trilhos na praça Ferreira Viana, em frente à Avenida, com os da Light, na rua Evaristo da Veiga, de forma, a trafegarem os carros da companhia, quando necessário, nas linhas da empresa canadense.

A 2 de dezembro de 1913 teve a companhia autorização para prolongar a linha de Ipanema e o ramal do Leblon, encontrando-se os dois numa linha circular, inaugurada em 1915.[86] Em 1916 a extensão de todas as linhas ascendia a 115.421 metros.

Transportes de Passageiros – No decênio de 1870-79 foram transportados 27.106.944 passageiros, a saber:



O bairro de Copacabana quando se iniciou o tráfego de bonde (A.G.C.R.J.)

Em 1870	3.035.465
Em 1872	4.966.523
Em 1876	5.960.140
Em 1877	5.394.461
Em 1879	7.750.355

Em 1872, 1876 e 1879, o número de viagens redondas foi, respectivamente, de 117.073, 150.002 e 307.522.

Em 1881, o transporte de passageiros alcançou o total de 7.970.982, o que quer dizer, mais 220.627 do que dois anos antes, em 1879.

No ano de 1888, se registrou o número de 11.636.370 passageiros, e, de conformidade com o relatório da fiscalização, em dez anos houve um acréscimo de 3.886.015, com a percentagem de 50,14%.

Em 1890, os bondes da Jardim Botânico transportaram 12.606.990 passageiros, havendo em cotejo com os do ano de 1888, uma diferença de mais 970.620.

20.540.818 foi o considerável número de passageiros registrados em 1895 havendo, conseguintemente, em confronto com os de 1890, o enorme acréscimo de 7.933.828.

Em 1896, foram transportados 21.581.328 passageiros, mais 1.040.510, do que no ano anterior[87].

Deficientíssimos são os resumos de 1897 a 1911, que se encontram em relatórios. Só relativamente ao qüinqüênio de 1912-916 a estatística oficial da prefeitura, constante do *Anuário de Estatística Municipal*, apresenta trabalho completo no que respeita ao número de passageiros.

Foram transportados, nos anos abaixo indicados, em 1ª e 2ª classes.

Anos	*1ª Classe*	*2ª Classe*	*Total*
1912	23.321.936	8.135.990	31.457.926
1913	24.216.284	8.323.335	32.539.619
1914	23.081.963	7.819.664	30.901.627
1915	22.677.803	7.052.225	29.730.028
1916	24.495.299	7.536.519	32.031.818

Os mais recentes dados oficiais, constantes do volume 4° do *Anuário de Estatística Municipal*, de 1922 (edição comemorativa do Centenário da Independência), abrangem os anos de 1917 a 1921.

Nas linhas de Águas Férreas, Gávea, Humaitá, Ipanema, Largo dos Leões, Leme, Praia Vermelha e Real Grandeza, foram transportados, naquele qüinqüênio, em 88 carros, 200.243.107 passageiros:

Anos	*1ª Classe*	*2ª Classe*	*Total*
1917	25.338.479	7.710.583	33.049.062
1918	26.223.665	8.170.063	34.393.728
1919	32.350.890	8.812.051	41.162.941
1920	34.456.574	9.692.255	44.148.829
1921	37.696.046	9.812.501	47.508.547

Material Rodante – Em diferentes anos, era este o material da companhia:

1882 – 53 carros abertos chamados de *fumantes* e 14 fechados.

1884 – Estabeleceram-se carros de 2ª classe nas linhas de Botafogo e Laranjeiras, continuando a trafegar os carros fechados entre a cidade e o Largo do Machado e vice-versa[88].

1890 – 75 carros de passageiros e trinta de bagagem. Até este ano trafegaram os carros fechados, suprimidos pelo contrato de 30 de agosto.

1893 – 108 carros de passageiros e 22 de carga.

1894 – Carros comuns, abertos – 76; carros elétricos – 13; de bagagem – seis; carros fechados, de luxo – dois: carros abertos, de luxo – dois; carros de irrigação – dois e carros com bomba para extinção de incêndio – um.

1895 – Carros elétricos – 25; carros comuns, abertos – 78.

1896 – Carros elétricos e comuns de passageiros – 122, de bagagem – oito; vagões e outros – 22.

1903 – Carros elétricos – 85; comuns – 99; de 2ª classe – 22; de bagagem – 11[89].

1910 – Carros elétricos – 120; carros comuns, de 1ª classe – 150; de 2ª classe sessenta; carros de bagagem nove; carro fechado, de luxo – um; sendo o material rodante constituído, ao todo, por 449 veículos: bondes, carroças, caminhões, autocaminhões etc.

No qüinqüênio de 1912-916 existiam em serviço do tráfego 388 carros, incluídos cinqüenta bondes, de 13 bancos, do tipo adotado em 1913.

Dispunham, do maior número de carros as linhas do Leblon, Ipanema, Gávea, Real Grandeza, Copacabana e Leme.

Estações, Oficinas e Cocheiras – Da padaria Paschoal, na rua do Ouvidor, onde, a princípio, se instalara o escritório da companhia, trasladou-se a estação central para o prédio da rua Gonçalves Dias, canto da do Ouvidor, alugado por contrato a Luís Anselmo Pereira Franco.

Em março de 1873, construiu-se ali um alpendre, a exemplo do que se fizera na estação das *maxambombas*, na rua da Constituição[90], na loja Notre Dame de Paris, na rua do Ouvidor, e na charutaria da mesma rua nº 125.

Em fins de 1890, em cumprimento à cláusula II do contrato de 30 de agosto, o ponto inicial e a estação dos bondes passaram para o largo da Carioca.

Deslocou-se parte da vida da cidade, por esse motivo, da rua do Ouvidor, esquina da de Gonçalves Dias, para aquele logradouro.

Ali perto, ficava a confeitaria Paschoal, freqüentada pela fulgurante geração literária, talvez a maior em todos os tempos do Brasil, geração gloriosa da cruzada abolicionista e da propaganda republicana, e que nas lutas civis cerrou fileiras em torno do governo de Floriano ou dentro de suas convicções combateu, de armas na mão, o intrépido soldado.

A estação de carros e as cocheiras estavam localizadas, provisoriamente, desde março de 1879, em prédio do largo do Machado, adquirido por compra a Carlos Ferreira dos Santos, tutor da interdita d. Amélia Maria Pereira (escritura de 23 de janeiro de 1879, lavrada em notas do tabelião Teixeira da Cunha).

Autorizada a companhia pelo decreto nº 7.940, de 11 de dezembro de 1880, reconstruiu esse prédio, então numerado pela rua do Catete nº 223 e 225, e levantou um grande edifício de dois andares, contíguo àquele, confrontando com o largo do Machado, sob nº 239 da rua do Catete, e com a travessa do Pinheiro e rua Dois de Dezembro. Neste logradouro foram demolidos os prédios que pertenceram ao comendador Rodrigo Delfim Pereira e a Antônio Alves dos Santos, adquiridos, com os respectivos terrenos, os primeiros, por escrituras de 9 de novembro de 1885, e os segundos, a 9 de janeiro de 1891.

Em 1882, a companhia submetera ao governo um projeto de mudança da estação inicial para o largo da Carioca, realizando, como vimos, essa transferência em 1890. Como fosse, porém, pequena a área destinada as suas linhas, cogitou três anos depois, em transferir a estação para a esquina da rua São José com a da Ajuda, a isto se opondo o prefeito dr. Cândido Barata Ribeiro em despacho de 10 de fevereiro de 1893[91].

Ficou então definitivamente instalada a estação inicial do largo da Carioca no pavimento térreo do hospital da Venerável Ordem Terceira de São Francisco da Penitência.

Para melhor acomodação de serviços da diretoria, da gerência, dos depósitos de carros, superintendência do tráfego e cocheiras, alterou-se em 1900 o aspecto do prédio do largo do Machado, segundo o plano do arquiteto dr. Francisco de Azevedo Monteiro Caminhoá. Em 1902, o decreto legislativo municipal nº 894, de 22 de setembro, desapropriou, por utilidade pública, prédios da rua Dois de Dezembro, para a construção de novas oficinas da Companhia do Jardim Botânico.

Além das estações no largo da Carioca e da principal, no largo do Machado, edificou a empresa as de Olaria, de Copacabana e do Leblon.

Em 1892 arrendara o barão de Ipanema terrenos para a estação de Copacabana, na rua N.Sª de Copacabana, e mais tarde, em 1894, foram aproveitados outros, de José Luís Guimarães Caipora. Em terras aforadas ao Ministério da Fazenda, marginais à lagoa Rodrigo de Freitas, estavam concluídos em 1900 os aterros para se construir uma estação[92].

Companhia de São Cristóvão

Organização e Regime Econômico – À semelhança da Botanical Garden, que se estendera rapidamente com seus bondes[93] pela parte sul da cidade, a Rio de Janeiro Street Railway dentro de uma década dominava em bairros de mais densa população, dos menos favorecidos, porém, economicamente.

Em virtude do que prescreveu o decreto nº 5.466, de 12 de novembro de 1873, a empresa norte-americana mudou aquela denominação para a de Companhia de São Cristóvão. Aprovou-se na mesma data e pelo mesmo decreto sua organização e a transferência de sede segundo o art. 1º dos novos estatutos e deliberação tomada pelos acionistas em New York, a 3 de junho do mesmo ano.

Em 1875, quando presidente da Companhia o dr. Adolfo Bezerra de Meneses, diretores Henrique Augusto Gusmão, Henrique Gaspar Lahmeyer, João Nepomuceno de Sá e gerente Roberto Ducan (que havia alguns anos, vinha exercendo esse cargo), elevou-se o capital da empresa, atingindo em pouco tempo três mil contos.

Um dos anos de maior prosperidade foi o de 1881. A receita arrecadada importou em 1.435:656$500, despendendo-se no exercício financeiro 838:226$689, do que resultou um saldo de 597:429$811.

Em 1891, a renda líquida foi exatamente de réis 1.061:378$415, e em 1892, de 995:252$097, com um déficit de 106:126$318.

A despesa com o tráfego, nestes dois últimos anos, fora, respectivamente, de 1.295:924$509 e 1.550:814$734, e a despesa geral, em 1892, de 1.555:081$831, contra a receita de 2.506:066$831, apresentando, por conseguinte, um saldo no valor de 950:985$000.

Em 31 de dezembro de 1892, possuía a companhia 388 acionistas[94] e, nessa data, exerciam funções na diretoria: o coronel José Dias Delgado de Carvalho[95], dr. Rodolfo Henrique Batista e Cândido Coelho de Oliveira.

Melhorado o estado financeiro, cuidou a diretoria de ampliar o quadro de seus empregados, para atender, sobretudo, às exigências criadas pelo tráfego de diferentes linhas[96].

Já, por ocasião de reformas dos estatutos, a 24 de abril de 1883, e nas assembléias gerais de acionistas, de 18, 21 e 25 de junho de 1886, haviam sido majorados os honorários e salários.

De 1892 a 1902, conquanto se fizessem pequenas alterações nesse sentido, tratou a diretoria em assembléia de 4 de setembro daquele último ano, da revisão da tabela de estipêndio de seus empregados.

Contratos – Largo intervalo decorreu entre o contrato de 30 de agosto de 1869 e os primórdios da República, sem nenhuma alteração de cláusulas ou inovações contratuais, apesar do crescimento de serviços e de novas linhas que se estabeleceram[97].

A 30 de agosto de 1890, lavrou-se novo termo de contrato, entre o diretor presidente da companhia, José Dias Delgado de Carvalho e o Conselho de Intendência Municipal, sob a presidência do dr. José Félix da Cunha Meneses, para prorrogação do prazo da concessão de privilégio, até 31 de dezembro de 1930.

Pelas principais cláusulas do contrato ficaram estabelecidas, entre outras, as seguintes condições: – preços de passagens, assinatura para os passageiros de linhas da Tijuca, Fábrica das Chitas e Uruguai; uma nova linha a inaugurar na rua Itapiru, até encontrar a da Estrela, e outra, para Jockey-Club e Benfica, contornando o litoral.

A companhia adotaria, em seus carros, freios de resistência. Obrigar-se-ia a pagar anualmente à municipalidade 150 contos, satisfazendo o primeiro pagamento a 1° de março de 1891 e os subseqüentes, no mesmo mês, dos demais anos, em qualquer dia que lhe aprouvesse. Dentro de trinta dias de aprovação desse contrato pelo Ministério do Interior, entraria para os cofres municipais com a quantia de dois mil contos. Essa entrada se realizou a 23 de setembro de 1890, em cheques aos Bancos Rural e Hipotecário e Industrial Mercantil do Rio de Janeiro.

O terceiro contrato da Companhia de São Cristóvão, autorizado pelo decreto legislativo municipal n° 580, de 11 de outubro de 1898, consistiu num termo aditivo ao ajuste de 1890. Firmado a 1° de julho de 1899, nele se prescreveram novas condições acerca das linhas a inaugurar e das tarifas de passagens.

Seriam criados serviços especiais de carros de luxo, ao preço de quinhentos réis, por passageiro, com destino à Tijuca e em correspondência com os bondes elétricos da estrada da Tijuca. Em determinadas horas do dia, teriam curso passagens de ida e volta, por meio de cupons.

A linha do Pedregulho, estender-se-ia até Benfica, seguindo pela rua da Alegria. A do Bispo deveria ser prolongada, desde que se aceitasse o trecho a abrir na rua Sampaio Viana, entre a da Luz e a do Bispo. Acordaram mais os signatários do termo aditivo de 1° de julho de 1899 (prefeito dr. José Cesário de Faria Alvim e presidente da companhia, dr. Rodolfo Henrique Batista) no assentamento de linha em toda extensão da rua Aguiar e no prolongamento da de Santa Alexandrina, até o final desta rua, logo que se substituísse a tração.

Comprometia-se a companhia a não opor nenhum embaraço à construção de uma linha de carris que, de Laranjeiras, atravessasse o túnel do Rio Comprido e fosse ter ao bairro deste nome, devendo ficar o seu ponto terminal na rua Barão de Petrópolis[98].

O decreto legislativo n° 810, de 24 de abril de 1901, autorizou o prefeito a alterar o contrato da Companhia de São Cristóvão, de acordo com as bases que estabeleceu. Firmou-se a 31 de maio (decreto n° 252, da mesma data) contrato entre a companhia, por seu presidente, dr. João Augusto César de Sousa, e a prefeitura, sob as seguintes condições: emprego de tração elétrica, no prazo de dois anos, desde o largo São Francisco de Paula até a estação do Mangue, e no resto da rede, no período de seis anos e seccionamento das linhas, para o efeito da cobrança de passagens, que havia sido

acrescida de duzentos réis, nos carros de 1ª classe.

Esse contrato, considerado lesivo à bolsa do povo, levantou calorosos protestos, que chegaram a ter graves conseqüências, com os sangrentos conflitos entre a polícia e o povo. Iniciados os distúrbios a 15 de junho de 1901, tomaram proporções alarmantes nos dias 18 e 19 do mesmo mês, em recontros da policia com os amotinados, que se entrincheiraram em barricadas no largo São Francisco de Paula, em frente à rua do Ouvidor, e noutros pontos.

Diante dessa temerosa agitação, desistiu a companhia de cumprir o contrato, cedendo à vontade popular, que exigia a sua revogação. A 19, o presidente da diretoria, dr. João Augusto César de Sousa, resolveu fazer revigorar as passagens anteriores, oficiando nesse sentido ao prefeito, dr. João Felipe Pereira[99], que na mesma data, suspendeu a execução do fatídico contrato de 31 de maio de 1901.

Em 1902, o decreto legislativo nº 857, de 10 de abril, autorizou o prefeito a entrar em acordo com a companhia para suspender algumas das cláusulas de seus contratos de 1890, 1899 e 1901.

Nestas condições, a 5 de maio daquele ano, sendo prefeito o dr. Joaquim Xavier da Silveira Júnior, lavrou-se um termo de acordo, mas em caráter provisório, subsistindo até a revisão dos contratos das companhias de carris, em 1907[100].

Linhas e Tráfego – Com a extensão de 37,896 Km, sem incluir a nova linha de Catumbi, que terminava na travessa Navarro, no sétimo decênio do século estavam funcionando as seguintes linhas: São Cristóvão (campo), Cancela, Caju, com 2.200 metros; saco do Alferes, Catumbi, Rio Comprido, Bispo, derivada da antiga linha para o Andaraí Pequeno (decreto nº5.307 de 11 de junho de 1873); Fábrica das Chitas (projetada em 1873), Pedregulho e Tijuca, sendo esta a de maior extensão, com cerca de 8.700 metros.

Em 1873, a companhia requereu ao governo permissão para levar suas linhas à rua Bela de São João, opondo-se a essa pretensão José Antônio de Guimarães de Lemos, (concessionário de uma linha do Pedregulho à Penha (decreto nº 5.001, de 3 de julho de 1872). Apesar das reclamações de Guimarães, concedeu o governo autorização pelo decreto nº 6.351, de 25 de outubro de 1876, para construção daquela linha e de outra, da rua da Alegria até o largo de Benfica. Satisfez-se, assim, o que já fora determinado no decreto nº 6.073, de 24 de dezembro de 1875, sobre o prolongamento da linha do Caju, pela praia do Retiro Saudoso, a encontrar a rua da Alegria.

Em 1876, a extensão das linhas atingiu cerca de quarenta quilômetros, suscitando-se nesse ano dúvidas sobre mandados de embargos[101].

O ano de 1881 assinalou-se pela reparação de várias linhas, onde foram feitas pequenas obras. No de 1882, foram iniciados os prolongamentos das linhas da rua da Estrela até a ladeira da Conciliação (Barão de Petrópolis), e da rua Santa Alexandrina

este, autorizado pelo aviso do Ministério da Agricultura nº 98, de 15 de dezembro, e aquele, pelo de nº 1, de 4 de janeiro.

A 18 de agosto de 1883, o decreto nº 8.991 permitiu o assentamento de uma linha na rua Barão de Itapagibe e de outra até a de São Francisco Xavier, em frente à matriz da freguesia do Engenho Velho. Inaugurou-se a 18 de dezembro do mesmo ano o tráfego no prolongamento da rua do Bispo, pela da de Itapagipe.

Em 1884 a extensão total das linhas atingira 57 quilômetros e oitocentos metros.

Quando se celebrou a inovação de contrato, a 30 de agosto de 1890, havia em tráfego as linhas de São Cristóvão, Caju, Pedregulho, Bispo, Santa Alexandrina, Estrela, Catumbi, Fábrica das Chitas, Tijuca e São Francisco Xavier.

As linhas do Pedregulho e da Tijuca eram de tração a vapor, em seus trechos terminais: a primeira desde o largo da Cancela, em frente à rua São Januário, e a segunda, desde a Muda, na rua Conde de Bonfim.

Antes do emprego do vapor, para vencer as rampas do Pedregulho e da Tijuca, a tração animal fora de três muares[102]. Suprimiu-se esse serviço na Tijuca em 1896, e na linha do Pedregulho, em fins deste ano, ou em princípios de 1897.

As linhas em tráfego, em 1894, ascendiam a 16:

1 - Alegria
2 - Caju
3 - Pedregulho
4 - Campo de São Cristóvão
5 - Coronel Figueira de Melo
6 - Bispo
7 - Estrela
8 - Santa Alexandrina
9 - Itapagipe
10 - Estácio de Sá
11 - Catumbi
12 - Tijuca
13 - Muda da Tijuca
14 - Fábrica
15 - Itapiru
16 - São Francisco Xavier

Em todas as linhas se cobravam passagens por seções, não excedentes de duzentos réis, excetuada, porém, na da Tijuca, com duas seções de 250 réis, e uma de trezentos réis.

A linha de Itapiru fora inaugurada a 16 de agosto de 1894, fazendo-se, num trecho prolongado, a tração por meio de três animais.

Assentara-se, nesse ano, uma linha na face da praça da República, junto ao gradil

do parque e confrontante com o edifício do quartel-general, ligando-se com o trecho que passava em frente à rua Senador Eusébio.

Desde 1892 se estabeleceu, na linha do Caju, tráfego mútuo com a Estrada de Ferro do Rio do Ouro, facilitando por essa forma o transporte de produtos da pequena lavoura da Zona Rural do distrito e da Baixada Fluminense.

A extensão total em tráfego perfazia, nesse ano, sessenta quilômetros e meio, ocupando o serviço de bondes 586 empregados, entre cocheiros e condutores.

Em 1896, o decreto legislativo nº 324, de 24 de agosto, autorizou o prefeito, dr. Francisco Furquim Werneck de Almeida, a entabular um acordo com a Companhia de São Cristóvão para prolongar a linha do Pedregulho a Benfica[103]. Esse acordo só se efetivou ao ser firmado o contrato aditivo de 1º de julho de 1899.

A linha do Pedregulho, a partir do largo desse nome, seguiria pelas ruas D. Ana Néri e Jockey Club até o largo de Benfica, demandando deste ponto a rua da Alegria. Esse traçado executou-se alguns anos depois.

Em 1901 existiam 22 linhas em tráfego[104]:

Tijuca, Muda, Uruguai, Portão Vermelho, Fábrica das Chitas, Rua Aguiar, São Francisco Xavier, Asilo Isabel, Rio Comprido, Estrela, Bispo, Santa Alexandrina, Itapagipe, Itapiru, Largo de Catumbi, Coqueiros, Caju, Alegria, São Januário, Jockey Club, C. de São Cristóvão, Matadouro.

As linhas do Portão Vermelho, de Coqueiros e do largo do Matadouro (praça da Bandeira), estabelecidas em caráter provisório, desapareceram nos últimos dias de junho de 1901, restaurando a companhia uma delas, a dos Coqueiros, a pedido de proprietários e moradores dessa rua.

A linha do Asilo Isabel, instalada da mesma sorte para atender a solicitação de moradores da rua do Hipódromo Nacional, logradouro aberto em 1899[105], começava, como ainda hoje, na rua Haddock Lobo e ia ter à esquina da rua Mariz e Barros, em frente ao Asilo Isabel (instituto de caridade fundado a 8 de dezembro de 1891).

Em 1904 pretendeu a companhia desviar o percurso de alguns carros das linhas do bairro de São Cristóvão – da rua deste nome para a de Figueira de Melo, de forma a desafogar o tráfego, já intenso e muito prejudicado pela passagem na cancela da Estrada de Ferro Central do Brasil, na rua São Cristóvão[106]. Para isto conseguir, seria imprescindível um acordo entre as Companhias de São Cristóvão e de Vila Isabel, estabelecendo o tráfego num grande trecho da rua Figueira de Melo (calçada em toda extensão desde 1897), percorrida pouco antes pelos bondes da Vila Guarani.

Essa medida fora, por duas vezes, posta em prática, dando-lhe pleno assentimento a Companhia Vila Isabel. Desde fins de 1896 o tráfego de veículos de praça, de regresso de São Cristóvão, fazia-se invariavelmente pela rua Figueira de Melo, justamente por causa da célebre cancela da rua São Cristóvão, nas proximidades da vasta chácara de José Antunes Rodrigues Catramby.

Em 1906, em vésperas da remodelação e unificação da tração, subira a 61 o número

total de quilômetros em tráfego.

Transporte de passageiros: Nos seguintes anos do decênio de 1870-79 foram transportados 41.036.951:

1870	3.167.574
1872	5.816.388
1873	6.020.890
1876	8.113.033
1877	8.470.446
1879	9.448.620

Em 1872 as linhas mais freqüentadas, as do Andaraí Pequeno (Tijuca), São Cristóvão e Caju abrangiam quase dois terços de passageiros. No ano seguinte, essas mesmas linhas e as da Cancela e da Fábrica das Chitas registravam ainda maior número.

Em 1873, às linhas existentes apresentavam estes algarismos, em razão decrescente da freqüência de passageiros:

1- Tijuca	1.823.182
2- São Cristóvão e Caju	1.310.781
3- Cancela	1.202.335
4- Saco do Alferes	797.441
5- Catumbi	763.882
6- Rio Comprido e ramal do Bispo	724.544
7- Fábrica das Chitas	98.724

De 1875, no entanto, não encontramos informes sobre o número de passageiros. Deveria ter sido apreciável o transporte, pois o decreto nº 5.837, de 26 de dezembro de 1874, obrigara os condutores das companhias de carris à entrega de recibos de passagens, que seriam apresentadas pelos passageiros, quando os fiscais os solicitassem[107].

Em 1881, contrariando previsões otimistas, como se vê no relatório da fiscalização, foram transportados 9.207.769 passageiros, menos 240.851 do que em 1879.

O relatório do Ministério da Agricultura relativo a 1888 registrou 11.779.963 passageiros, com o acréscimo, em dez anos, de 2.331.343, ou 24,67%.

Por ocasião do movimento revolucionário de 1893, a Companhia de São Cristóvão efetuou, de acordo com o aviso do Ministério da Guerra, de 6 de setembro, o transporte de material bélico e de tropas para vários pontos do litoral de São Cristóvão.

Terminada a luta civil na cidade do Rio de Janeiro, melhoraram as condições de transporte, sem o acréscimo daquele serviço, regularizando a companhia todos os encargos que haviam sido aumentados.

Durante o ano de 1897 foram transportados 19.324.828 passageiros.

No triênio de 1904-906, transportaram-se 66.711.257, a saber:

Anos	Passageiros
1904	18.344.885
1905	23.251.770
1906	25.114.602

Material Rodante – De 1872 a 78 existiam 54 carros. Acrescido em 1881 esse material tinha a seguinte discriminação: carros abertos 75, fechados 28, mistos cinco, descobertos três, vagões sete.

Nesse ano se adotou o aparelho Repelidor em carros de passageiros, aparelho de invenção de Pierre Labourdenne, St. Julien e Horace. Construiu-se um bonde de luxo, denominado imperial, de uso privativo do imperador e de sua família[108].

Em 1886, fabricaram-se, nas oficinas da companhia, para serviços especiais, dois bondes de distinção, que se utilizaram em casamentos e batizados, trafegando mais tarde, depois da decretação do casamento civil, em dias de solenidades nupciais, mediante prévio ajuste com a gerência.

Em 31 de dezembro de 1892, o material fixo e rodante foi avaliado em 12.164:870$378. No ano seguinte, o relatório da diretoria acusou a existência de 117 bondes de passageiros e 31 de carga ou de bagagem, inaugurando-se no mesmo ano os carros mistos[109].

O serviço de cargas e encomendas mereceu maiores cuidados na linha da Tijuca, aparecendo em 1896 novos tipos de carros que comportavam o dobro da carga correspondente à lotação normal dos das demais linhas.

Estações, Oficinas e Cocheiras – Além da estação do largo São Francisco de Paula, na face desse logradouro onde estivera a casa de carruagens do major Suckow, instalaram-se uma grande estação, com cocheira, na rua Visconde de Itaúna, canto da de Machado Coelho, e outras, menores, no campo de São Cristóvão, na rua Visconde de Sapucaí e na Cancela.

Ampliaram-se em 1892 as cocheiras e o depósito de carros da rua Visconde de Itaúna, assentando-se uma linha na rua Conselheiro Pereira Franco, para desvio de carros.

As cocheiras da Cancela, em São Cristóvão, passaram por grandes reformas, servindo em 1892 de depósito de máquinas da linha do Pedregulho.

Em 1895, contava a companhia nove estações, duas oficinas e cinco cocheiras, com 1.975 animais[110].

Companhia de Vila Isabel

Organização e Regime Econômico – Com o acervo próprio, aumentado com a incorporação da Companhia Vila Guarani a 29 de julho de 1886, em virtude do decreto nº 9.627 de 24 do mesmo mês e ano, teve a Companhia de Vila Isabel ainda mais opulentado o seu ativo com os capitais provindos da Companhia de Cachambi.

O decreto nº 10.447, de 9 de novembro de 1889, autorizou a Companhia Vila Isabel a transferir as linhas de carris urbanos e suburbanos que lhe pertenciam, aos capitalistas ingleses Charles Henry Sanfond e Francisco Barwen ou às companhias que estes orgnizassem.

Transferidos a 6 de fevereiro de 1890 do Ministério da Agricultura para a Intendência Municipal os serviços de carris, obtivera a Companhia de Cachambi renovação de seu contrato.

Esta se realizou a 30 de dezembro de 1890, ficando responsáveis José Neves Pinto e Manuel Joaquim Moreira, síndicos da companhia, legalmente autorizados por alvará do juiz de direito da 2ª vara comercial. A prorrogação que requereram, da concessão, fora permitida em sessão do Conselho da Intendência Municipal, de 23 de setembro daquele ano e aprovada pelo Ministério do Interior, em aviso nº 5.065, de 11 de dezembro.

Por esse contrato seriam prolongadas as diferentes linhas até o campo do Padilha, igreja de Inhaúma, praia Pequena, rua Jockey Club e estação de São Francisco Xavier[111].

O prazo da concessão seria por mais 28 anos, sem privilégio; a bitola continuaria a ser de 82 centímetros entre trilhos; a linha seria singela, com os desvios que fossem necessários etc[112].

Em 1897, a Companhia Ferro Carril de Vila Isabel, com as empresas anexas – Vila Guarani e Cachambi, arrecadou 1.455:885$170 e despendeu 1.247.520$400, de forma a oferecer um saldo de 208:364$770.

Dissolvida em 1899 a antiga Companhia de Vila Isabel, todos os seus haveres caíram em poder do credor hipotecário, o Banco da República, passando as três empresas – Vila Isabel, Vila Guarani e Cachambi a constituir uma só administração e sendo consolidados os decretos e contratos que as regiam.

Contratos – Autorizado o prefeito pelo decreto legislativo nº 203, de 14 de novembro de 1895, a rever os contratos das companhias de carris, só em 1899, em virtude do decreto nº 683, de 21 de junho, a Companhia de Vila Isabel conseguiu alterar seus contratos, consolidando-os com os das antigas companhias Vila Guarani e de Cachambi.

A 8 de julho, ainda de 1899, sendo presidente Carlos Müller, da empresa alemã que, por pequeno preço, adquirira o privilégio, lavrou-se o respectivo contrato.

Dispuseram as principais cláusulas a respeito: da bitola da Vila Guarani, que deveria ficar igualada à da antiga Vila Isabel, para que o tráfego fosse feito sem baldeação; da construção de linha elétrica que, atravessando sobre um viaduto o leito

da Estrada de Ferro Central do Brasil, entre as estações do Engenho Novo e Méier, fosse ter ao Engenho de Dentro[113]; do prolongamento de linhas da Vila Guarani até o mar e supressão da rua Francisco Eugênio; uniformidade da bitola em todas as linhas e substituição de tração, no prazo de cinco anos; localização da seção de passagens de cem réis na rua Mariz e Barros, esquina da do Matoso; da da 2ª seção, para os carros do Engenho Novo, na rua São Francisco Xavier, esquina da rua Oito de Dezembro; da de Vila Isabel, no bulevar desse nome, esquina da rua Rufino de Almeida, e da de Andaraí Grande, na rua barão de Mesquita, esquina da de Pereira Nunes.

As terceiras seções terminariam nos pontos finais das respectivas linhas. A quarta seção, estabelecida pelo contrato de 8 de julho de 1899, ficaria na linha a construir entre o Engenho Novo e o Engenho de Dentro.

A cláusula décima nona desse termo de contrato determinou à companhia a obrigatoriedade de fornecer certo número de passes gratuitos, destinados aos alunos das escolas municipais, prática, aliás, adotada pelo contrato de 30 de maio de 1890, quando presidente da companhia José Pereira da Rocha Paranhos.

O decreto legislativo nº 1.112, de 22 de novembro de 1906, autorizou o prefeito a rever os contratos das companhias de carris e o de fornecimento de energia elétrica, resultante da concessão William Reid[114].

Linhas e Tráfego – Os decretos nºs 8.480 e 8.511, o primeiro de 22 de abril e o segundo de 6 de maio de 1882, autorizaram a prolongar as linhas até o fim da rua do Matoso e do bulevar 28 de setembro à rua D. Maria, na Aldeia Campista.

No mesmo ano, o aviso do Ministério da Agricultura nº 52, de 15 de junho, determinou o prolongamento de trilhos da rua Barão de Mesquita até a rua Leopoldo, e a 16 do mesmo mês e ano, outro aviso, de nº 54, aprovou a planta para construção do ramal da rua do Matoso.

Em 1884, para alargamento da rua da Carioca e assentamento de linhas duplas, o decreto nº 9.134, de 16 de fevereiro, aprovou a planta das obras projetadas com a demolição do prédio nº 2 da citada rua, cuja desapropriação autorizara o decreto nº 9.073, de 3 de dezembro do ano anterior. A 5 de junho de 1886 (decreto nº 9.597), aceitaram-se as obras efetuadas.

Em 1888, o decreto nº 10.041, de 15 de setembro, permitiu o prolongamento das linhas de Vila Isabel e Andaraí, através de várias ruas desses bairros.

Em 1890, a 30 de dezembro, duas linhas se inauguraram: uma em Cachambi e outra em Jacaré, até a estação do Engenho Novo, passando o ponto inicial desta, pouco depois, para a rua Jockey Club.

Além destas, a companhia de Vila Isabel inaugurou uma das seções da antiga empresa de Cachambi, a linha da Boca do Mato, servindo um dos pontos salubres do Méier e proporcionando a criação de novo bairro, perto dessa estação, e dos mais procurados por doentes e convalescentes de moléstias pulmonares.

A extensão total de todas as linhas elevava-se, em 1894 a 48 quilômetros, inclusive as duas empresas anexadas. Nas linhas da antiga Companhia de Cachambi funcionavam quatro seções: Inhaúma, José Bonifácio, Boca do Mato e Cachambi.

Em agosto de 1896, inaugurou-se a linha circular na Praça Tiradentes, deixando de trafegar os bondes até a rua Uruguaiana, esquina da do Ouvidor[115].

A praça Tiradentes fora melhorada pelo prefeito Henrique Valadares, retirando-se os frades de pedra e as grossas correntes de ferro, que delimitavam o trânsito de veículos junto à estátua eqüestre de d. Pedro I, inaugurada em 1862. O ajardinamento, feito com certo cuidado nesse ano, foi totalmente modificado em 1894, plantando-se árvores de grande altura, substituídas depois, na administração do prefeito Pereira Passos[116].

Em 1897, na extensão de 65,887 km, estavam trafegando regularmente as linhas do Matoso, Engenho Novo, Vila Isabel, Andaraí Grande, Aldeia Campista e rua Leopoldo, com 547 empregados ocupados no seu funcionamento.

Em julho de 1905, inaugurou-se a primeira linha elétrica, a do Matoso, sendo mantida a passagem de cem réis, que se estabelecera em 1883. Os primeiros carros motores eram pintados de amarelo. Após três ou quatro desastres seguidos, ocasionados por imperícia dos motorneiros ou por imprudência dos passageiros, o povo denominou-os – perigo amarelo.

A 10 de março de 1907, inaugurou-se a extensa linha do Engenho de Dentro, por meio de tração elétrica. No ano anterior, haviam sido inauguradas as linhas elétricas de São Luís Durão, Andaraí Grande e Aldeia Campista.

Quando, em 1907, se cogitou da unificação dos serviços, já se projetava a ligação da linha na rua José Vicente, no Andaraí, com a de Barão de Bom Retiro, onde se assentavam trilhos para a nova linha Vila Isabel – Engenho Novo e para a mais tarde denominada Uruguai – Engenho Novo. Cuida-se, a essa tempo, da ligação da linha da rua Pereira Nunes com a de Barão de Mesquita (linha de Aldeia Campista).

Pretendia-se ligar por nova linha de bondes as ruas Barão de Mesquita e Conde de Bonfim, pela rua Major Ávila, suprimindo-se a linha Portão Vermelho, de efêmera duração na Companhia Vila Isabel.

Esse traçado foi modificado, adotando-se a passagem pela rua Uruguai.

Estava em estudos o prolongamento da linha de Engenho de Dentro, até Cascadura, pelo lado norte da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Igualmente, dependia de maiores estudos o prolongamento da linha do lado sul da mesma via férrea pelas estações de Engenho de Dentro, Encantado e Piedade – o que se realizou com a linha da Piedade.

Foram eletrificadas naquele ano as linhas da Boca do Mato, Cachambi, Inhaúma e José Bonifácio, da antiga Companhia de Cachambi.

Transporte de passageiros – Os primeiros dados que se conhecem sobre o transporte de passageiros são de 1876. Nesse ano, a Companhia de Vila Isabel registrou 717.702,

passando no ano seguinte a 3.221.454, havendo, portanto, um excesso de 2.503.752 passageiros.

Parece explicável esse aumento, deveras espantoso, se atendermos à formação e ao desenvolvimento do novo bairro de Vila Isabel.

Em 1879 e 1880 os totais apurados, respectivamente, de 3.396.642 e 3.197.344, apresentaram, como se vê, pequenas diferenças.

Em 1881, foram transportados 3.221.454 passageiroas, mais 24.110 do que em 1880.

No setênio abaixo discriminado as estatísticas oficiais da fiscalização de carris registraram os seguintes dados numéricos:

1882	3.577.076
1883	3.989.419
1884	4.025.743
1885	4.018.683
1886	4.533.962
1887	5.389.457
1888	5.434.570

O acréscimo, em cem anos, de 1879 a 88, importou em 2.037.928 passageiros, sendo a percentagem nesse período de 59,99%.

Em 1807, nas seções de cem a duzentos réis elevou-se o número de passageiros ao total de 8.547.891, no 1° semestre 4.185.865 e no 2°, 4.362.026[117].

No triênio de 1904-906, a Companhia de Vila Isabel e as antigas empresas de Cachambi e da Vila Guarani tiveram o total de pasageiros de seus bondes representados pelos seguintes algarismos:

1904		20.987.252
1905		22.727.699
1906	(Nas seções de cem réis)	26.649.456
	(Nas seções gerais)	23.943.018..... 50.592.474

Com a passagem de serviços para o domínio da The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power CO. Limited, verificou-se enorme crescimento no transporte[118].

Material Rodante, Estações, Oficinas e Cocheiras – Em 1882 bem limitado era o material rodante, constando, apenas, de 28 carros de passageiros. Em 1894, decorridos 12, estavam em tráfego 93 carros de passageiros e 23 de carga – números estes acrescidos, dez anos depois, em 1904, de mais trinta de passageiros e dez de carga, subindo o total daqueles a 123 e destes a 33.

Para montagem do serviço de tração elétrica, que se iniciou em 1905, construiu-se uma usina no grande terreno de bulevar de São Cristóvão, canto da rua São Cristóvão, onde a Light possui hoje os seus grandes depósitos. Nessa usina se via uma grande chaminé, com 65 metros de altura[119].

Antes dos melhoramentos introduzidos pelo contrato de 1899, contava a companhia nove estações, quatro oficinas e quatro cocheiras, cujo número de animais foi declinando a partir daquele ano, acentuando-se extraordinariamente a queda em 1907[120].

Em 1911, o decreto executivo municipal nº 822, de 23 de fevereiro, declarou de utilidade pública terrenos e benfeitorias que limitavam outras dependências da Companhia de Vila Isabel, já administrada pela Light, e servindo de depósito de carros e materiais, na rua Figueira de Melo, dando fundos para o prolongamento da rua Mariz e Barros, através de trecho aterrado na praia Formosa.

Companhia de Carris Urbanos

Organização e Regime Econômico – Com o capital de seis mil contos, em trinta mil ações de 200$, elevou-se a sua receita, em 1892, à soma de 1.536:006$580, e no ano seguinte, à de 1.583:496$052. Em 1897, da receita apurada de 3.810:018$964 contra a despesa efetuada de réis, resultou o saldo de 275:126$096. Em 1901, sendo diretores Luís da Rocha Miranda (presidente) e Antônio Bernardo Pinto, a renda bruta de passagens produziu 2.649:423$400, menos 83:818$000 do que no ano anterior.

A seção de bagagens arrecadou 53:724$600, ou mais 6.455$800 do que no ano de 1900. A seção de cargas transportou 1.190.602 sacos de café e 20.457 volumes diferentes, atingindo a receita 393:247$340.

Aprovados em assembléia geral de 10 de abril de 1905 os estatutos, que haviam sido reformados a 2 de outubro de 1901, subscreveram as emendas que os alteraram, Alexandre Mackenzie, James Mitchell, J.C.A. Torres Tibagy, Charles N. Ryan, José Bento de Araújo e Virgílio Ramos Gordilho.

Foram diretores até 1905, entre outros: Luís da Rocha Miranda, Antônio Bernardo Pinto, José Bento de Araújo, Alberto de Faria e Camilo de Andrade.

Contratos – Modificado o plano da viação urbana mencionado na cláusula 2ª das que baixaram com o decreto nº 7.007, de 1878, a 17 de junho de 1882 (decreto nº 8.594), aprovou-se o acordo celebrado pelas Companhias de Carris Urbanos e São Cristóvão, para assentamento das linhas de Estácio de Sá e do saco do Alferes, entre trilhos da segunda companhia, lavrando-se nesse sentido um termo, em fins do ano de 1882.

O decreto nº 8.813 de 23 de dezembro, ainda deste ano, alterou o plano de viação urbana de que cogitaram os atos anteriores. O aviso de 4 de março declarara que o

contrato celebrado e que se referira às antigas linhas das Companhias Locomotora, Santa Teresa, Ferro Carril Fluminense e Carioca-Riachuelo, não isentara a Companhia Carris Urbanos da responsabilidade contraída acerca do calçamento a conservar nas ruas da cidade onde estivessem suas linhas.

Novas alterações do contrato de 1878 se fizeram em 1883, em virtude dos decretos nos 9.040, de 13 de outubro, e 9.043, de 20 do mesmo mês, a respeito de linhas, alterando-lhes o percurso ou fazendo ligações.

Em 1885, o decreto nº 9.361, de 17 de janeiro, deu provimento ao recurso interposto pela Companhia de Vila Isabel, do despacho do Ministério da Agricultura, que indeferira a reclamação da mesma empresa, contra a cláusula 4ª do decreto nº 8.813, de 23 de dezembro de 1882.

A Companhia de Carris Urbanos deveria desistir do lançamento de trilhos na rua Senador Eusébio, se não lhe fosse possível chegar a um acordo com a de Vila Isabel. Nas obrigações assumidas pela Carris Urbanos, declarava na mesma data o Ministério da Agricultura, estava a de satisfazer todos os ônus das extintas companhias, incorporadas em 1878, conforme a doutrina do aviso ministerial nº 71, de 31 de março de 1884.

Os contratos de 1878 e de 17 de junho de 1882 ainda foram alterados em data de 4 de abril de 1885.

A lei orçamentária para o exercício financeiro de 1889 (decreto nº 3.398, de 24 de novembro de 1888), estabeleceu as condições sob as quais era o governo autorizado a renovar os contratos das Companhias de Vila Isabel, Vila Guarani, de Carris Urbanos, de São Cristóvão, do Jardim Botânico e do Plano Inclinado de Santa Teresa.

Proclamada a República, lavrou-se o primeiro contrato, sobre passes gratuitos, a 30 de maio de 1890, sendo diretor gerente da companhia Cândido A. da Silva Porto.

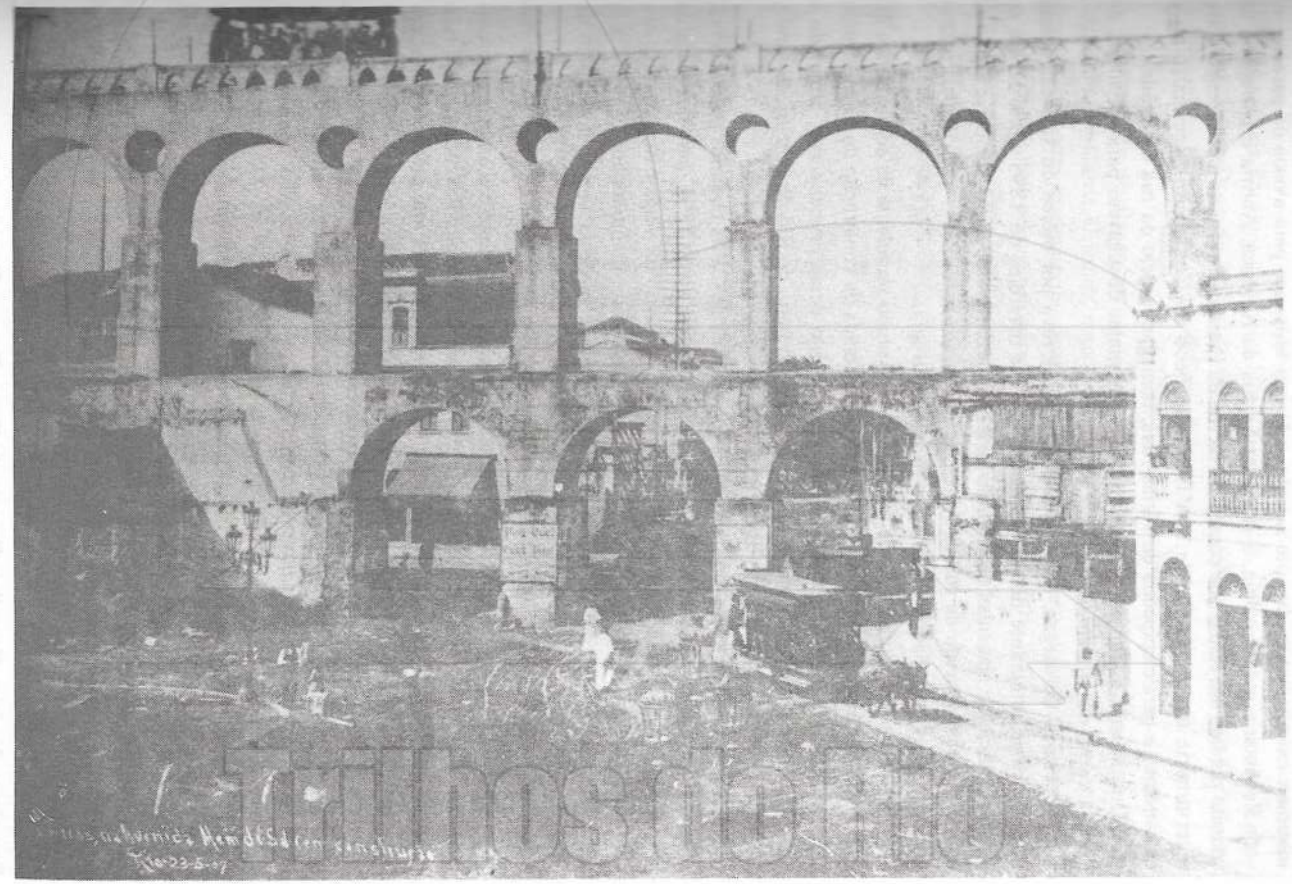
Em virtude do decreto legislativo municipal nº 108, de 25 de setembro de 1894, firmou-se, a 21 de dezembro desse ano, novo termo de obrigação, representando a companhia o seu diretor presidente, dr. Francisco Manuel das Chagas Dória.

Por esse contrato seriam consideradas linhas urbanas: as compreendidas no perímetro contido do portão principal do Passeio Público, seguindo pelo largo da Lapa, rua Visconde de Maranguape, Evaristo da Veiga, Riachuelo, Frei Caneca, Santana; praça Onze de Junho, rua Senador Eusébio, praia Formosa ao saco do Alferes, Gamboa e Prainha, Arsenal de Marinha, praia dos Mineiros; ruas da Alfândega, do Mercado, D. Manuel, Arsenal de Guerra, praia de Santa Luzia e rua do Passeio, e retornar ao portão principal do Passeio Público.

Seriam consideradas linhas suburbanas as que ficassem fora desse perímetro.

A bitola dos trilhos continuaria a ser 0,82m. A lotação dos carros[121] seria de quatro passageiros, por banco, para os de 1,68m de largura, e três para os que tivessem largura inferior.

O preço da passagem não excederia cem réis. Os carros deveriam ser iluminados



Arcos da Carioca – Avenida Mem de Sá, em construção (A.G.C.R.J.)

interna e externamente, durante a noite, e teriam tímpanos para avisos de parada.

Rebaixaria a companhia, à sua custa, a rua da América. Abriria e entregaria ao trânsito público um túnel, que começaria na rua da Prainha, em frente à dos Beneditinos, e terminaria na rua da Saúde, em frente ao beco do Consulado. Reconstruiria o calçamento a paralelepípedos de várias ruas, começando pelo da rua da Saúde.

Continuaria a transportar gratuitamente as malas do Correio para a Estrada de Ferro Central do Brasil.

O serviço de cargas, que a companhia explorava por meios de vagões, ficaria fazendo parte integrante do seu contrato. A 8 de fevereiro de 1895 outro termo se lavrou, retificando cláusulas do contrato de 21 de dezembro de 1894, inclusive a que se referia ao rebaixamento da rua da América, cujo prazo fora dilatado. Os demais prazos seriam contados da data da assinatura desse termo aditivo.

Pelo termo de acordo de 2 de março de 1904, sendo presidente da companhia o dr. Alberto de Faria, ficou essa empresa de carris exonerada da construção do túnel ligando a rua da Prainha à da Saúde, à vista do alargamento dessa primeira rua, projetado e executado pela prefeitura, de acordo com as obras do porto do Rio de Janeiro, cessando, assim, aquela obrigação contratual.

A 22 de maio de 1906, representada a Companhia de Carris Urbanos por Frederick Albion Huntress, lavrou-se um termo de contrato, aditivo ao de 1894, para a retirada da linha ligando as das ruas Visconde de Maranguape, Evaristo da Veiga e Senador Dantas, com as do largo da Mãe do Bispo e rua Santa Luzia. Este melhoramento constituía já uma das preliminares da transformação que em breve se devia operar no serviço de carris[123].

Linhas e Tráfego – Aproveitando muitas das linhas em tráfego das antigas empresas Locomotora, Santa Teresa, Ferro Carril Fluminense e Carioca-Riachuelo, da fusão realizada em 1878, a Companhia de Carris Urbanos manteve as que melhor satisfaziam às necessidades da viação. Renovados os respectivos traçados, tiveram maior desenvolvimento, dentre as 14 linhas existentes, as do Hospício à Estrada de Ferro, praça Onze de Junho – Barcas, São Francisco-Plano Inclinado, Estrada de Ferro – Lapa, Saúde-Barcas e São Diogo-Carceller, que se estendia de São Diogo, junto à pedreira desse nome[124], até a rua Primeiro de Março.

Em 1893, a rede da Carris Urbanos, com o tráfego dos bondinhos (caixinhas de fósforos, como os denominava o povo), estendia-se por 68.000 metros. O número de indivíduos empregados, nesse ano, no tráfego, montava a 593.

O decreto legislativo municipal nº 497, de 29 de dezembro de 1897, determinou os pontos de parada de algumas das linhas, revogando-o em 1900 o de nº 780, de 3 de novembro.

Linhas existentes em 1902: Barcas à rua da América, Praia Formosa a São Francisco, América-Carceller, Estrada de Ferro–Barcas, Estrada de Ferro-Ouvidor,

Ouvidor-Arsenal de Marinha, Senado-Lapa, Praia Formosa-Barcas, Praia Formosa-Alfândega, Praia Formosa-Carceller, Frei Caneca-Barcas, Praça Onze de Junho, Lapa-Carceller, Praça Onze de Junho, Lavradio-Carceller, Plano Inclinado-São Francisco, São Francisco-Lapa, Silva Manuel-Carceller.

Transporte de Passageiros – Nos últimos anos de existência autônoma da Companhia de Carris Urbanos, mais se acentuou o desenvolvimento de seus serviços, como se vê destas ligeiras notas acerca do transporte de passageiros:

De 28.458.918 passagens cobradas em 1897, mais de 50% o foram nas linhas de maior movimento, Estrada de Ferro, Lapa e Carceller.

Em sete anos, atingiram aquele aumento as principais linhas.

No biênio de 1904-905, foram transportados 73.208.782 passageiros, assim parcelados:

1904	32.296.190
1905	39.912.592

No ano de 1904 a companhia transportou mais 4.837.272 passageiros do que no ano de 1897. No de 1905, cotejado com o de 1904, o excesso de passageiros subiu a 6.616.402.

Em 1908, já sob o domínio da Light and Power, transportaram os bondinhos da antiga Carris Urbanos, 37.673.922 passageiros, dos quais 34.050.037 contribuintes e 3.623.885 gratuitos (funcionários públicos civis, militares, alunos de escolas etc.)

De confronto dos algarismos de 1905 e 1908 resulta uma diferença para menos, neste último ano, de 2.238.670 passageiros transportados.

Material Rodante – Os dados do decênio de 1882 a 1891 podem ser assim resumidos:

Anos	Carros de passageiros	Carros de bagagem ou carga
1882	95	84
1884	97	84
1886	101	88
1888	105	125
1891	109	131

Os chamados carros de bagagem e carga prestavam excelentes serviços no transporte de café e de outras mercadorias. Daí figurarem em maior número e, mesmo, em alguns anos sobrepujaram os carros de passageiros.

Relativamente aos anos de 1896 a 1898, os algarismo seguintes oferecem variados aspectos da expansão da Companhia de Carris Urbanos:

Anos	Carros de passageiros	Carros bagagem e carga, vagões	Totais dos veículos
1896	133	201	334
1897	133	249	382
1898	135	249	384

Número anual de viagens redondas em 1897	800.445
Média diária de viagens redondas em 1897	2.193

Nos 133 e 135 carros de passageiros, de 1896 a 1898, e nos 201 e 249 carros de bagagens, carga e vagões existentes nesse mesmo triênio[125], empregaram-se 1.271 indivíduos.

Em 1902 trafegaram 136 carros de passageiros, computando o relatório da fiscalização em cerca de duzentos os vagões de carga para transporte de mercadorias[126].

Estações, Oficinas e Cocheiras – Desde 1878, a estação principal e o escritório da administração da empresa estavam excelentemente instalados num prédio de grandes acomodações e vastas dependências, à rua Larga São Joaquim nº 134 (rua Marechal Floriano), no local onde desde 1911 se vê o majestoso edifício da The Rio de Janeiro Tramway Light and Power C. Limited.

O resumido quadro que a seguir incluímos, abrangendo um período de cerca de vinte anos,de 1882 a 1901, indica o número de estações, oficinas, cocheiras e animais:

Anos	Estações	Oficinas	Cocheiras	Animais
1882	4	1	3	1.596
1885	4	1	3	1.632
1888	4	1	3	1.700
1892	5	1	4	1.849
1897	5	1	4	2.047
1901	5	1	4	2.095

Companhia Carioca

Organização e Regime Econômico – Esta empresa se originou da concessão contida no decreto nº 5.126, de 30 de outobro de 1872, em favor do engenheiro Januário Cândido de Oliveira e bacharel Eugênio Batista de Oliveira.

Transferida a concessão à Companhia de Carris Urbanos, que se formou em 1878, foi ressalvado, porém, o trecho de acesso ao morro de Santa Teresa, para continuar a ser explorado pela Empresa de Santa Teresa-Paula Matos.

Essa parte da concessão dizia respeito à linha de bondes desde a ladeira de Santa Teresa, e ao plano inclinado.

Em 1886, a 4 de agosto, organizou-se uma companhia, que tomou o nome de Companhia Ferro Carril Carioca e cujo capital, efetuado em 1890, ascendeu a mil contos, tendo nesse ano a receita bruta de 91:690$ e a despesa de 75:204$.

O Conselho de Intendência Municipal, em sessão de 8 de maio de 1891, deu nova organização aos serviços da companhia, que se tornaram efetivos no contrato de 14 de setembro de 1892.

A receita elevou-se em 1896 a 290:473$ e a despesa a 244:159$, sendo o capital social de 2.500 contos[127], em ações de 200$.

Em 1897 o fundo de reserva era de 10:393.854$. As ações, no valor de 100$, tiveram a cotação máxima de 35$. O capital efetivo era de 2.500 contos. A receita produziu a soma de 356:290$005 e a despesa realizada, 372:756$873 – o que quer dizer, mais 16:466$868, importância que constitui o déficit.

A despesa média, por passageiro, ficava por 307 réis e o déficit, por 15 réis, *per capita*.

Contratos – Além do contrato de outubro de 1872, a que nos referimos e do decreto nº 10.111, de 15 de dezembro de 1888, lavrou-se a 14 de setembro de 1892, na Intendência Municipal, o contrato de remodelação dos serviços da Companhia Ferro Carril Carioca. O prazo da concessão seria por mais 22 anos, sem privilégio de zona e com permissão para prolongar as linhas no morro de Santa Teresa até o de Santo Antônio, entre o convento e os fundos do edifício da Imprensa Nacional.

Dentro do prazo de três anos, contados da data da lavratura do contrato, obrigava-se a substituir a tração animal pela elétrica e a construir um ramal para o morro de Paula Matos, até a igreja de N. Sª. das Neves.

A municipalidade ficava com inteira liberdade de conceder, ou contratar com quem conviesse, um ramal de carris que, partindo da linha atual no entroncamento dos Dois Irmãos, fosse ter ao alto da montanha Nova Cintra, no ponto em que se construir o Observatório Astronômico, sendo o mesmo ramal improlongável.

A companhia obrigava-se. além disso, a não embaraçar as obras de arrasamento do morro de Santo Antônio, sem direito a reclamação alguma.

O decreto legislativo municipal nº 134, de 10 de abril de 1895, autorizou o prefeito a conceder à Companhia Carioca o direito de desapropriação por utilidade pública. O de nº 513, de 28 de março de 1898, revogou a cláusula 13ª do contrato de 1892, a respeito da construção de um prédio destinado a escola, no morro de Santa Teresa.

Pelo decreto nº 552, de 18 de agosto do mesmo ano, foram alterados os preços das passagens, cobrando-se até o Silvestre, oitocentos réis; à Lagoinha, seiscentos réis; do França a Paula Matos, quatrocentos réis e nas seções do França ao Curvelo e Lagoinha e deste ponto ao Silvestre, duzentos réis.

A companhia faria a construção de uma linha dupla dos Dois Irmãos à Vista Alegre e mais o prolongamento da linha da Lagoinha até a Tijuca, passando pelos lugares Mata do Moura, Cata Preta, Mata dos Padres, Barão de Mesquita e Trapicheiro, e terminando no Alto da Boa Vista, na Tijuca. O prazo para exploração dessa linha seria de 45 anos e o preço de passagem de 2$000.

O contrato que se lavrou a 12 de novembro de 1903, sendo presidente da companhia o engenheiro Francisco Augusto Liberalli, estabeleceu as seguintes condições: – construções da linha dupla de Dois Irmãos a Vista Alegre; linha para a Tijuca, obedecendo ao traçado abaixo discriminado: – Lagoinha, subindo as nascentes do Trapicheiro até o rio Carioca, donde procurando a divisão das águas na encosta do Jardim Botânico, chegaria à garganta do *Munganga*, formando, assim, a linha tronco. Dessa garganta atravessaria as nascentes do rio São João e a linha se ramificaria – indo um ramal para o Alto da Boa Vista, pelo vale do Arunganga e outro seguiria pela Mesa do Imperador, de onde desceria até a estrada Dona Castorina.

Da linha da Mesa do Imperador partiria um ramal para a praia da Gávea, passando por Cachoeira e Cascata Grande e, ainda, da mesma linha, passando pelo hotel Itamarati, partiria um outro sub-ramal, que iria ter ao portão da chácara Mayrinck, na Cascatinha.

O prazo para terminação seria de três anos, para a linha tronco e para um dos ramais que terminassem na Boa Vista, e de seis meses para os demais ramais e sub-ramais.

O sistema de tração elétrica seria o denominado trólei, ou outro qualquer sistema elétrico, não se permitindo, porém, o emprego de cabos alimentados por corrente aérea.

Não sendo capaz de produzir todos os efeitos jurídicos o contrato de 12 de novembro de 1903, para o prolongamento das linhas até a Tijuca, e tendo a empresa de assentar seus trilhos em terras da União, foi requerida a devida licença ao Ministério da Viação e Obras Públicas, que a concedeu, lavrando-se o respectivo contrato a 31 de maio de 1904.

Representada por seu presidente, Casimiro José Pereira de Meneses, a companhia firmou novo contrato com a prefeitura, a 7 de novembro de 1922, pelo prazo de 35 anos, de acordo com o decreto nº 2.736, de 13 de outubro do mesmo ano.

Linhas e Tráfego – Para execução do contrato municipal de 1892, consentiu o governo da União, por aviso do Ministério da Viação, de 18 de setembro de 1895, mediante condições, na passagem da linha da Companhia Ferro Carril Carioca sobre os arcos da Carioca[128], desde a ladeira de Santo Antônio até a rua do Curvelo, ligando o morro de Santo Antônio ao de Santa Teresa.

Em 1896, executaram-se nesse trecho do aqueduto obras gerais de conservação e, em 1906, procedeu-se à caiação, tendo a prefeitura, nesse ano, mandado vistoriar os arcos, para melhor segurança do tráfego dos bondes elétricos.

Substituiu-se, em princípios de 1896, para instalação de tração elétrica, a superestrutura da linha até a Lagoinha; fazendo-se na mesma época trabalhos

suplementares para o emprego da nova tração[129].

Linhas Elétricas da Companhia Carioca e Datas da Inauguração

1-França	1º de setembro de 1896
2-Lagoinha	25 de dezembro de 1896
3-Caixa d'Água do Silvestre	28 de janeiro de 1897
4-Silvestre	25 de fevereiro de 1897
5-Paula Matos	20 de maio de 1897
6-Largo das Neves	23 de julho de 1897

Foi a Companhia Carioca a primeira empresa de carris a unificar o serviço de tração elétrica no Rio de Janeiro, em todas as suas linhas, numa extensão de 12 quilômetros (linha principal e ramais), até o Silvestre[130].

Desde 1892 iniciara a Companhia do Jardim Botânico a tração elétrica, mas até alcançar e unificação de todo esse sistema em suas linhas, decorreram 12 anos, pois, só em setembro de 1904 se estabeleceu integralmente a eletricidade, na rede daquela empresa, uniformizando-se o importante melhoramento.

Em 1896, o decreto legislativo municipal nº 243, de 16 de abril , autorizou o prefeito a abrir concorrência para construção, uso e gozo de uma linha de bondes que, partindo da Lagoinha, acompanhasse o caminho existente e, por ele, no mesmo nível, passando por vários lugares, terminasse no Alto da Boa Vista, na Tijuca.

Sob as condições preestabelecidas naquele decreto, concorreu a Companhia Carioca, apresentando estudos para o traçado a executar.

A 18 de agosto de 1898 (decreto nº 552) resolveu a prefeitura autorizar a construção da linha projetada, que se prolongou por oito anos.

A 10 de novembro de 1906, inaugurou-se a linha do Sumaré, instalando-se na mesma data a estação nesse local.

A linha percorria, na rede do Silvestre, nove quilômetros, e três, na de Paula Matos. Inauguraram-na ao mesmo tempo em que era iniciada a abertura de uma picada de 1,50m de largura através da floresta e que se prolongou até o Alto da Boa Vista[131].

Pela linha do Silvestre se fazia a excursão até Sumaré, prosseguindo a viagem por Itá, Braúna, Ipê, Iriri, Itaporanga, Itaici (705m de altitude). E, seguindo daí pela linha da Tijuca, por Itaoca, Itapeva, Munganga, Alto da Boa Vista, Floresta, Gurupi, Excelsior, Bico do Papagaio, Furnas, Vista Chinesa, encontrava o excursionista a linha de bondes da Gávea, depois de percorrer os mais lindos sítios da cordilheira da Carioca.

Para os viajantes e turistas esse caminho ferro-carril seria de incalculáveis atrativos, com as vantagens de gozarem admiráveis panoramas, que se descortinam daquelas alturas.

Esse lindo trecho das montanhas cariocas foi percorrido em 25 de abril de 1904 pelos drs. Lauro Muller, ministro da Viação, e Joaquim Murtinho, por vários engenheiros notáveis e mais alguns excursionistas. A todas as obras de arte que se construíram,

sobrelevavam 14 grandes muralhas de granito, erguidas com perfeição e solidez, e um pequeno viaduto.

Tendo chegado ao Sumaré, a 325 metros de altitude, manifestaram todos os excursionistas grande suspresa, extasiando-se ante panorama de todo diferente dos anteriores.

Era o vale do Andaraí, que dali se descortina, tendo ao fundo a serra da Tijuca e, de outro lado, as ilhas da baía de Guanabara, a entrada da barra e a serra dos Órgãos. Numa esplanada, obtida com o desmonte de 18.000m³ de terra, edificou-se pitoresco restaurante, em área de 320m², com um salão de refeições de 30x8 metros de largura[132].

Os trabalhos de construção dessa linha tiveram, a princípio, a direção técnica do engenheiro Artur da Silva Pinto e, mais tarde, do provecto profissional dr. Floresta de Miranda, incumbido de rever os estudos já realizados e de executar a locação da via férrea e os planos das grandes muralhas e do pequeno viaduto.

Por decreto (nº 2.688) de 23 de novembro de 1927, do prefeito Prado Júnior, foi declarada caduca essa concessão.

A respeito desse arrojado cometimento, que teve efêmera duração, por motivo de uma questão judiciária e conseqüentes embargos, Olavo Bilac em seu Registro, de *A notícia*, de 30 de julho de 1906, escreveu meses antes da inauguração da linha do Sumaré, esta crônica, que é um dos esplêndidos diamantes do artista de "Caçador de esmeraldas".

> Fui ontem pela primeira vez, ao Sumaré, e ainda tenho os olhos encantados, deslumbrados, cheios da visão da mais bela paisagem que eles até hoje viram. Sumaré é a primeira estação da estrada que o sr. Casimiro da Costa está construindo, em prolongamento da Ferro Carril Carioca, desde Dois Irmãos até a Tijuca – estrada que vai definitivamente entregar ao regalado gozo dos turistas, dos artistas e de toda a população, essas incomparáveis florestas que cingem, com o seu imenso e estupendo bálteo de esmeraldas, a cidade do Rio de Janeiro. Sumaré já é uma conquista maravilhosa. O panorama, que de lá se avista é único e surpreendente. Diante daquela infinita extensão de águas, de terras, de montes, de céu, não há palavras com que a alma exprima o que sente: o assombro emudece, a admiração paralisa, o êxtase domina quem contempla aquilo; a impressão não é somente de prazer: é também de um respeito religioso, de uma adoração enlevada, diante daquela grandeza e daquela majestade.
> O panorama é único: não se parece com o que se descortina do alto do Corcovado, nem com o que se admira do alto da Vista Chinesa ou do Excelsior, é único, e prodigioso. A um lado, fica o vale de Vila Isabel, da Fábrica das Chitas e do Andaraí, com um imenso jardim; do seio do vale, rompem, arredondados e recamados de veludo verde, os morros pouco altos; e de lá de baixo, suavemente inclinada, sobe até o Sumaré uma floresta espessa, em que cantam vozes de pássaros e vozes de águas, numa prece misteriosa. Do outro lado, ficam a urbe compacta, apertada, cerrada – e a baía coalhada de ilhas e de navios, e o mar largo que foge.
> Do alto do Corcovado e do alto da Tijuca, avista-se e descortina-se tudo isso.

mas o aspecto não é o mesmo, a poesia é outra, como outra é a luz e outra a disposição da paisagem. Esta sublime, esta formidável natureza carioca não se repete: cada um dos seus aspectos é original e inconfundível...

Razão grande e justa houve ontem num brinde feito a Casimiro Alberto da Costa: alguém o brindou como artista...

Artista, sim, e não só pela construção da estrada, que é uma obra-prima de arte, e é toda ideada, planejada e executada por ele. Artista também, e artista criador de gozo e de deslumbramento, pela idéia generosa de tornar acessível a todas aquelas alturas de sonho e êxtase, aquele sítio ideal, aquele éden formoso e tranqüilo, que era quase virgem do passo humano, e vai ser agora definitivamente incorporado ao opulento e glorioso patrimônio da cidade, para encanto nosso e assombroso dos que nos visitarem...

Transportes de Passageiros – São estes os informes coligidos, limitados aos anos posteriores à eletrificação das linhas:

Em 1897 foram transportados 1.212.452 passageiros, sendo a média diária destes: 3.367.

No biênio de 1904-905 – no total de 2.922.578, dos quase 1.734.787, em 1904 e 1.187.791 em 1905, transportaram-se até o Silvestre, ponto terminal, cerca de um milhão e duzentos mil passageiros, no cômputo geral.

Passageiros Transportados Durante Treze Anos de 1909 a 1921

1909	1.017.822
1910	1.036.711
1911	1.062.187
1912	1.069.150
1913	1.076.870
1914	1.068.123
1915	1.088.391
1916	1.094.776
1917	1.103.715
1918	1.275.480
1919	1.462.531
1920	1.471.018
1921	1.498.463

(*Anuário de Estatística Municipal*, vol 4°)

Material Rodante – Antes da remodelação dos serviços, o material rodante estava em péssimas condições. Em 1894, consertaram-se alguns carros e substituíram-se outros.

Em 1897, as notas abaixo discriminadas comprovam que o tráfego se ia normalizando:

Carros de passageiros (motores e antigos carros de tração animal)	20
Carros de bagagem	3
Máquinas (do Plano Inclinado)	3
Número de viagens redondas durante o ano	84.789
Número de lugares oferecidos em cada viagem	40
Média de passageiros por viagem	14

Em 1921, segundo o *Anuário da Estatística Municipal* (edição comemorativa do Centenário da Independência), estavam em tráfego, nas linhas do Silvestre, Lagoinha, França, Carioca-Paula Matos e Riachuelo-Paula Matos, 15 carros elétricos, três em cada linha. Para o Silvestre, havia 82 viagens obrigatórias, diariamente; para Lagoinha, 78 e Riachuelo-Paula Matos, 84.

Para o França, havia 18 viagens extraordinárias e 96 para Paula Matos.

Tempo de Percurso de Viagens:

Linha Riachuelo-Paula Matos	15 minutos
Linha do França	23 minutos
Linha Carioca-Paula Matos (criada em 1911)	23 minutos
Linha da Lagoinha	36 minutos
Linha do Silvestre	45 minutos

Estações e Oficinas – Em 1897 mantinha a Companhia Ferro Carril Carioca a estação principal na ladeira do convento de Santo Antônio, próximo ao largo da Carioca, e mais 12 estações e uma oficina ao longo de suas linhas, no Curvelo, no França, em Paula Matos, Lagoinha, rua do Riachuelo etc. O pessoal empregado no tráfego, conservação e outros serviços, compunha-se de sessenta indivíduos. Desde fins de 1895, se iniciara a construção da estação principal levantando a companhia uma escadaria de acesso ao convento de Santo Antônio, no morro deste nome.

Companhia de Jacarepaguá

Organização e Regime Econômico – Com o capital de 302 contos, vésperas do advento da República, em 1889, a Companhia Ferro Carril de Jacarepaguá passou, pouco depois, a sua concessão, regulada pelo decreto nº 5.399, de 10 de agosto de 1873, à Companhia de Cal e Manufatura de Artigos Cerâmicos.

O decreto legislativo municipal nº 31, de 18 de março de 1893, concedeu à cessionária prorrogação de prazo, por vinte anos e, a esse tempo, a receita proveniente do transporte de passageiros atingiu 30:586$016.

Em 1911 realizou-se, a 1º de junho, a transferência da concessão para a Companhia

Ferro Carril Vila Isabel, de que era administradora a Light and Power.

Contratos – A 26 de junho de 1893, renovou-se o contrato de 1873 com a Companhia de Cal e Manufatura de Artigos Cerâmicos, sendo engenheiro fiscal o dr. Joaquim Saldanha Marinho Filho, e diretor gerente daquela companhia, Camilo da Silva Ferreira.

Impuseram as cláusulas desse contrato, entre outras obrigações, a de prolongar a cessionária as suas linhas da Freguesia ao Rio das Pedras e da Ponte da Taquara ao largo da Capela, no lugar denominado Rio Grande.

O tráfego desse prolongamento seria aberto ao público no prazo máximo de três anos, sob pena de caducidade da concessão, salvo caso de força maior, devidamente comprovado. Seria permitido à companhia estender suas linhas para outros pontos, bem como empregar a tração a vapor. Entraria anualmente para os cofres municipais, no primeiro mês de cada ano, com a quantia de 1:200$, e logo que a renda anual de suas linhas excedesse 8% do capital nelas empregado, o excedente seria dividido entre a mesma companhia e a municipalidade.

A pena da nulidade da concessão seria imposta administrativamente pela prefeitura, sem dependência de outra formalidade. Se, depois de inaugurado o tráfego, fosse este interrompido por mais de 48 horas, caducaria a concessão, excetuando-se caso de força maior, que seria devidamente provado[133].

Novo contrato foi celebrado a 18 de abril de 1902, sendo prefeito o dr. Joaquim Xavier da Silveira Júnior e presidente da companhia, José Francisco Lisboa, modificando-se cláusulas do contrato de 1893, e permitindo-se o emprego da tração elétrica.

Linhas e Tráfego – Com a bitola de um metro e a extensão total de 11.059 metros, em 1893, e contando, apenas, 23 empregados, condutores e cocheiros, mantinha por essa época as linhas da Taquara e Freguesia (Porta d'Água).

Inaugurou-se a tração elétrica no correr do ano de 1907.

Transporte de Passageiros – Em 1905 e 1906 foram transportados 1.693.296 passageiros, sendo:

Em 1905	788.442
Em 1906	904.854

Dos 904.854 passageiros de 1906 (contribuintes 793.832 e gratuitos 111.022), mais de 70% se serviam dos bondes da linha da Freguesia[134].

No qüinqüênio de 1912-916, a linha da Taquara, com 7.436 metros de extensão, 120 viagens diárias (com o tempo de percurso de 27 minutos) e dispondo de quatro carros, transportou 3.412.184 passageiros, dos quais 3.340.868 em 1ª classe e 71.316 em 2ª.

No mesmo período, a linha da Freguesia, com 9.877 metros de extensão, 131

viagens diárias (com o tempo de percurso de 35 minutos) e dispondo de cinco carros, transportou 6.644.842 passageiros, dos quais 6.511.802 em 1ª classe e 133.040 em 2ª.

O total nas duas linhas, quanto ao transporte de passageiros, no qüinqüênio, atingiu 10.057.026, assim discriminados:

Anos	Linhas da Taquara	Linhas da Freguesia
1912	676.136	1.590.564
1913	682.478	1.213.884
1914	837.381	1.433.611
1915	673.022	1.235.229
1916	543.167	1.171.554

(*Anuário de Estatística Municipal*, vol. 3º)

De 1917 a 1921, os algarismos abaixo indicados comprovam o movimento de passageiros:

Anos	Linhas da Taquara	Linhas da Freguesia
1917	669.025	1.288.437
1918	650.075	1.294.908
1919	814.714	1.318.723
1920	960.183	1.596.046
1921	1.126.557	1.842.490
Total no qüinqüênio	4.220.554	7.340.604

Comparando com o do qüinqüênio anterior, encontra-se no total de 11.561.158 deste qüinqüênio o acréscimo de 1.504.132 passageiros.

Das antigas companhias que servem as zonas Suburbana e Rural do distrito ocupa a de Jacarepaguá o segundo lugar no movimento de passageiros.

O primeiro pertence às antigas linhas da Cachambi que, no qüinqüênio de 1912-916 transportou 13.739.859 passageiros nas cinco seções em que se divide:

Linhas	Passageiros
1-Inhaúma	5.962.225
2-Cachambi	3.558.667
3-José Bonifácio	2.221.732
4-Boca do Mato	1.704.247
5-São Francisco-Méier	292.988

Em 1921, o transporte das mesmas linhas acusou o total de 3.517.495 passageiros, a saber:

Linhas	Passageiros
1-Inhaúma	1.510.939
2-Cachambi	840.252
3-José Bonifácio	596.301
4-Boca do Mato	473.746
5-São Francisco-Méier	96.257

Segue-se à antiga empresa de Cachambi no movimento de passageiros, a Companhia de Campo Grande, a Guaratiba, que iniciou a tração elétrica com três carros motores.

De 1917 a 1921, transportou esta empresa 7.901.542 passageiros, nas seguintes seções:

Linhas	Passageiros
Praia de Guaratiba	4.023.239
Ilha	2.657.832
Rio da Prata do Cabuçu	1.220.471

A de menor número de passageiros, em 1921, nas zonas Suburbana e Rural, foi a antiga Linha Circular Suburbana de Tramways, transportando nas três seções em que se divide, de Madureira a Irajá, 809.699 passageiros, dos quais 473.604 na primeira seção, até o "Tombador", 217.276 na 2ª seção e 118.819 até o largo da Matriz, em Irajá.

Material Rodante, Estações, Oficinas e Cocheiras – Com sete carros de passageiros e cinco de carga, em 1893, possuía a Companhia Ferro Carril que explorava o serviço de transporte em Jacarepaguá, duas estações, uma oficina, uma cocheira e 63 animais de tração. Uma das estações, a da Porta d'Água, fora instalada em 1883. Em 1900, o número de carros de passageiros era de dez. Em 1921, os carros – motores, destinados a passageiros, elevaram-se a 12, e a 16 os dos antigos tipos de tração animal.

Remodelação e Unificação da Tração

Com o contrato de William Reid & C., de 7 de junho de 1900, lavrado em virtude do decreto legislativo municipal nº 734, de 4 de dezembro de 1899, para estabelecerem dentro do perímetro do Distrito Federal, uma ou mais usinas de energia elétrica, gerada por força hidráulica, tiveram início os projetos que remodelaram as linhas de carris e

modificaram a tração, unificando-a[135].

O decreto nº 1.001, de 21 de outubro de 1904, proibiu a concessão de qualquer aplicação de energia elétrica que prejudicasse a concessão de 1899.

Aos 20 dias de maio de 1905, Alexandre Mackenzie, cessionário do contrato de 7 de junho de 1900, celebrado pela prefeitura com William Reid & C. e transferido ao primeiro por termo de 7 de janeiro de 1905, assinou contrato consolidando os compromissos anteriores.

Uma vez findo o privilégio de que gozava a Société Anonyme du Gaz de Rio de Janeiro, preceituava a cláusula vigésima primeira do contrato, poderia o cessionário fornecer energia elétrica, não só para iluminação pública, como particular sem que, entretanto, tal concessão tomasse o caráter de privilégio[136].

O decreto federal nº 5.539, de 30 de maio de 1905, concedeu a The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited autorização para funcionar na República.

Organiza-se no Canadá essa empresa, a 11 de junho de 1904, com o capital de £ 19.000.000.

Removidas as dificuldades que se apresentaram a respeito dos contratos das Companhias de Carris e, principalmente no tocante à questão do privilégio de zona, suscitada em 1904, entrou a Light em negociações para estabelecer a unificação de todas as linhas, adotando um só sistema de transporte.

Em sessão do conselho diretor do Clube de Engenharia, de 16 de março de 1904, fora apresentado pelos drs. João Franklin de Alencar Lima e Pedro Luís Soares de Sousa parecer formulado sob o ponto de vista jurídico, tendo em vista as dúvidas suscitadas pelo dr. Miranda Ribeiro, com o aditivo proposto pelo dr. João Duarte, nestes termos[137]:

1º – se os privilégios exclusivos de zona, concedidos às empresas industriais de transporte, invadiam a ação de terceiros na hipótese de se negarem elas a atender às necessidades da viação pelas mesmas zonas reclamadas;

2º – se as as avenidas ou ruas, futuramente construídas pelos poderes públicos, estarão incluídas nas zonas privilegiadas concedidas às empresas industriais de transporte pela municipalidade;

3º – se os demais privilégios concedidos na capital federal afetam as avenidas ou ruas futuramente construídas pelos poderes públicos.

Diziam os signatários do parecer:

> O privilégio é uma exceção de direito comum e só se justifica pela utilidade pública que resulta de sua concessão. A utilidade é, pois, o limite restritivo da ação privilegiada. Mas quem tem as utilidades de uma coisa, deve também suportar os encargos que lhes são inerentes – *secundum naturam est, commoda cujusque rei cum sequi quum siquuntur incommoda (L. 10 Dig. do reg. jur)*. Logo, as empresas de transporte que gozarem de privilégio de zona não poderão impedir a ação de terceiros dentro de suas zonas, dado o caso de se negarem a

Avenida Passos. Rua Frei Caneca. (MIS)

atender às necessidades de viação por essas zonas reclamadas.

Após estas considerações, estudaram os autores do parecer as condições dos privilégios e se as avenidas ou ruas a construir estariam incluídas nas zonas privilegiadas, e estenderam-se no exame dos contratos das companhias de carris.

Os da Carris Urbanos – a empresa mais interessada na questão das avenidas e novas ruas – não impediam que novas concessões fossem dadas, a juízo dos autores, na área desses melhoramentos.

> Vem de molde salientarmos (p. 6 – *Questão do privilégio de zona das companhias de carris*), que os termos constantes das cláusulas dos contratos das companhias Jardim Botânico, São Cristóvão e Vila Isabel, acerca da zona prolongada, são diversos dos termos do contrato da Companhia Carris Urbanos sobre o mesmo objeto. É assim que, nas zonas reservadas ou concedidas àquelas empresas, não podem os poderes municipais fazer novas concessões de qualquer outro sistema de *tramways*; ao passo que, na zona traçada à Companhia de Carris Urbanos apenas não podem eles fazer novas concessões do sistema comum, de *tramways* de bitola larga ou estreita, podendo, porém, fazê-la, desde que sejam *tramways* aéreos, suspensos, sistema monotrilho.
> No contrato da Companhia Carris Urbanos se diz – linhas férreas de bitola estreita ou larga; no contrato da Jardim Botânico e a de São Cristóvão se diz – por meio de trilhos de ferro, ou por processo semelhante e, finalmente, no contrato da Vila Isabel, o governo não poderá conceder a qualquer empresa o assentamento de trilhos etc.

Concluíram os signatários do parecer:

> Se nos fosse lícito sugerir uma solução proporíamos ao governo federal estabelecer diretamente os trilhos da avenida Central, tanto para a bitola larga como para a estreita, permitindo às diversas companhias usarem deles mediante o pagamento de certa taxa, passando aqueles e estas ao município decorridos 33 anos[138].

Sucinta Notícia do Contrato de 1907 – O decreto municipal nº 1.112, de 22 de novembro de 1906, autorizou o prefeito a rever os contratos, *ad referendum* do Conselho Municipal, do fornecimento de energia elétrica resultante da concessão de William Reid & C.[139] e dos das companhias de bondes de Carris Urbanos, São Cristóvão e Vila Isabel.

A 25 de junho de 1907, lavrou-se o contrato com as aludidas companhias para unificação, eletrificação e desenvolvimento das linhas e dos serviços, *ad referendum* do Conselho Municipal.

A 26 do mesmo mês e ano, o prefeito, general Francisco Marcelino de Sousa Aguiar submeteu o convênio ao poder legislativo do distrito, na mensagem nº 239[140].

Tendo parecer favorável da comissão de justiça do corpo legislativo do município, sendo relator o intendente Bethencourt da Silva Filho, em 19 de agosto de 1907 foi Diz

aprovado com pequenas modificações, o contrato de 25 de junho, convertendo-se em lei pelo decreto nº 1.142, de 9 de outubro do mesmo ano.

A 14 do mesmo mês, o decreto nº 1.143 aprovou também o contrato celebrado a 25 de junho entre a prefeitura e a The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company, cessionário de Alexandre Mackenzie, para fornecimento de energia elétrica.

Lavrou-se contrato definitivo entre a prefeitura do Distrito Federal e as companhias de Carris Urbanos, São Cristóvão e Vila Isabel, a 6 de novembro de 1907.

Representaram a prefeitura o general Francisco Marcelino de Sousa Aguiar, prefeito do Distrito Federal; o dr. Jerônimo Francisco Coelho, diretor geral de Obras e Viação e o dr. Artur Miranda Ribeiro, engenheiro eletricista da prefeitura. As companhias foram, por sua vez, representadas pelos contratantes srs. Charles William Patrick, Sydney Crowther Smith e Edward Dwight Trowbriddge, presidente e diretores, respectivamente, das companhias de São Cristóvão, de Carris Urbanos e de Vila Isabel[141].

A rede de viação unificada seria transformada pela união das linhas de companhias de São Cristóvão, de Carris Urbanos e de Vila Isabel, que acordaram entre si e se responsabilizaram perante a prefeitura pelo estabelecimento do tráfego mútuo entre suas linhas e eletrificação das mesmas.

Os contratos e acordos que as companhias de carris fizessem entre si ficariam subordinados às condições gerais do contrato de 6 de novembro de 1907 e poderiam compreender o direito de arrendamento ou de transferência de suas concessões a outra empresa julgada idônea pela prefeitura e mediante prévia aprovação desta, assumindo a mesma empresa, perante a municipalidade, a responsabilidade da plena execução do contrato.

Continuaria a ser considerada zona privilegiada da Companhia de Carris Urbanos a área compreendida no perímetro indicado nos contratos anteriores e ficaria salvo o direito reservado à Estrada de Ferro Central do Brasil, pelo contrato de 21 de dezembro de 1894, de prolongar a sua linha até o mar, sem que a companhia tivesse direito a qualquer indenização.

Pela cláusula terceira continuaria a ser considerada zona privilegiada da Companhia de São Cristóvão a área até a Tijuca, Benfica, Caju, entroncando com algumas das linhas da Vila Isabel.

Formaria a zona especial da Companhia Vila Isabel a faixa de terreno ao longo de suas linhas, limitada por paralelas traçadas a dois quilômetros de distância para cada lado.

As zonas privilegiadas e as linhas existentes de cada uma das três companhias nas respectivas zonas, seriam consideradas patrimônio de cada uma companhia, nos termos do contrato, e figurariam discriminadamente na planta da rede de viação.

Segundo a cláusula sexta, os prazos de privilégios das três companhias seriam unificados e terminariam em 31 de dezembro de 1940, subsistindo, porém, as suas respectivas concessões até 31 de dezembro de 1970, época em que reverteriam os bens

das empresas à municipalidade, sem indenização de especie alguma.

Durante o prazo do privilégio só as companhias contratantes poderiam explorar o serviço de transporte de passageiros e cargas sobre trilhos nos logradouros públicos dentro das respectivas zonas. As companhias ou empresas poderiam, para melhorar e desenvolver os serviços de viação, adquirir ou arrendar outras linhas e concessões, as quais incorporariam a qualquer uma das companhias. Além das linhas que em junho de 1907 eram trafegadas pelas companhias de São Cristóvão, de Carris Urbanos, e de Vila Isabel, que foram todas mantidas, sem prejuízo, entretanto, do plano de modificação e unificação das linhas, seriam construídas as seguintes:

a) ligação da linha da rua José Vicente com a de Barão de Bom Retiro, passando pela rua Teodoro da Silva;

b) ligação da rua Pereira Nunes com a da rua Barão de Mesquita;

c) ligação das linhas das ruas Barão de Mesquita e Conde de Bonfim, pela rua Major Ávila, suprimindo a linha do Portão Vermelho, e da linha da Fábrica das Chitas, pelas ruas dos Araújos e D. Bibiana, circulando os carros respectivos, ora por estas duas ruas, ora pela rua Desembargador Isidro;

d) ligação das linhas das ruas São Cristóvão e São Luís de Gonzaga, pela rua do morro do Barro Vermelho (Fonseca Teles);

e) prolongamento da linha do Engenho de Dentro até Cascadura, pelo lado norte da Estrada de Ferro Central do Brasil;

f) prolongamento da linha do lado sul da Estrada de Ferro da Central do Brasil, pelas estações do Engenho de Dentro, Encantado e Piedade, seguindo pelas ruas Dias da Cruz, Engenho de Dentro, Manuel Vitorino, Muriquipari e Amazonas;

g) prolongamento da linha de Vila Isabel, que termina em frente ao Jardim Zoológico, pelas ruas Barão de Bom Retiro, Dona Romana, Cabuçu e Lins de Vasconcelos, até o fim desta;

h) prolongamento da linha da Boca do Mato, da esquina da rua D. Adelaide, Pedro de Carvalho, pela rua Maranhão, até encontrar a rua Dias da Cruz;

i) prolongamento da linha do Encantado pela rua Muriquipari até Cascadura, desde que fosse aberta a rua de ligação;

j) prolongamento da linha de Cascadura, do lado norte da Estrada de Ferro Central do Brasil, até o largo da Matriz de Irajá, passando por Madureira e pelas estradas Marechal Rangel e Monsenhor Félix;

k) prolongamento da linha da rua São Luís de Gonzaga, em Benfica, pela estrada da Penha até o arraial deste nome, passando pelas localidades de Bonsucesso e todas as outras intermediárias.

O parágrafo único da cláusula oitava do contrato de 6 de novembro de 1907 previu que, se existissem concessões que pudessem, porventura, embaraçar a construção de qualquer das linhas, persistiria, todavia, para as companhias ou empresas, a obrigação de levá-la a efeito, logo que fossem declaradas caducas tais concessões, contando-se os

prazos para sua execução, nessa hipótese, da data do ato declaratório da caducidade.

As ligações e prolongamentos projetados constituíram posteriormente as linhas de Andaraí Grande, Uruguai, Engenho Novo, Aldeia Campista, Fábrica das Chitas, Jóquei Clube, São Januário, Piedade, Lins de Vasconcelos, Boca do Mato, Cascadura e Penha.

Pela cláusula 17 do contrato, as companhias unificadas se obrigariam a prolongar a linha da rua Barão de Petrópolis (linha da Estrela) pelo túnel do Rio Comprido, ligando-a às linhas da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, se esta empresa concordasse em construir a parte da mesma linha que ficava em sua zona e no estabelecimento do tráfego mútuo. A passagem pelo túnel não impediria, contudo, que a municipalidade desse igual permissão a qualquer outra companhia de viação que por ali conviesse passar.

Desde que a Companhia do Jardim Botânico entrasse em acordo, quanto à ligação e ao tráfego mútuo, seriam ligadas as linhas das empresas unificadas com as daquela companhia.

A rede da viação das três companhias ficaria unificada pela adoção da bitola entre trilhos de 1,433m e da tração elétrica em todas as linhas existentes e nas que se inaugurassem. A entre-via teria a distância de 1,52m e o trilho a empregar seria, nas linhas ainda não eletrificadas, o de fenda, excetuadas as ruas que não fossem calçadas, nas quais se poderia empregar o trilho Vignolle.

O sistema de tração elétrica a adotar seria o de contato aéreo, com o retorno da corrente pelos trilhos e fios necessários. Se os progressos da eletrotécnica, verificados por aplicação regular em outras cidades e em condições semelhantes às do Rio de Janeiro, e se as condições do tráfego ou o desenvolvimento dos meios de transporte justificassem a mudança, as companhias ou a empresa teriam o direito de fazê-la[142]. Os postes seriam colocados entre o lajedo e o meio-fio e os tipos desses postes, de suspensão, dependeriam sempre de prévia aprovação da prefeitura, indicando-se, quer para os de alinhamento reto, quer para os de curva, a tensão máxima lateral, a que, sem encurtando nem ruptura, poderia cada um deles resistir, e bem assim a carga máxima com que iriam trabalhar.

Os tipos de carros seriam adotados de acordo com a prefeitura, quer para passageiros, quer para cargas, sendo os novos carros providos de estribos móveis, plataformas para transporte de pequenos volumes, faróis, cortinas de corrediça e salva-vidas. Todos os carros motores e também os rebocados seriam iluminados à luz elétrica. Seriam, outrossim, munidos de freios de tipos mais aperfeiçoados.

Os condutores e motorneiros só poderiam trabalhar uniformizados e não poderia ocupar esses cargos quem não soubesse ler e escrever.

Para cobrança de passagens, as linhas seriam divididas em três zonas. A primeira limitar-se-ia desde a rua Primeiro de Março até a estação de São Francisco Xavier; a segunda, até a estação do Méier, e a terceira, até a estação de Cascadura, na Estrada de

Ferro Central do Brasil. Além dos limites da zona de Cascadura, as demais seções se contariam em trechos de 3,5 quilômetros de extensão.

O preço das passagens, na primeira zona, seria de duzentos réis nos carros de primeira classe e de cem réis nos de segunda.

Nas segunda e terceira zonas, o preço das passagens seria de cem réis para a primeira classe. Essas duas zonas constituíam uma só, para a cobrança das passagens de segunda classe, que seria também de cem réis.

Nos carros de primeira classe da Companhia Vila Isabel, continuaria a ser cobrada a passagem de cem réis, excetuados os da linha do Engenho de Dentro e das novas linhas, que trafegassem além das ruas Barão de Bom Retiro e da estação do Engenho Novo, nos quais a passagem seria de duzentos réis, qualquer que fosse o percurso.

Bondes da Companhia do Jardim Botânico, trafegando pela rua do Passeio

Prevaleceria a passagem de cem réis na primeira zona em carros de primeira classe da Companhia de São Cristóvão, que já gozassem dessa redução em certas horas do dia.

As linhas da Companhia de Carris Urbanos permaneceriam sob o mesmo regime anterior de passageiros de cem réis, e igualmente se procederia nas linhas de ramificação, nos subúrbios, cobrando-se, porém, mais cem réis, além de 3,5 quilômetros, excetuadas, porém, as linhas da antiga Companhia Cachambi, nas quais a passagem a cobrar não passaria de cem réis.

Para o serviço de distribuição de força e luz à cidade do Rio de Janeiro, a Light and Power iniciou, em 1905, em São João Marcos e Piraí, no estado do Rio de Janeiro, a construção de poderosa transmissora de força, destinada ao funcionamento de linhas de bondes e do serviço de iluminação elétrica, bem como de fornecimento de energia para outros fins industriais.

As grandes obras, principiadas naquele ano, em Lajes, acabaram em 1908, aproveitando-se, porém, desde 1906 a força derivada das instalações provisórias.

A energia hidrelétrica, considerada entre as maiores no mundo, deriva do ribeirão das Lajes, que tinha suas nascentes na serra do Mar, recebendo diversos tributários, entre os quais os ribeirões das Araras, do Corá e do Morro Azul.

A água de todos esses cursos fluviais foi captada, acumulando-se num grande lago de 23 quilômetros de comprimento, represado por um dique de 35 metros de altura, podendo conter um volume d'água de cerca de 224 milhões de metros cúbicos.

Recebe esse lago, além das águas daqueles ribeirões, um abastecimento de proporções colossais, provindo do rio Piraí, por meio de um túnel que se construiu para esse fim.

A superfície do lago oferece espaço para navegação de lanchas a vapor e das movidas à gasolina.

Pouco depois de ultimada aquela prodigiosa obra de arte, a companhia canadense viu-se na contingência de procurar novas fontes de força para atender as necessidades crescentes e imprevistas, iniciando em 1911 a construção de grande túnel, que terminou em 1913, duplicando o volume d'água no lago.

O túnel a que aludimos é um dos mais extensos que se conhecem em obras dessa natureza. Mede mais de cinco milhas de comprimento e é aberto em rocha viva na maior parte do percurso, tem a capacidade superior a mil pés cúbicos de água, por segundo.

Ultimada a construção da alterosa muralha, no salto da serra do Fontes, a massa hídrica, "que antes jorrava livremente, despenhando-se em enovelada queda, até ao sopé da montanha, ficou retida por essa mole poderosa".

Acumulou-se a massa líquida, progressivamente, numa barragem, fazendo submergir matas, culturas, pastagens, estradas, pontes, casas e cemitérios.

Diz Oscar de Macedo Soares:

> É uma obra gigantesca – mas veio inutilizar vasta e importante zona agrícol de terras feracíssimas, inundando montes e vales, formando um lago, qu apresenta a configuarção de uma árvore colossal, e cujo tronco, da represa at o porto de desembarque, na fazenda de Luís Boticário, perto da cidade de Sã João Marcos, tem 36 quilômetros de extensão[143].

Das instalações do ribeirão das Lajes destaca-se a casa das máquinas, na qual s converte a força em energia elétrica.

É um edifício de aço e concreto, vasto e imponente. Tem a capacidade de cem m cavalos de força, contendo oito turbinas (de nove mil cavalos de força) e duas (de vint mil cavalos de força), todas do mesmo tipo. O sistema de distribuição é em quatr seções.

Apesar de dispor a Light daquele volume d'água represado, com o crescimento d cidade do Rio de Janeiro tornou-se imprescindível a construção de uma nova usina que, com a existente, atendesse às exigências do serviço.

Diz Júlio de Azurem[144]:

> Foi assim que surgiu a ilha dos Pombos, e com ela a conquista de uma outr etapa assinaladora da vitória brilhante da capacidade realizadora do engenh humano, em luta com os elementos hostis da natureza.

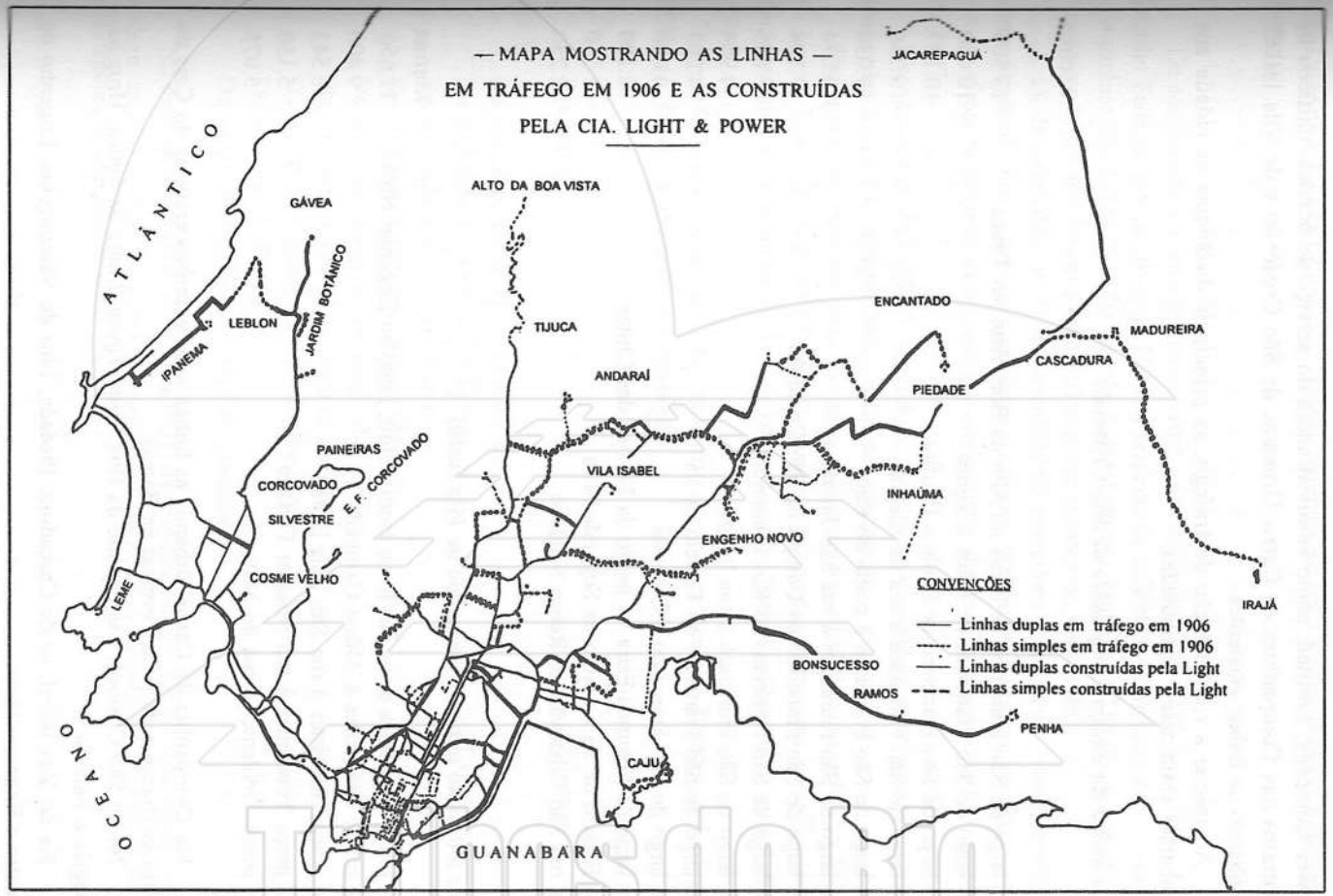
Levantou-se uma formidável barragem no rio Paraíba do Sul, com várias comporta através das quais se faz a capacitação d'água para alimentar a nova usina, que fornec 107.000 cavalos de força.

Dessa usina, com a tensão de 132 mil volts, e da do ribeirão das Lajes, com 88 m volts, começam as redes de cabos transmissores da energia e da corrente elétrica, con as torres atingindo várias seções e estações, e a grande estação distribuidora da ru Frei Caneca, inaugurada a 30 de julho de 1907, que recebe quatro linhas da de Cascadura término da rede de transmissão.

A viagem até a usina do ribeirão das Lajes, faz-se comodamente pela Estrada d Ferro Central do Brasil, em trem do ramal de Paracambi, passando-se depois para un carro do caminho de ferro construído pela Light e que vai até o local da casa da máquinas.

Para as instalações da ilha dos Pombos, à margem do Paraíba, e entre as estaçõe Melo Barreto e Antônio Carlos, no estado de Minas Gerais, há dois meios d comunicação. A viagem poderá ser feita, ou pela Central, até Entre Rios (linha d centro) tomando-se aí o trem do ramal do Sumidouro, da Leopoldina Railawy, ou diretamente, desde a estação Barão de Mauá, em trem da linha do centro, dessa vi férrea.

Linhas das Companhias Unificadas – a The Rio de Janeiro Tramway, Light an



PLANTA DA LIGHT

Power Company, Limited, como administradora do serviço de bondes, unificou os contratos das Companhias de Carris Urbanos, de São Cristóvão e de Vila Isabel, ampliando as linhas existentes.

Ao iniciar a remodelação do tráfego, as principais distâncias da cidade aos arrabaldes eram assim computadas.

Nas linhas da antiga Companhia de São Cristóvão

	Metros
Do largo de São Francisco de Paula ao Alto da Boa Vista, na Tijuca	13.500
Do largo de São Francisco de Paula à Tijuca	10.630
Do largo de São Francisco de Paula a Benfica	10.137
Do largo de São Francisco à rua da Alegria	9.756
Do largo de São Francisco à ponta do Caju	9.036
Do largo de São Francisco à rua São Januário	8.074
Do largo de São Francisco ao Campo de São Cristóvão	7.194
Do largo de São Francisco ao Rio Comprido	5.845
Do largo de São Francisco à rua Itapiru	4.964
Do largo de São Francisco ao Estácio de Sá	4.203
Do largo de São Francisco a Catumbi	4.000
Do largo da Segunda-Feira ao ponto da Fábrica das Chitas	2.100
Do Estácio de Sá ao largo da Segunda-Feira	1.350
Da rua São Cristóvão ao Retiro Saudoso	2.250

Nas linhas da antiga Companhia de Vila Isabel

	Metros
Da praça Tiradentes à rua Barão de Bom Retiro, junto ao Engenho Novo	11.650
Da praça Tiradentes à Aldeia Campista	9.400
Da praça Tiradentes à rua São Luís Durão	6.543
Da praça Tiradentes à rua Senador Furtado	5.150
Da praça Tiradentes à rua do Matoso	5.075

Na Companhia de Carris Urbanos as linhas mais extensas eram as do Cais do Porto às Barcas e da praia Formosa às Barcas.

Na de São Cristóvão, as do Alto da Boa Vista, Tijuca, Muda da Tijuca, Uruguai, Alegria e Fábrica.

Na de Vila Isabel, as de Cascadura, Piedade, Lins de Vasconcelos, Engenho de Dentro e Engenho Novo.

Da antiga Companhia de Carris Urbanos, foram modificadas ou desapareceram as

linhas das ruas Teófilo Ottoni, São Pedro, General Câmara, Ourives, Núncio e Tobias Barreto.

De conformidade com a escritura lavrada no cartório do Oitavo Ofício de Notas do Distrito Federal, a 8 de maio de 1916, a respeito da definitiva unificação das antigas companhias São Cristóvão, Vila Isabel e Carris Urbanos, requereu a The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power a transferência das respectivas concessões.

A 18 de dezembro de 1916, lavrou-se na prefeitura o termo de transferência, compreendendo ônus, vantagens, privilégios, cauções, bens móveis e imóveis e quaisquer outros, afetos ou próprios à execução dos serviços referidos no contrato de 6 de novembro de 1907.

No qüinqüênio de 1917-21, segundo as estatísticas municipais, as três companhias unificadas tiveram o seguinte movimento de passageiros.

Das quatro maiores empresas de carris, das quais três administradas pela The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power C. Limited, deixou de ser incluída na unificação dos contratos a Companhia do Jardim Botânico, cujas linhas se estendem ao sul da cidade.

Em 1907, eram estas as distâncias entre a zona comercial e Botafogo, Jardim Botânico, Gávea, Laranjeiras e Copacabana:

Distâncias	Metros
Da avenida Central à Gávea	11.863
Da avenida Central a Ipanema	11.640
Da avenida Central ao Leme	10.391
Da avenida Central à praia Vermelha	7.894
Da avenida Central ao largo dos Leões	6.903
Da avenida Central às Águas Férreas	6.004
Da avenida Central à rua da Passagem	5.200
Do passeio à Glória	624
Do largo dos Leões ao Jardim Botânico	2.000

No decurso de 22 anos, de 1910 a 1931, nas antigas linhas e nas 67 atualmente em tráfego, as companhias de carris apresentavam, segundo a Repartição Municipal de Concessões, o seguinte movimento:

Movimento Geral de Carris

Anos	Km. de linha em tráfego	Número de bondes	Total de carros/quilômetros	Nº de passageiros transportados	Passageiros por carro/quilômetro	Nº de viagens anuais por habitante
1910	337	810	32.468.575	135.800.424	4,2	151
1915	379	979	39.119.203	191.508.100	4,9	187
1920	400	1.100	48.043.540	283.009.161	5,9	142
1925	417	1.237	52.127.967	374.633.358	7,2	246
1926	424	1.247	52.802.121	385.372.155	7,3	249
1927	439	1.247	54.160.938	398.547.614	7,36	245
1928	442	1.247	53.740.798	413.262.535	7,69	243
1929	444	1.223	53.978.063	440.287.512	8,16	249
1930	448	1.193	54.117.414	456.964.961	8,44	248
1931	448	1.189	51.500.000	444.600.000	8,65	248

Pontos Iniciais de Parada de Bondes
(1931)

Companhia do Jardim Botânico:

Avenida Rio Branco (Galeria Cruzeiro): – Linhas de Águas Férreas, Gávea, Humaitá, Ipanema, Largo dos Leões, Leme, Praia Vermelha e Real Grandeza.

The Rio de Janeiro Tramway Light & Power Company Ltd(*) *1931*

Praça Quinze de Novembro, em frente às barcas da Cantareira: Alto da Boa Vista, praça Mauá, avenida Rodrigues Alves, Cais do Porto, Muda da Tijuca, Estrada de Ferro, praça Onze de Junho, Lapa e Tijuca.

Rua Primeiro de Março: Arsenal de Marinha, São Luís Durão.

Largo São Francisco de Paula: Cascadura, Penha, Coqueiros, praia Formosa, Engenho de Dentro, Estrela, São Francisco Xavier, Lins de Vasconcelos, Piedade, Vila Isabel-Engenho Novo, praia das Palmeiras.

Praça Tiradentes: Uruguai-Engenho Novo, Aldeia Campista, Alegria, Itapiru, Andaraí, Leopoldo, Jardim Zoológico, Matoso, André Cavalcanti (Silva Manuel), Asilo Isabel, Méier, Bispo, praça da Bandeira, Caju-Retiro, Ponta do Caju, Catumbi, Santa Alexandrina, Estrada de Ferro, São Januário e Fábrica.

Largo da Lapa: Arsenal de Marinha, praça da Bandeira, avenida Rodrigues Alves, praça Mauá e rua Aguiar.

Méier: Rua Dias da Cruz: linha da Boca do Mato. Rua Arquias Cordeiro: linhas de Cachambi, Inhaúma e José Bonifácio.

Cascadura: Taquara e Jacarepaguá (Rua Nerval de Gouveia).

Companhia Carioca

Largo da Carioca: Silvestre, Lagoinha, Paula Matos.

Rua Riachuelo: linha de Paula Matos.

Companhia de Campo Grande

Estação de Campo Grande: Pedra de Guaratiba, Ilha, Rio da Prata do Cabuçu.

Linha circular suburbana: Rua Carolina Machado, em frente à estação de Madureira, Irajá.

Pontos da cidade, nos quais a LIGHT tem estações de carga

Linhas da Tijuca, São Cristóvão, Vila Isabel, Andaraí, Fábrica das Chitas, Catumbi, Rio Comprido e subúrbios: Mercado Novo, estação principal na rua Marechal Floriano, avenida Salvador de Sá, esquina da rua Marquês de Sapucaí, bulevar São Cristóvão nº 17, rua Conde de Bonfim nº 810, estrada Velha da Tijuca, nº 16, Alto da Boa Vista, rua Arquias Cordeiro nº 188, rua Coronel Rangel.

(*) Após a inauguração do serviço de bondes elétricos foram, determinados pela Light pontos iniciais de parada: praças XV de Novembro e Tiradentes e rua Uruguaiana, abandonando-se o largo São Francisco de Paula, ponto tradicional de parada dos antigos bondes de tração animal.

Linhas do Jardim Botânico, Botafogo, Copacabana e Laranjeiras: Mercado Novo, rua Barão de São Gonçalo nº 24, praça Duque de Caxias nº 299, rua Cosme Velho, nº 246, rua Voluntários da Pátria nº 446, rua Marquês de São Vicente nº 234, praia da Saudade, rua Gustavo Sampaio nº 1, praça Serzedelo Correia nº 563 e rua Teixeira de Melo nº 57.

Concessões para elevadores, planos inclinados, linhas elevadas e aéreas

Concessões para Elevadores

A 14 de junho de 1880, o decreto nº 7.730 concedeu ao dr. Luís Bandeira de Gouveia, que fora presidente da Companhia Ferro Carril Fluminense, autorização para construir um elevador mecânico e uma ou mais linhas de carris, no morro de Paula Matos, cuja população reclamava, de há muito, meios fáceis de transporte.

Organizou-se, para esse fim, uma empresa com o capital a integralizar de duzentos contos, lavrando-se a 14 de janeiro de 1881 o respectivo contrato, sendo o prazo do privilégio de 25 anos.

A 5 de dezembro de 1881, iniciaram-se os trabalhos de assentamento do elevador na rua Riachuelo nº 151, e, para conclusão das obras, que se prolongaram por todo o ano seguinte, solicitou e obteve o concessionário prorrogação de prazo de sessenta dias, a 9 de junho, e outra, a 15 de dezembro de 1882 (decreto nº 8.804).

A 14 de abril de 1883, inaugurou-se o elevador de Paula Matos.

Nenhuma obra de locação das linhas de carris, a que se obrigara, pôde realizar o dr. Bandeira de Gouveia. Conseguiu prorrogações de prazo para executá-la – uma por sessenta dias, a 9 de junho (decreto nº 8.953) e, outra, a 15 de setembro (decreto nº 9.019), ambas em 1883.

O capital da empresa montava, então, a cem contos integralizados.

Compunha-se o pequeno elevador de uma torre de 38 metros de altura e 3,67m de base. Comunicava a estação principal (na rua Riachuelo, em prédio comprado em 1882 ao tenente-coronel Joaquim José de Carvalho, por 14 contos) com o morro de Paula Matos. Completava o ascensor uma ponte com 33m de comprimento e 3,50m de largura, apoiada, de um lado na torre, e de outro, sobre um pegão de alvenaria.

Na estação inferior junto à torre, estava a casa da máquina, que compreendia um gerador a vapor, sistema Marshall, uma máquina de dois

Linhas da Companhia de Carris Urbanos
1912–1916

Denominação das Linhas	*Número de carros*	*Extensão das linhas (Metros)*	*Tempo de percurso (Minutos)*	*Intervalo das viagens (Minutos)*	*Viagens obrigadas (Por dia)*
Praça da Bandeira-Lapa	5	4.171	15	15	260
Cais do Porto-Praça 15 de Nov.	7	7.967	32	10	200
Praia Formosa-São Francisco	6	5.076	26	10	232
Arsenal Marinha	9	3.938	21	5	396
Buenos Aires-Alfândega	8	3.888	15	4	402
Praças 11-15 de Novembro	12	5.064	23	4	225
Praia Formosa-Barcas	8	10.338	32	8	273
Lapa-São Francisco	9	4.311	22	5	407
São Francisco-Palmeiras	5	5.204	25	10	190
Silva Manuel	4	3.147	20	10	231
São Pedro-General Câmara	3	3.288	15	10	179
Barcas-7 de Setembro	4	3.601	16	8	234
Cais do Porto-Barcas	11	12.356	53	10	209
Praça da Bandeira	4	4.379	24	15	134
Chile-São Francisco	8	6.591	34	9	138
Totais	**103**	**83.328**			

Passageiros transportados nas quinze linhas da antiga Companhia Carris Urbanos
1912 - 1916

Denominação das linhas	1912	1913	1914	1915	1916
Praça da Bandeira-Lapa	410.102	529.510	1.376.734	2.531.831	3.353.914
Cais do Porto-Pr. 15 de Nov.	1.881.360	1.674.717	1.230.629	1.961.810	786.760
Praia Formosa-São Francisco	2.169.636	1.923.691	1.962.781	1.870.610	1.890.785
Arsenal da Marinha	3.916.260	3.627.889	2.997.841	2.827.881	3.050.697
Buenos Aires-Alfândega	2.912.484	2.969.508	2.582.354	2.393.539	2.268.944
Pr. 11 de Junho-Pr. 15 de Nov.	5.996.568	5.947.978	5.200.928	4.605.350	4.671.053
Praia Formosa-Barcas	3.502.676	2.204.336	3.212.209	3.135.512	3.527.813
Lapa, E. de Ferro-São Francisco	4.435.824	4.166.592	3.499.400	3.236.353	3.490.665
S. Francisco-Praia das Palmeiras	1.819.248	1.590.136	1.160.488	1.145.919	1.346.962
Silva Manuel	2.157.480	1.960.519	1.879.104	1.874.194	1.983.930
S. Pedro-General Câmara	627.739	635.140	496.114	462.537	482.412
Barcas-7 Setembro-E. de Ferro	1.946.112	1.719.618	1.490.066	1.407.140	1.066.043
Cais do Porto-Lapa-E. de Ferro	2.502.504	2.112.049	2.152.394	2.274.794	2.538.570
Pr. da Bandeira-S. Francisco	915.912	1.000.260	1.006.147	1.977.692	1.067.791
Chile-S. Francisco	3.227.258	2.393.628	2.388.967	2.460.409	2.935.312
Totais	38.422.163	35.455.671	32.636.156	34.165.571	34.002.651

Total de passageiros transportados, no qüinqüênio: 175.682.112. Média anual 35.136.422 – (Anuário de Estatística Municipal).

Linhas da Companhia de São Cristóvão
1912 - 1916
(Dados apurados pela Estatística Municipal)

Denominação das Linhas	Número de carros	Extensão das Linhas (metros)			*Tempo de percurso (Minutos)*	*Intervalo das viagens (Minutos)*	*Viagens obrigadas (Por dia)*
		Singelas	*Duplas*	*Total*			
Alegria	7	1.708	8.945	10.653	49	15	151
Alto da Boa Vista	5	4.303	10.443	14..746	64	30	72
Bispo	5	906	8.140	9.046	32	15	122
Caju	6	590	9.543	10.113	42	15	156
Catumbi	4	–	6.364	6.364	29	15	120
Coqueiros	4	373	3.536	3.909	20	15	114
Estrela	4	871	5.302	6.173	28	15	143
Fábrica	5	1.193	9.415	10.608	36	15	154
Iapagipe	4	110	7.040	7.150	29	15	126
Iapiru	4	–	5.338	5.338	28	15	157
Jockey Club	7	2.105	7.739	9.844	48	15	155
Muda da Tijuca	6	645	12.350	12.995	39	15	121
Santa Alexandrina	5	1.021	5.087	6.108	32	15	130
São Francisco Xavier	6	858	5.847	6.705	27	15	173
São Januário	6	953	8.058	9.011	41	15	156
Tijuca	7	2.143	11.111	13.254	46	15	156
Uruguai	7	737	10.435	11.172	50	15	126
Zizilo Isabel	4	228	6.540	6.768	23	15	160

Total de carros de passageiros: 96. – Extensão total das linhas: 167,957 m. – Número de linhas: 18.

Companhias de São Cristóvão – Passageiros transportados de 1912-1916

Denominação das Linhas	1ª CLASSE					2ª CLASSE			
	1912	1913	1914	1915	1916	1912	1913	1914	1915
Alegria	2.878.698	2.501.308	2.327.079	2.053.642	1.759.020	246.782	277.034	274.403	277.184
Alto da Boa Vista	2.075.586	2.120.174	1.691.473	1.502.147	1.002.023	–	–	–	–
Bispo	1.167.172	1.268.778	1.041.963	983.314	782.940	166.640	145.970	133.378	124.031
Caju	1.993.937	1.702.556	1.593.943	1.517.444	1.341.445	308.387	304.077	289.707	280.629
Catumbi	1.157.920	1.013.581	925.461	816.013	710.457	173.422	151.277	135.853	124.990
Coqueiros	425.350	485.792	448.289	407.795	463.661	–	89.191	63.273	83.281
Estrela	1.149.746	1.093.348	1.118.683	954.361	773.040	111.437	95.566	90.773	96.428
Fábrica	1.557.467	1.366.269	1.263.332	1.138.513	953.633	248.258	254.183	243.784	234.326
Itapagipe	787.426	722.401	667.670	603.365	517.794	71.653	65.153	60.254	63.565
Itapiru	1.930.384	1.624.247	1.640.016	1.499.072	1.236.597	286.582	286.300	267.301	259.770
Jockey Club	2.261.802	2.090.174	2.146.502	1.819.969	1.560.095	182.715	179.255	168.863	162.413
Muda da Tijuca	1.266.670	1.196.797	1.493.768	1.579.724	1.385.972	115.196	95.636	198.958	200.165
Santa Alexandrina	1.254.344	1.319.044	1.244.088	1.072.555	874.044	126.287	160.993	153.186	142.828
São Francisco Xavier	401.102	943.019	912.223	850.429	801.760	84..570	78.676	63.565	67.719
São Januário	2.360.226	2.351.128	2.253.096	1.978.808	1.688.556	147.950	195.701	183.167	186.438
Tijuca	3.051.216	2.740.025	2.541.155	2.188.149	1.927.935	295.758	296.104	279.621	272.784
Uruguai	1.319.688	1.282.000	1.452.483	1.272.564	1.120.251	145.297	144.450	182.784	196.081
Asilo Isabel	–	–	–	–	682.614	–	–	–	–
Total	27.038.734	25.820.641	24.762.224	22.242.864	19.591.837	2.710.934	2.819.566	2.808.869	2.762.632

Total dos passageiros transportados no qüinqüênio: na 1ª classe, 119.456.200; a média anual é de 23.891.260. Na 2ª classe, 11.102.001, faltando

Linhas da antiga Companhia de Vila Isabel
1912-1916
(Dados coligidos pela estatística municipal)

Denominação das Linhas	Número de carros	Extensão das linhas (Metros)	Tempo de percurso (Minutos)	Viagens obrigadas (Por dia)
Linhas antigas e novas da Vila Isabel:				
Matoso	6	5.414	34	152
São Luís Durão	6	9.763	45	155
Aldeia Compista	7	10.177	42	157
Andaraí	7	13.743	53	159
Engenho Novo	7	12.185	56	164
Lins de Vasconcelos	9	15.744	66	158
Engenho de Dentro	9	15.298	62	160
Piedade	10	18.313	72	127
Cascadura	10	21.061	67	142
Linhas antigas da Cachambi:				
São Francisco-Méier	3	4.966	28	26
Inhaúma	3	3.369	18	148
Cachambi	5	2.586	13	138
José Bonifácio	1	2.669	13	138
Boca do Mato	3	3.899	15	115
Linhas antigas da Jacarepaguá:				
Taquara	4	7.436	27	120
Freguesia	5	9.877	35	131

Total de carros: 95 – Extensão total das linhas (singelas e duplas) 156, 500 m. Número de linhas: 16.

Passageiros transportados nas linhas da antiga Companhia Vila Isabel – 1912-1916

Denominação das Linhas	1ª Classe					2ª Classe			
	1912	1913	1914	1915	1916	1912	1913	1914	1915
Matoso	2.224.187	1.508.042	1.724.876	1.746.194	1.907.971	305.636	–	298.103	306.419
S. Luís Durão	3.189.186	2.954.725	2.658.544	2.631.269	2.935.266	389.257	387.178	369.669	373.019
Aldeia Campista	3.820.286	3.434.465	3.658.353	3.804.521	3.835.180	178.411	208.221	202.003	204.519
Andaraí	4.997.020	3.990.261	4.786.381	5.189.414	5.315.513	274.319	300.447	294.104	274.834
Engenho Novo	5.547.728	5.226.607	5.506.241	5.473.878	5.610.066	310.922	322.394	298.311	293.568
Lins de Vasconcelos	5.427.613	4.899.034	5.435.105	5.634.018	5.684.258	357.366	351.610	340.532	330.041
Engenho de Dentro	6.324.894	4.492.953	6.426.807	6.655.807	6.888.926	328.047	358.569	364.987	368.857
Piedade	4.212.679	3.799.676	5.058.337	5.184.927	4.787.400	190.815	245.738	246.478	245.204
Cascadura	4.371.353	4.656.040	4.960.760	4.477.137	3.984.454	150.454	307.090	291.201	303.438
S. Francisco-Méier	39.192	47.812	63.975	68.040	73.969	–	–	–	–
Inhaúma	1.039.548	1.122.977	1.230.636	1.240.840	1.228.224	–	–	–	–
Cachambi	746.856	707.277	745.543	636.987	722.004	–	–	–	–
José Bonifácio	496.776	444.515	430.432	421.390	428.619	–	–	–	–
Boca do Mato	384.204	335.979	343.689	324.807	315.568	–	–	–	–
Taquara	676.136	682.478	837.381	673.022	543.167	–	–	28.685	42.631
Freguesia	1.590.564	1.213.884	1.433.611	1.235.229	1.171.554	–	–	58.523	74.517
Total	45.088.222	39.516.725	45.300.671	45.397.480	45.432.130	2.485.227	2.481.247	2.793.596	2.817.052

Total dos passageiros transportados no qüinqüênio: na de 1ª classe, 220.735.228, sendo a média anual de 44.147.045. Na 2ª classe, 10.577.122, faltando os de 1916, dos quais a Light não forneceu dados; a média é de 2.644.280.

The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power

Passageiros transportados – 1917-1921

Linhas	1917	1918	1919	1920	1921
Antiga Companhia de Carris Urbanos:					
Arsenal de Marinha	2.845.573	2.798.295	2.974.980	3.052.731	3.001.393
Barcas-Cais do Porto	1.050.692	1.144.104	1.234.108	1.302.179	1.355.113
Barcas-Cais do Porto-Mauá	–	–	–	1.857.906	1.525.165
Estrada de Ferro-Alfândega	1.274.707	2.347.680	2.538.311	2.705.412	2.817.216
Estrada de Ferro-Avenida Passos	1.804.949	2.133.557	2.246.255	2.328.675	2.442.726
Estrada de Ferro-São Pedro	520.162	515.046	719.416	736.638	816.635
Lapa-Cais do Porto	2.666.760	2.672.644	2.759.465	1.424.336	2.048.633
Lapa-Estrada de Ferro-Barcas	3.634.843	3.742.116	3.900.060	4.390.086	4.496.017
Praça da Bandeira-Lapa	3.880.517	3.924.886	3.894.330	4.054.442	4.366.865
Praça da Bandeira-Uruguaiana	1.104.032	1.249.198	1.330.217	1.226.188	1.307.364
Praça 11-Praça 15	4.708.710	5.516.355	5.745.224	5.983.754	6.048.643
Praia Formosa-Barcas	3.609.218	3.338.062	3.480.105	3.165.283	3.104.231
Praia Formosa-São Francisco	2.015.619	2.254.397	2.371.014	2.418.618	2.519.458
Palmeiras-São Francisco	1.382.549	1.353.988	1.466.669	1.491.722	1.510.609
Rua Chile	3.049.260	3.083.884	3.222.876	2.473.265	2.530.957
Silva Manuel	2.153.343	2.445.422	2.663.589	2.581.210	2.510.088
Total	36.700.934	38.519.634	40.546.619	41.192.345	42.401.113

The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power
Passageiros transportados – 1917-1921

Linhas	1917	1918	1919	1920	1921
Antiga Companhia de S. Cristóvão:					
Alegria	1.855.163	2.045.474	2.126.943	2.397.867	2.518.063
Alto da Boa Vista	1.036.062	2.116.581	1.177.346	1.204.894	1.668.212
Asilo Isabel	823.894	799.359	790.694	857.836	886.092
Bispo	857.099	917.816	954.078	1.091.104	1.112.042
Caju	1.660.261	1.537.710	1.696.604	1.827.290	1.875:347
Catumbi	1.096.270	1.129.993	1.048.736	1.248.567	1.324.520
Coqueiros	736.297	698.115	702.635	750.802	579.632
Estrela	952.436	774.527	1.046.199	1.107.037	1.268.507
Fábrica	929.146	976.695	1.157.499	1.314.757	1.367.195
Itapagipe	574.545	612.660	628.988	714.069	756.535
Itapiru	1.732.705	1.570.981	1.677.943	1.755.953	1.837.263
Jockey Club (Bonsucesso)	2.045.867	2.303.395	2.325.924	2.158.463	2.984.348
Muda da Tijuca	1.814.686	1.735.066	1.753.752	1.772.426	1.780.710
Rua Aguiar	–	–	–	493.500	590.039
Santa Alexandrina	958.769	1.007.088	994.175	1.100.395	1.198.154
São Francisco Xavier	1.258.438	1.251.395	1.290.905	942.181	965.844
São Januário	1.855.470	2.048.599	1.994.319	2.085.080	2.224.731
Tijuca	2.711.516	2.774.893	2.559.392	2.588.222	2.692.787
Uruguai-Engenho Novo	1.173.948	1.228.672	1.334.008	1.734.707	2.370.554
Total	24.072.572	25.582.910	25.260.140	27.145.150	30.090.610

The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power
Passageiros transportados – 1917-1921

Linhas	1917	1918	1919	1920	1921
Antiga Companhia de Vila Isabel:					
Aldeia Campista	3.904.774	4.145.467	3.847.812	3.867.672	4.098.797
Andaraí-Leopoldo	6.020.731	5.840.345	5.314.411	5.009.419	4.932.925
Boca do Mato	305.912	325.717	365.484	431.380	473.746
Cachambi	673.677	764.902	804.389	823.275	840.252
Cascadura	4.275.889	4.617.777	4.985.021	5.205.779	6.669.091
Engenho de Dentro	7.363.199	7.381.661	6.530.387	6.736.481	7.557.555
Freguesia	1.288.437	1.294.908	1.318.723	1.596.046	1.842.490
Inhaúma	1.267.786	1.378.617	1.422.063	1.468.525	1.510.939
José Bonifácio	402.580	487.619	518.602	542.819	569.301
Lins de Vasconcelos	6.146.468	6.050.859	5.499.778	5.531.690	3.879.113
Matoso	2.122.692	2.753.167	2.560.373	2.781.453	2.938.006
Piedade	4.709.598	5.103.734	5.093.754	4.943.620	5.186.439
São Francisco-Méier	72.094	72.439	87.824	91.187	96.257
São Luís Durão	3.426.092	3.341.785	3.256.738	3.072.554	3.224.965
Taquara	669.025	650.075	814.714	960.183	1.126.557
Vila Isabel-Engenho Novo	6.206.545	6.161.397	5.680.556	5.868.007	6.015.691
Total	48.855.499	50.370.469	48.100.629	48.920.990	50.862.024
Total geral dos passageiros transportados	109.629.005	114.473.013	113.907.388	117.258.485	123.353.747

Linhas da Companhia Jardim Botânico
1912-1916

Denominação das Linhas	Número de Carros	Linhas - Extensão em metros				Tempo de percurso (Minutos)	Intervalo de viagens (Minutos)	Viagens obrigadas por dia
		Singelas	Duplas	Circulares	Total			
Humaitá	30	605	10.386	81	11.072	34	8	274
Águas Férreas	26	519	5.706	149	6.374	29	10	322
Praia Vermelha	33	768	8.538	207	9.513	36	10	223
Leme	34	656	8.587	300	9.543	36	10	230
R. Grandeza-Copacabana-Leme	43	791	12.254	340	13.385	46	10	276
Ipanema	45	2.307	12.432	550	15.289	47	10	235
Largo dos Leões	30	268	7.607	81	7.956	33	10	420
Gávea	48	622	12.200	75	12.897	52	10	218
Ipanema (prolongamento)	49	1.997	12.308	550	14.855	52	25	–
Leblon	50	2.102	12.435	–	14.537	56	25	–

Número total de carros: 388 (motores e de tipo antigo). – Extensão total das linhas: 115.421 metros. Número de linhas: 10. (*Dados da Estatística Municipal*).

Passageiros transportados em 1912-1916

Total no qüinqüênio – 1ª classe: 117.793.285, sendo a média anual de 23.558.657; 2ª classe: 38.867.733, sendo a média anual de 7.773.546

Denominação das Linhas	1ª classe					2ª classe				
	1912	1913	1914	1915	1916	1912	1913	1914	1915	1916
Humaitá	2.874.035	2.698.867	2.354.566	2.428.159	2.757.910	–	–	–	–	–
Águas Férreas	3.680.915	3.779.801	3.423.486	3.401.498	3.706.507	1.420.809	1.424.078	1.304.647	1.267.573	1.383.036
Praia Vermelha	2.508.892	2.633.318	2.473.176	2.502.686	2.611.598	–	–	–	–	–
Leme	2.139.753	2.228.859	2.042.396	1.932.533	2.175.909	276.113	277.373	202.865	195.863	233.874
R. Grandeza, Copacabana-Leme	2.558.678	2.715.133	2.677.789	2.653.351	2.618.478	–	–	–	–	–
Ipanema	3.304.715	3.637.151	3.537.694	3.551.438	3.805.895	1.292.533	1.460.431	1.428.782	1.223.544	1.546.556
Largo dos Leões	3.931.562	3.895.562	3.667.184	3.603.930	3.900.487	3.726.934	3.738.441	3.597.433	3.229.291	2.226.414
Gávea	2.323.386	2.627.593	2.523.928	2.605.217	2.918.515	1.419.601	1.423.012	1.285.937	1.135.854	1.146.639
Ipanema (Prolongamento)	–	–	129.208	–	–	–	–	–	–	–
Leblon	–	–	216.536	–	–	–	–	–	–	–
Total	23.321.936	24.216.284	23.081.963	22.677.803	24.495.299	8.135.990	8.323.335	7.819.664	7.052.225	7.536.519

Companhia Jardim Botânico
Passageiros transportados no qüinqüênio de 1917-1921
1ª Classe

Linhas	1917	1918	1919	1920	1921
Águas Férreas	3.699.531	3.955.899	4.805.749	5.114.362	5.592.810
Gávea	2.873.627	3.049.938	4.371.659	3.674.196	4.080.447
Humaitá	2.841.417	2.929.118	3.738. 245	3.941.202	4.155.330
Ipanema	3.955.897	4.082.849	5.877.534	6.248.128	6.857.594
Largo dos Leões	4.093.338	4.021.478	4.792.128	5.008.289	5.511.263
Leme	2.584.735	2.666.884	2.933.052	3.128.678	3.423.976
Praia Vermelha	2.555.017	2.709.492	3.202.937	3.477.144	3.784.948
Real Grandeza	2.734.917	2.808.007	3.629.586	3.864.575	4.289.678
Total	25.338.479	26.223.665	32.350.890	34.456.574	37.696.046

Companhia Jardim Botânico
Passageiros transportados no qüinqüênio de 1917-1921
2ª Classe

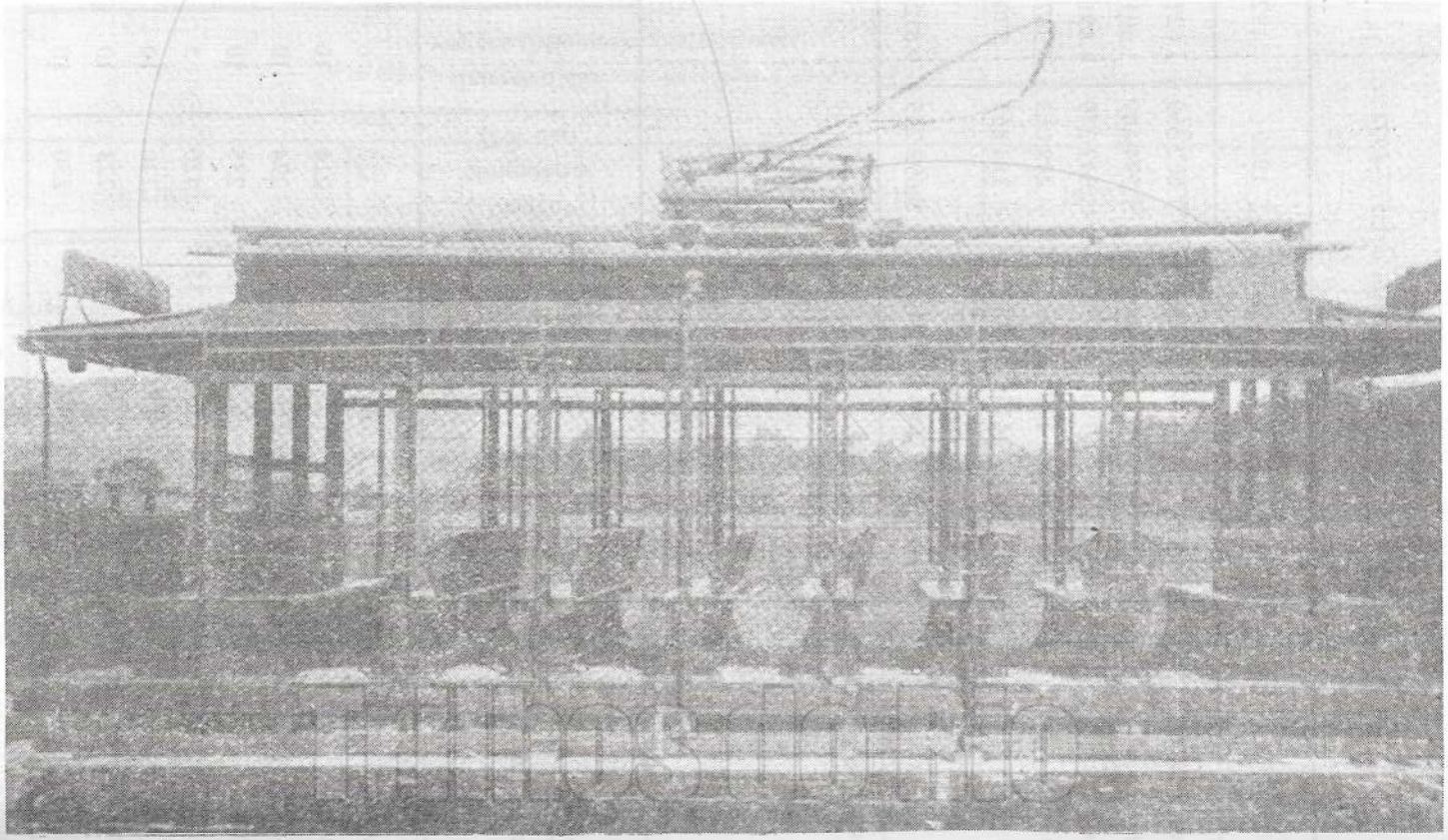
Linhas	1917	1918	1919	1920	1921
Águas Férreas	1.386.355	1.388.370	1.456.690	1.602.359	1.621.754
Gávea	1.171.099	1.375.593	1.449.627	1.594.589	1.601.214
Ipanema	1.573.616	1.593.390	1.674.890	1.842.379	1.851.379
Largo dos Leões	3.343.365	3.557.295	3.907.330	4.298.063	4.367.522
Leme	236.148	255.415	323.514	354.865	370.632
Total	7.710.583	8.170.063	8.812.051	9.692.255	9.812.501

(Dados da Estatística Municipal).

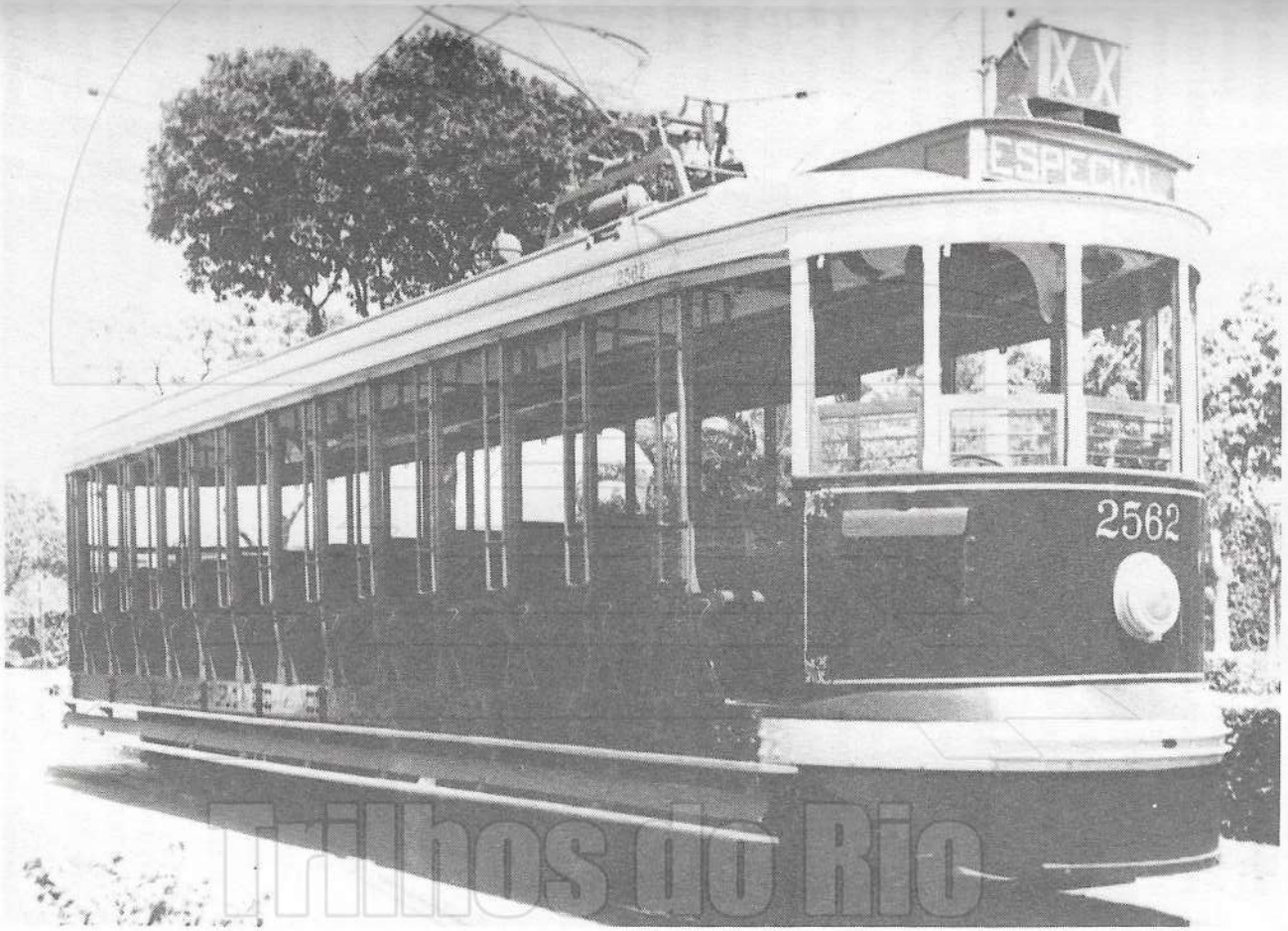
Companhia Jardim Botânico
Linhas em Tráfego – 1921

Denominação das Linhas	Extensão das Linhas (Metros)			Tempo de percurso (Minutos)	Viagens obrigatórias (Por dia)	Intervalo das viagens (Minutos)	Carros
	Singelas	Duplas	Total				
Águas Férreas	668	5.706	6.374	29	322	6	11
Gávea	697	12.200	12.897	53	218	10	12
Humaitá	686	10.386	11.072	34	274	10	12
Ipanema	5.404	12.556	17.960	52	235	10	12
Largo dos Leões	349	7.607	7.956	35	420	5	15
Leme	956	8.587	9.543	36	230	10	8
Praia Vermelha	975	8.538	9.513	35	223	10	8
Real Grandeza	3.233	12.616	15.849	48	230	10	10

(Estatística Municipal)



Um dos primeiros tipos de bonde elétrico (A.G.C.R.J.)



Tipo moderno de bonde elétrico. (A.G.C.R.J.)

Bonde de carga da Light (A.G.C.R.J.)

cilindros com duas bombas de pressão, um acumulador, um êmbolo vertical, no qual assentava o carro de transporte de passageiros, cuja lotação não deveria exceder 18 pessoas.

Em 1885 passou o elevador, por escritura pública de 8 de outubro, à propriedade da firma comercial de Arens & C., com os ônus do contrato (decreto nº 9.538, de 26 de dezembro).

No ano seguinte, a pedido dos concessionários, alterou o Ministério da Agricultura duas das cláusulas contratuais, baixando a 17 de julho a devida autorização (decreto nº 9.615).

Por escritura de 31 de janeiro de 1887, lavrada em notas do tabelião Cantanheda Júnior, foi vendida a concessão por 40:250$ ao engenheiro Raimundo de Castro Maia e Manuel Buarque de Macedo.

Em 1889, sob a direção de Buarque & Maia, além da tarifa de cem réis por passageiro e assinaturas de 1$200, por vinte passagens, cobrava-se, depois de meia-noite e meia e até as cinco da madrugada, 2$000 por hora, mediante prévio aviso.

Tendo aquela firma arrendado, em 1891, o serviço à Companhia Industrial do Rio de Janeiro, sem audiência da municipalidade, à qual pertencia então a fiscalização de todas as empresas de transporte, representou contra esse ato o engenheiro fiscal José de Nápoles Teles de Meneses, ao Conselho de Intendência.

Havia no local, por essa época, uma fábrica de chumbo de caça, de Arens & Irmãos, a qual, sucessivamente transferida a A. de Azevedo & C e D. F. de Azevedo, ainda se encontra no mesmo prédio.

Em 1892, a receita de passageiros e cargas atingiu 5:242$750, descendo no ano seguinte a 5:010$800.

A despesa no primeiro ano foi de 6:513$, e no segundo de 6:690$, oferecendo um déficit de 1:300$250 em 1892, e de 1:679$200 em 1893.

Agravando-se nos anos subseqüentes esta situação financeira, e certa a empresa de não poder melhorar o serviço, viu-se na contigência de solicitar à prefeitura rescisão de seu contrato. Alegavam os cessionários A. de Azevedo & C., aos quais pertencia a exploração do contrato em setembro de 1896, que o insignificante número de passageiros só lhes dava prejuízo, sendo sempre a receita inferior à despesa e que se tornara inadiável consertar e substituir roldanas, guinchos e o *brack* de segurança do elevador.

Não lhe era permitido, por absoluta carência de recursos, tentar sequer o estabelecimento das linhas de carris que estipulava o contrato de 1880.

Depois de 13 anos de funcionamento ininterrupto, paralisou a 26 de outubro de 1896, o serviço de elevador de Paula Matos.

A despeito das reclamações dos moradores dos morros de Santa Teresa e Paula Matos, reiteradas a 5 de fevereiro de 1897 num abaixo-assinado dirigido ao prefeito dr. Furquim Werneck, nada conseguiu obter a municipalidade

para o restabelecimento daquele serviço. Quando se deu a paralisação daquele meio de transporte, faltavam ainda nove anos para o término da exploração, que ocorreria em novembro de 1905.

A montagem de um ascensor para o morro do Castelo foi o objeto de um privilégio concedido pelo decreto legislativo municipal nº 363, de 1º de dezembro de 1896, ao engenheiro Diógenes Buys de Lima e Silva, professor da Escola Naval e ex-oficial de Marinha.

Em virtude do que dispõe o decreto nº 420, de 20 de setembro de 1897, combinado com o de nº 1.206, posteriormente promulgado a 17 de julho de 1908, ficou invalidada essa concessão.

A João Lopes Ferreira Pinto conferiu o decreto nº 522, de 11 de abril de 1898, autorização para explorar cinco elevadores hidráulicos, em diferentes pontos da cidade e destinados a passageiros e cargas.

Como sucedera à concessão de Lima e Silva, ficou invalidada a de Ferreira Pinto.

Dos projetos que se não realizaram, para construção de elevadores no Rio de Janeiro, registramos, a título de curiosidade, os seguintes:

1870 – Guilherme Teles Ribeiro (transporte por meio de cabos de arame).

1873 – Percy John Freyer, William Brunett e João Pereira Darrique Faro (por meio de cabos de arame denominados *wire tramway*).

1883 – Engenheiro Morris N. Kohn – Plano de um elevador mecânico ou ponte de *inclined suspension bridge*, para transportar passageiros até o alto do Pão de Açúcar.

A portaria do ministro da Agricultura, conselheiro Henrique d'Ávila, de 31 de janeiro de 1883, dirigida à Ilustríssima Câmara Municipal da Corte, submeteu o projeto à consideração do corpo da Câmara, merecendo parecer favorável dos vereadores Pinto Guedes, Emilio da Fonseca e Oliveira Brito, a 21 de março do mesmo ano.

1889 – O decreto nº 10.391, de 9 de outubro, concedeu ao engenheiro Eduardo Mendes Limoeiro autorização para construir um elevador, na rua da Glória, para o morro de Santa Teresa.

1891 – Carlos Viana – Plano de um elevador da rua do Russel (entre os prédios nºs 6 e 8) até a parte mais alta do morro da Glória. Teve parecer contrário da Intendência Municipal, por falta de dados técnicos que o instruíssem.

Nessa espécie de transporte, nenhuma cidade brasileira se avantaja à da Bahia, que possui, além de dois planos inclinados, um gigantesco elevador, levantado ainda no tempo do Império e melhorado no regime republicano. Ligando a cidade baixa à cidade alta, por intermédio da Hoisting Machinery, teve sua torre colocada defronte da Alfândega, estendendo-se até a praça do Palácio.

O elevador Lacerda, da capital baiana, com a altura de mais de sessenta metros, é uma das grandes obras de engenharia, de valor artístico, que vem despertando, há muito, a atenção dos técnicos em todo o mundo. Possui a monumental obra dois possantes e confortáveis elevadores, ligando a Cidade Baixa à Cidade Alta.

Planos Inclinados

Teve origem na concessão de Januário Cândido de Oliveira e Eugênio Batista de Oliveira, a 30 de outubro de 1872 (decreto nº 5.126), o Plano Inclinado de Santa Teresa, convertendo-se em 1874 numa das seções da Empresa de Santa Teresa, a construir (decreto nº 5.568, de 14 de março).

Em 1875 aprovou o governo o projeto de ascensão ao mesmo morro, a 8 de setembro (decreto nº 5.985), e na mesma data, a forma pela qual se deviam executar o artigo 9º e mais disposições da lei de 12 de julho de 1845 (desapropriação por utilidade pública geral ou municipal).

Construído o funicular sob a direção do engenheiro Januário Cândido de Oliveira, de fins do ano de 1875 a 31 de dezembro de 1876, inaugurou-se a 13 de março de 1877.

Na mesma data (decreto nº 6.520), tornou-se extensivo ao serviço automotor da empresa o regulamento de 26 de abril de 1857 (nº 1.930) para segurança, conservação e policiamento do carro, nos termos do § 14 do decreto 641, de 26 de julho de 1852.

Em 1878, a extensão da linha, em declive, era de 513 metros. Nesse ano transitaram 543.940 passageiros, e em 1881, 519.797.

Para dar inteiro cumprimento aos decretos de 1872 e 1874 (nºs 5.126 e 5.568), estavam, em 1884, quase terminadas as obras das linhas do França e do Curvelo, da antiga Empresa de Santa Teresa.

O decreto nº 9.409, de 28 de março de 1885, autorizou a empresa a construir um outro plano, em seguimento ao que existia, adotando o sistema Halladie, e prorrogou para esse fim, por mais vinte anos, o prazo do privilégio concedido pelo decreto nº 5.126, de 1872. Esta autorização, referendada pelo ministro da Agricultura, conselheiro Antônio Carneiro da Rocha, teve ainda prorrogado o prazo para sua execução, por mais um ano, a 27 de junho de1888 (decreto nº 9.975 A).

Neste ano, o decreto nº 10.111, de 15 de dezembro, permitiu a transferência do privilégio à Societé Anonyme des Travaux et Entreprises au Brésil, e consolidou todas as cláusulas e decretos relativos ao serviço da empresa.

Estavam incluídos nessa consolidação, o art. 10 da lei orçamentaria do Império (nº 3.394) de 24 de novembro de 1888, e a substituição do sistema Halladie pelo

denominado memorial para a continuação do plano inclinado (decreto nº 10.059, de 6 de outubro de 1888).

Ultimado o segundo plano para o morro de Santa Teresa, a partir da rua Riachuelo nº 89-A, onde ficava a estação principal, junto à ladeira do Castro, prestava, em 1889, esse meio de transporte excelentes serviços à cidade.

A extensão total do plano inclinado era de 513,10m e o seu declive de 0,151m. A linha era dupla na extensão de 355,50m e singela, na de 157,60m.

Possuía, como obras de arte, três viadutos – dois de ferro e um de madeira. Um dos viadutos tinha 60,85m de comprimento. A empresa construíra, para segurança do tráfego, uma galeria e oito muralhas de sustentação, e explorava duas linhas de carris, de tração animal, no morro de Santa Teresa – para o França e para o Curvelo, em comunicação com os carros do plano inclinado.

Cessionária da concessão, a Companhia Ferro Carril Carioca obteve do Conselho Municipal fosse autorizado o prefeito a entrar em acordo no sentido de, temporariamente, ser suspenso o serviço do ramal do plano inclinado (decreto legislativo nº 776, de 20 de outubro de 1900). Por decreto nº 225, de 27 de dezembro de 1900, ficou suspenso o serviço explorado, e determinou o prefeito que a Diretoria de Obras e Viação estabeleceria novo horário, de modo a facultar melhor transporte, assim como ficaria ressalvado o direito de restabelecer a prefeitura o tráfego, logo que as necessidades o exigissem.

Restabeleceu-se mais tarde o serviço, em 1906, substituindo-se a tração, decorridos alguns anos.

Em 1926 ainda mantinha a Companhia Carioca a linha do plano inclinado, partindo da ladeira do Castro. Suprimido esse serviço, estabeleceu-se a linha de bondes elétricos, que tem por ponto inicial a rua Muratori.

Os carros do plano inclinado, de meia em meia hora, estavam em correspondência com os da linha de Paula Matos, neste morro.

Linhas Elevadas

O primitivo projeto de uma linha elevada denominado Metropolitana, pertenceu à Empresa de Obras Públicas no Brasil, sob a firma de Buarque de Macedo & C.

Apresentaram-no ao governo imperial a 26 de outubro de 1889, vinte dias antes da proclamação da República.

A 7 de janeiro de 1890, solicitaram ao Conselho de Intendência Municipal concessão e privilégio para um plano de melhoramentos do Rio de Janeiro. Esse plano se dividia em duas partes.

A primeira dizia respeito a uma linha férrea elevada que, partindo do largo da Carioca, fosse ter ao extremo do bairro de Botafogo, e às praias de Copacabana e Arpoador.

A segunda parte consistia na fundação de uma grande vila proletária na praia de Copacabana.

Os proponentes construíram casas higiênicas para operários, com os mesmos favores que haviam sido concedidos a 8 de janeiro de 1888 (decreto nº 9.859) a Artur Sauer e linhas de carris que fossem precisas para ligar aquele bairro a pontos mais distantes da costa oceânica da cidade.

A linha de carris elevada sairia do morro de Santo Antônio, próximo ao local da antiga caixa d'água da Carioca, passaria por detrás dos edifícios da Impresa Nacional e do teatro Lírico (antigo D. Pedro II) e alcançaria o jardim do Passeio Público. Deste ponto se dirigia à praia da Lapa, perto da praia do Russel e iria, pelo Flamengo, até a rua Paissandu. Por esta rua, depois de atravessar a de Marquês de Abrantes, alcançaria o morro do Mundo Novo, passando nas imediações do Grande Hotel e, pela encosta da montanha, a encontrar a rua da Piedade, procuraria a de D. Ana para, de novo galgar a cordilheira, por cujas depressões se estenderia, a defrontar a rua Real Grandeza. Atravessaria este logradouro, e daí, o morro de São João, por meio de um túnel, chegaria a Copacabana. Todo esse percurso foi avaliado em 9.400 metros de extensão.

A linha seria dupla e teria viadutos metálicos nas ruas percorridas longitudinalmente, repousando sobre colunas de ferro, e conservar-se-ia sempre a 4,50m sobre o nível do terreno. As colunas apoiar-se-iam solidamente em sapatas de ferro fundido ligados a um maciço de alvenaria de tijolo por meio de cavilhas de ferro.

Para execução desse plano monumental, a Empresa de Obras Públicas, com estatutos aprovados em assembléia geral de 24 de agosto de 1889, dispunha de um capital de dois mil contos, que seria acrescido à medida que as obras a realizar se estendessem àquela enorme área do Rio. A direção e gerência de empresa estavam entregues ao capitalista Manuel Buarque de Macedo, e os seus serviços técnicos pertenciam ao engenheiro Francisco A. C. de Araújo Feio[145].

Por decreto de 6 de junho de 1891 (nº 372) foi concedido ao Banco da República dos Estados Unidos do Brasil e ao engenheiro Pedro Caminada privilégio por trinta anos, sem garantia de juros, para construírem uma linha férrea circular com a denominação Metropolitana, tendo sua trajetória pelos morros circunvizinhos desta capital a localidades suburbanas, inclusive à Ilha do Governador,ficando o ponto de partida e regresso no largo da Carioca.

Era, com um traçado mais extenso, o mesmo projeto de 1889, em suas linhas gerais.

A 24 de setembro de 1891, iniciaram os concessionários trabalhos preliminares para assentamento de estacas naquele logradouro.

Plano grandioso, que exigia avultadíssimos capitais, surgido nos dias de Encilhamento, teve defensores entusiastas e opositores irredutíveis, de lança em riste contra o governo de Deodoro.

Um dos entusiastas, forrado de otimismo, antevia, pelas colunas do *Jornal do Commércio*, um desenvolvimento espantoso da cidade e de seus subúrbios, quando a Metropolitana lograsse estender suas linhas através de terrenos baldios, nos confins do Engenho Novo, Inhaúma e Irajá[146]. Por outro lado, argumentavam os apologistas do projeto Caminada, com as incontestáveis vantagens resultantes da deslocação de parte da população para lugarejos e bairros que se formariam na cinta maravilhosa das montanhas do Andaraí e da Tijuca.

Entre os que se opunham à concessão de 1891, enfileirou-se a Companhia de São Cristóvão, em defesa de seu privilégio e dos contratos que lhe davam pleno direito de, sem nenhum concorrente, explorar o serviço de viação numa grande área da cidade.

A Metropolitana foi, sem dúvida, um dos muitos sonhos do Encilhamento, delineando, porém, duas faces práticas e atraentes da remodelação da cidade – o problema dos morros e dos bairros salubres, servidos por meios de transporte rápidos.

Para o gozo de uma linha ferro carril que, partindo da rua Barão de Guaratiba, atingisse o alto do morro da Glória, concedeu o decreto nº 7.710, de 2 de outubro de 1898, autorização a Carlos Accioly de Azevedo Bastos, ou à empresa que este organizasse, lavrando-se o respectivo contrato a 2 de novembro de 1899.

O prazo estipulado para a concessão seria de trinta anos e a bitola da linha não excederia um metro.

As obras começariam dentro de um ano, a contar da aprovação das plantas, e terminariam em três anos, sob pena da caducidade. O contrato só foi lavrado, porém, mediante prévio acordo com a Companhia Jardim Botânico, a 27 de julho de 1899, por estar a linha projetada incluída na zona concedida à antiga Botanical Garden. Obrigou-se o concessionário a retirar os trilhos que assentasse na rua Barão de Guaratiba, no trecho entre o beco do Rio e a rua do Catete, logo que a Companhia Jardim Botânico assim o exigisse.

Por não terem sido executados trabalhos de assentamento da linha no prazo marcado, o que constituía infração do contrato, o decreto nº 326, de 14 de outubro de 1902, considerou caduca a concessão de Carlos Accioly de Azevedo Bastos.

Pelo decreto nº 992, de 23 de setembro de 1904, concedeu-se à Companhia Importadora e Introdutora do Rio de Janeiro permissão para construir uma linha férrea

elevada e circular.

Caducou essa concessão (decreto nº 601, de 1906).

Em 1906, o decreto nº 1.109, de 4 de novembro, autorizou o prefeito a conceder a Carlos Schmidt, ou a quem maiores vantagens oferecesse, permissão para construir e gozar durante setenta anos uma linha elevada.

Sob o mesmo sistema das concessões que enumeramos, requereram, em 1885, Leopoldino Joaquim de Faria, o engenheiro Inácio Moerbeck e Dinis Muniz Pinto, privilégio para construção de uma linha elevada, servindo parte da cidade.

O tráfego deveria ser feito sobre grandes pontes sustentadas por colunas e arcadas de alvenaria – dispostas de forma a não impedir a ventilação das ruas.

Submetida a pretensão ao engenheiro fiscal da Carris, opinou este pelo seu indeferimento, e assim igualmente decidiu o Ministério da Agricultura.

No problema do tráfego da cidade, há a destacar, ainda, um projeto, do escultor Benevenuto Berna, de grandioso plano de "elevados"sobre viadutos em cimento "armado".

O ilustre e conhecido artista teve em vista o congestionamento das vias existentes e a redução das distâncias entre os bairros e o Centro.

Seriam ligados Copacabana, Gávea, Tijuca, Jacarepaguá às zonas dos arrabaldes de norte, de leste e oeste, os subúrbios, parte rural da cidade e insular, por meio de nove viadutos.

Entre as montanhas de Inhaúma e o litoral do fundo da baía na parte pantanosa de Benfica, Amorim, Bonsucesso e Inhaúma, formar-se-ia, segundo o projeto do autor de *Terra Carioca*, um bairro, com área bem maior do que a do bairro industrial, do saneamento da baixada.

Segundo informes do dr. Miranda Ribeiro, constantes do discurso pronunciado em sessão do Conselho Diretor do Clube de Engenharia (*Revista do Clube de Engenharia* nº 23), foram apresentadas à Intendência Municipal, de 15 de maio de 1890 a 29 de maio de 1891, vinte pedidos de linhas elevadas nas zonas servidas por linhas de bondes de tração animal.

Essas propostas estavam assinadas por: Buarque & Maia – 15 de maio de 1890; Colatino Marques de Sousa – 30 de maio de 1890; engenheiro Damasceno Reeve & C. – 1º de setembro de 1890; Vicente Liberalino de Alburquerque – 10 de setembro de 1890; José Maria Teixeira e Pedro de Barros, com procuração da Lavandera – 19 de novembro de 1890; Banco dos Estados Unidos do Brasil – 20 de novembro de 1890; barão do Rio Bonito e dr. Lacerda Werneck – 3 de dezembro de 1890; Estrada de Ferro da Tijuca – 4 de dezembro de 1890; Banco dos Estados Unidos do Brasil – 7 de janeiro de 1891; Domingos Moutinho – 17 de janeiro de 1891; José Dias de Melo e Liberalli – 3 de fevereiro de 1891;

Augusto A. Portela – 4 de fevereiro de 1891; engenheiro Carlos Guith – 4 de fevereiro de 1891; Villarraza – 19 de fevereiro de 1891; Domingos Moutinho – 19 de fevereiro de 1891; Domingos Lourenço Lacombe – 2 de março de 1891; Mariano Baroni – 28 de março de 1891; Paulo Vielas – 11 de abril de 1891; Morris Konh – 11 de abril 1891; Barão de Santa Cruz – 29 de maio de 1891.

As linhas que constituíam objeto dessas propostas deveriam ligar o Centro da cidade aos arrabaldes.

Seus traçados, com pequenas modificações, coincidiam com os das companhias de carris. Pareceres, consultas jurídicas, e uma série de documentos do Arquivo Municipal reafirmam, a cada passo, o direito de pleno e tranqüilo gozo de privilégios de que estavam de posse as companhias de carris, invalidando, assim as pretensões que foram objeto daquelas propostas submetidas à municipalidade.

Outro projeto, recentemente elaborado pelo engenheiro Raimundo Pereira da Silva, cogitou de uma grande rede de carris de cerca de 118 quilômetros de linhas dentro da área do Distrito Federal, sendo aproximadamente 24 quilômetros em subterrâneo a 94 à flor do solo.

Linhas Aéreas

De acordo com o decreto de 29 de maio de 1909 (nº 1.260), foi o prefeito autorizado pelo Conselho Municipal a conceder, ao engenheiro civil Augusto Ferreira Ramos e outros, o direito exclusivo, pelo prazo de trinta anos, para construção e exploração de um caminho aéreo entre a antiga Escola Militar e o alto do morro da Urca, com ramais para o pico do Pão de Açúcar e para a chapada do morro da Babilônia.

A 30 de julho de 1909, assinou-se, na prefeitura, sob a administração Serzedelo Correia, o respectivo contrato com o engenheiro Augusto Ferreira Ramos e Manuel Antônio Galvão, industrial, ambos domiciliados nesta cidade, e segundo o plano idealizado por Fredolino Cardoso.

Não faltaram sorrisos incrédulos para sublinhar a notícia que se espalhara de que engenheiros nacionais, com operários nossos e com capitais reunidos no país, constituíam a grande empresa brasileira, a cuja frente estava um núcleo de patriotas.

Fracassara, assim, antigo projeto de iniciativa do iulustre ministro argentino no Brasil, dr. Henrique Moreno, de um monumento a Cristóvão Colombo, no cimo do formoso penhasco e de cuja idéia se tornou autorizado transmissor o escritor brasileiro dr. João Severiano da Fonseca, em sessão do Instituto Histórico de 6 de junho de 1890.

Deveria erguer-se ali um monumento grandioso da indústria brasileira, que, ligando o cume penhascoso à planície, fosse ao mesmo tempo atestado da capacidade brilhantíssima da nossa engenharia.

Tiveram início as obras em fins de 1909, com a montagem de grandes guindastes para condução do material, e prosseguiram ativamente durante os anos de 1910 e 1911, até setembro de 1912.

Pelo contrato aditivo de 21 desse mês e ano, a empresa só poderia, ser exclusivamente, nacional, e sujeitar-se às exigências que fossem julgadas imprescindíveis à defesa da barra do Rio de Janeiro, sem direito a quaisquer indenizações.

Inaugurou-se o primeiro trecho, da base do morro da Babilônia até a Urca, a 25 de outubro de 1912, e deste ponto, na altitude de 224 metros, ao Pão de Açúcar[147], a 18 de janeiro de 1913, tendo-se ultimado a instalação dos cabos em dezembro do ano anterior.

A primeira seção do caminho aéreo começava em terenos do fim da praia da Saudade, contíguos ao edifício da antiga Escola Militar[148], junto ao morro da Babilônia, indo terminar no alto da Urca, com uma distância horizontal de 575 metros, para uma diferença de nível de 220.

A segunda seção estende-se da Urca ao alto do Pão de Açúcar, com uma distância de oitocentos metros e diferença de nível de duzentos.

Os carros suspensos por dois cabos, um ao lado do outro (separados por um espaço de duzentos metros), transportam normalmente 15 passageiros, mas contêm lugares para vinte.

Nas estações superiores, os cabos são solidamente amarrados, ao passo que, nas inferiores, ficam tensos por peso de trezentos quilos para cada um.

Esses cabos – denominados cabos-trilhos – dispõem de um diâmetro de 44 m/m e são construídos por fios de aço enrolados, de modo a manter sempre lisa a superfície de contato. A resistência à ruptura é de 150 toneladas aproximadamente.

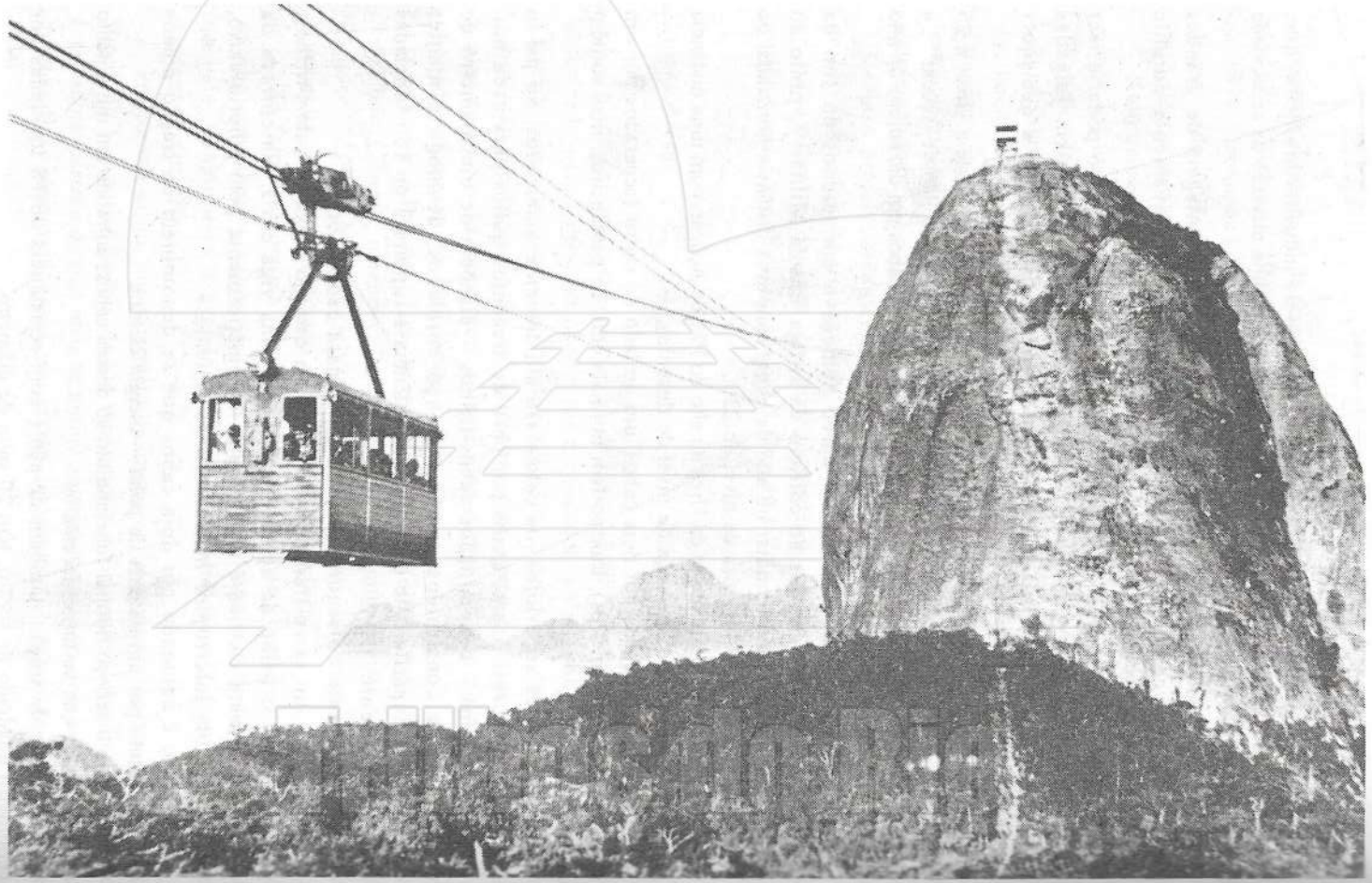
O coeficiente de segurança é de 1:50, para cada cabo.

Logo que um carro transportador entre na estação deixa os cabos-trilhos, passando para o trilho de aço rebitado sobre uma viga em I. Na entrada da estação a corrente elétrica é interrompida automaticamente pelo próprio carro, que aciona um interruptor intercalado no sistema.

O carro é acionado por dois cabos que se denominam de tração postos em movimento por um sistema de polia – energia elétrica.

Durante o serviço normal funciona um só desses cabos, entrando em movimento o outro, desde que se torne necessário.

Os cabos de tração, também de aço (com resistência de 18 toneladas por centímetro quadrado de seção), têm 20 m/m de diâmetro.



Urca – caminho aéreo do Pão de Açúcar (A.G.C.R.J.)

Cada cabo é constituído por cordões em número de seis, com 12 fios de 1,6 m/m de diâmetro e alma de juta. A resistência total é de 26.000 quilos, exigindo o serviço um esforço máximo de três mil quilos. A segurança, pois, contra a ruptura é de 1:9.

A velocidade do carro transportador é de 2,5m por segundo.

Com o fim de evitar o choque de um carro contra o outro, quando um ascender e outro descer (no caminho aéreo, junto às estações), por ocasião de fortes ventos, mantém-se entre eles uma distância de oito metros.

As estações motrizes estão instaladas no morro da Urca. Todo o sistema é movido a eletricidade.

Os cabos que representam o trilho do carro transportador foram instalados para uso durante 45 anos e os que o movem, de menor duração, devem ser substituídos todas as vezes que for necessário. Os colocados em fins de 1912 já foram mudados, pela primeira vez, em 1922.

O trajeto da estação inicial à da Urca dura quatro minutos e neste local, os viajantes são baldeados para outro carro, que faz a ascensão em cinco minutos, gastando-se ao todo, nas duas seções, dez minutos.

Escreve o ilustrado professor Júlio Nogueira[149]:

> A subida, não há negá-lo, é algo impressionante, mas à medida que o carro se afasta da terra, sentimo-nos inteiramente empolgados pelo panorama extraordinário que se descortina e nenhum outro sentimento nos pode dominar senão uma admiração profunda ante o aspecto da cidade, com o perfil gracioso das suas montanhas e das suas praias, a beleza da sua edificação, dos seus jardins e, em suma, esse conjunto sem par que faz do Rio de Janeiro a rainha das cidades.

Os antigos moradores de Botafogo julgavam impossível o acesso ao Pão de Açúcar. Foi um grande acontecimento, comentado por toda gente, a escalada feita em 1817 por uma senhora de nacionalidade inglesa, que no alto do penhasco colocou um poste, onde hasteou a bandeira da Grã-Betanha.

Depois dessa ousada excursão, a 31 de outbro de 1851, o norte-americano Burdell e dez companheiros, inclusive duas senhoras e um menino (Luís Burdell), todos estrangeiros, galgaram a famosa montanha, regressando à planície, após trinta horas de permanência naquelas alturas.

Com a criação da Escola de Aplicação Militar e seu aquartelamento em 1856 na praia Vermelha, tornaram-se freqüentes as excursões ao Pão de Açúcar, sendo das mais notáveis as que empreenderam os alunos da Escola Militar, em princípio de 1889, na chagada de d. Pedro II de sua viagem à Europa, colocando ali uma bandeira com a legenda – Salve! – tendo cada letra sete metros.

No mesmo ano, em outubro, por ocasião da visita, ao Rio de Janeiro, do navio de

guerra chileno Almirante Cochrane, repetiu-se a difícil escalada.

De longe da barra se avista o perfil caprichoso do Pão de Açúcar.

Vai-se pouco a pouco, ao demandar as águas do Rio de Janeiro, distinguindo a disposição do painel orográfico, desdobrando-se e avivando-se aos olhos contemplativos do viajante o deslumbrante cenário das serranias da cidade.

As montanhsa, observadas a grande distância da Guanabara, reproduzem a forma exata de um grande vulto humano, deitado de costas.

É o gigante de pedra – ou o gigante que dorme... O rosto é formado pelos alterosos morros da Tijuca e da Gávea. Representam o tronco e as pernas os contrafortes do Corcovado, e assemelha-se aos pés o Pão de Açúcar.

No estreito vale entre os morros da Urca e da Babilônia (ramificação de cordão meridional do sistema orográfico da cidade e ligado ao morro do Leme, na altitude de 238 metros), esteve a fortaleza da praia Vermelha, iniciada antes de 1701, e restaurada pelos vice-reis conde da Cunha de 1763 a 1767, e marquês do Lavradio, de 1769 a 1779.

A várzea do Cara de Cão, do lado da atual fortaleza de São João, antigo forte de São Teodósio[150], fundado por Salvador Correia de Sá, foi o ponto escolhido para acampamento dos portugueses em 1565 e recorda os primeiros fundamentos da cidade do Rio de Janeiro naquele ano.

Por iniciativa do primeiro Congresso de História Nacional, em seção de 5 de julho de 1913, foi ali, na chamada praia de fora, colocado um marco a 7 de setembro de 1914, sob os auspícios do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, após investigações do grande mestre da história carioca e sabedor meticuloso da crônica geral, dr. José Vieira Fazenda[151].

O número total de passageiros, transportados em 1931 ascedeu, aproximadamente, a setenta mil.

Em 1928, as viagens efetuadas entre a estação inicial e a da Urca atingiram o número 9.592,e entre este ponto e o Pão de Açúcar, 5.908, com o total de 62.747 passageiros no primeiro trecho e 48.902 no segundo.

No ano anterior, segundo relatório da Inspetoria Municipal de Concessões, o número de viagens redondas ascendeu a 5.422 e o de passageiros transportados, no primeiro trecho a 58.528 e no segundo, a 44.444.

Pelo decreto nº 3.308, de 19 de setembro de 1928, foi prorrogada por trinta anos a concessão de 1909. Lavrou-se novo contrato a 10 de outubro de 1928.

NOTAS

1. Nasceu em Porto Alegre, Rio Grande do Sul, a 15 de fevereiro de 1801 e faleceu a bordo do paquete francês *Pélouse*, a 26 de maio de 1865, sendo sepultado na cidade da Bahia.

Foi lente da Escola Militar, ministro da Fazenda e dos Estrangeiros, em 1839, na regência de Araújo Lima, e senador pela província do Ceará, escolhido em 1848. Escreveu várias obras de valia, entre as quais, *Sistema financial do Brasil* e *Condições ecológicas do porto do Rio de Janeiro*, na *Revista Brasileira*, em 1859.

2. O último recenseamento da população fora o de 1856, mandado levantar pelo chefe de polícia da Corte, dr. Antônio Tomás de Godói. Verificara-se a existência de 151.776 habitantes, "cifra provadamente deficiente, tendo-se em vista que não foram coligidas as informações referentes às freguesias do Sacramento, de Jacarapaguá e de Paquetá, sendo muito incompletos os elementos obtidos em relação às freguesias de São José, da Candelária, de Santana e Santo Antônio"(Bulhões Carvalho, *Recenseamento de 1920*, vol.11, 1ª parte).

Os territórios das freguesias de São José, da Glória e da Lagoa, então existentes, contavam 54.947 habitantes, contra 53.954, número esse apurado, no recenseamento de 1849, que se efetuou por iniciativa do dr. Roberto Jorge Haddock Lobo e sob o patrocínio do ministro da Justiça, Eusébio de Queirós Coutinho Matoso Câmara.

3. Domingos Moutinho, negociante e proprietário, muito ligado a confrarias religiosas, foi irmão graduado da Ordem Terceira de São Francisco de Paula. Faleceu no Rio de Janeiro a 27 de junho de 1895.

4. Esses melhoramentos executaram-se tardiamente, apesar de constantes reclamações da imprensa – o primeiro, no fim da administração sempre lembrada e proveitosa do dr. Pereira Passos, que pelo decreto nº 459, de 19 de dezembro de 1903, aprovou o plano de prolongamento, só efetuado, porém, em 1906; e o segundo, sob a mesma gestão, e em cumprimento da lei de recuo de prédios – decreto nº 6, de 15 fevereiro de 1893, que constituiu um dos objetivos do programa do honrado dr. Cândido Barata Ribeiro.

No trecho prolongado da travessa São Francisco de Paula, entre as ruas Sete de Setembro e da Carioca, inaugurou-se, a 2 de fevereiro de 1907, o primeiro mercado público de flores do Rio de Janeiro, contendo vinte barracas.

5. Quintino Bocaiúva nasceu na cidade do Rio de Janeiro, a 4 de dezembro de 1836. Dramaturgo, orador, romancista, jornalista doutrinador, tão primoroso na forma quão persuasivo nos conceitos, foi pelas colunas da *República*, de *O Globo*, e de *O Paiz*, o glorioso propagandista da Abolição e da República. Ao lado de Deodoro e Benjamim Constant, tomou parte no movimento revolucionário de 89. Ministro de Estado, presidente do Rio de Janeiro, senador, extinguiu-se o grande brasileiro a 12 de junho de 1912. Repousa em modesta sepultura no cemitério de Jacarepaguá.

6. Chamava-se Andaraí Grande a vasta área de terras que limitava com o Engenho Novo. O Andaraí Pequeno era, propriamente, a Tijuca. Nos tempos coloniais, ficava em Andaraí a propriedade rural do provedor da Fazenda, dr. Francisco Cordovil de Siqueira, arrendada posteriormente aos padres jesuítas. Bartolomeu Cordovil de Siqueira, pai do provedor, aforara essa fazenda por três vidas. Limitava com as terras dos padres da companhia, e com as que foram de João Goulart, no Engenho Velho.
Em 1872, além da rua da Babilônia, que era o principal logradouro do bairro, estavam abertas inúmeras ruas em direção à antiga estrada do Andaraí Pequeno (Tijuca) e tratava-se do retalhamento de terrenos para novos logradouros.
7. O Engenho Novo, antiga fazenda dos jesuítas, tivera suas terras divididas por vários posseiros, desde 1762. Em princípio do século XIX, Manuel Teodoro, filho de Manuel de Araújo Gomes, dono das terras onde se erguia a grande casa do engenho loyolista, resolveu demoli-la por se achar em ruínas. Foram, entre outros, donos de terras, no século XIX: Joaquim José Magalhães Coutinho, vice-almirante Teodoro Alexandre Beaurepaire (falecido a 12 de novembro de 1849); barão de Bom Retiro, general Belegarde, barões de Uruguaiana e do Engenho Novo e condessa de Belmonte.
A inauguração, em 29 de março de 1858, da estação do Engenho Novo, da Estrada de Ferro D. Pedro II, foi o primeiro passo para o desenvolvimento local.
8. João Batista Viana de Drummond, barão de Drummond, proprietário de vasta chácara, desmembrada da antiga Fazenda do Macaco, foi um dos fundadores do bairro de Vila Isabel, da Companhia Arquitetônica e do Jardim Zoológico, tendo aberto este estabelecimento em virtude do contrato lavrado com a Câmara Municipal, a 5 de setembro de 1884.
A casa principal da Fazenda do Macaco, onde morou a segunda imperatriz, d. Amélia, duquesa de Bragança, ficava nas proximidades da rua São Francisco Xavier, em ponto elevado.
Por escritura de 3 de janeiro de 1872, em notas do tabelião Pires Ferrão, foi relizada a compra daquele imóvel.
Faleceu o barão de Drummond a 7 de agosto de 1897.
9. O antigo Matadouro da cidade, que de 1853 a 1881 esteve na chácara do Curtume, estendia-se desde o ponto hoje ocupado pelo viaduto da Estrada de Ferro Central do Brasil, na rua São Cristóvão, até a estação Lauro Müller, de um lado, e o prolongamento da rua Figueira de Melo, a encontrar o rio Maracanã, de outro lado. Inaugurou-se a 1º de agosto de 1853, tendo sido iniciadas as obras de construção do edifício e tendais a 2 de janeiro de 1846. No alto do portão, em forma de arco (em frente à praça da Bandeira), destaca-se, dentro de uma elipse, uma inscrição conservada graças à interferência do engenheiro da prefeitura, dr. João da Costa Ferreira.
10. A esse trecho do logradouro, entre o canal do Mangue e o largo do Matadouro (praça da Bandeira), esquina da rua São Cristóvão, o povo chamava caminho dos Marinheiros, talvez por principiar na bica dos marinheiros. A Companhia Vila Isabel

denominou-o bulevar do Imperador, quando ainda servidão pública. Em sessão da Intendência Municipal de 21 de fevereiro de 1890, passou a ser bulevar de São Cristóvão – confirmando este nome a deliberação de 28 de janeiro e o edital de 20 de abril de 1892.

11. Chamou-se Parque Imperial a área arborizada que se estendia ao lado da Quinta da Boa Vista, em seguimento ao antigo caminho da Carioca ou da Joana – de que trata a ata de sessão da Câmara Municipal, de 28 de janeiro de 1833. Nessa área alargou-se o antigo caminho ou servidão pública, passando a denominar-se, em 1840, rua D. Januária (irmã de D. Pedro II, nascida a 11 de março de 1822 e que a 28 de abril de 1844, se casou com o príncipe das Duas Sicílias, (conde de Aquila), tendo princípio na rua São Cristóvão, pouco adiante do solar do marquês de Itanhaém. Construiu-se na rua D. Januária o palácio da princesa Leopoldina e de seu esposo, o duque de Saxe (d. Luís Augusto Maria Eudes de Coburgo Gotha). Por esse motivo, em sessão da municipalidade, de 14 de novembro de 1865, e por proposta do vereador dr. João Batista dos Santos, deu-se àquele logradouro a denominação de duque de Saxe. Em setembro de 1867, o comendador João Francisco Soller cedeu o terreno ainda preciso para retificar o alargamento da rua. Por deliberação municipal de 28 de janeiro de 1892, passou a chamar-se rua General Canabarro.

A rua do Campo Alegre, de menor extensão e aberta em 1872 em terrenos da chácara do comendador Manuel José Bessa (falecido em 1885), teve o nome de barão de Ibituruna, retomando em 1892 a denominação antiga, até que o decreto nº 670, de 25 de abril de 1890, a fez de novo conhecer pelo título de nobreza do ilustre médico dr. João Batista dos Santos, morador por muitos anos no prédio nº 78. Nascido em São João del Rei, Minas Gerais, a 14 de junho de 1828, faleceu, então viscode de Ibituruna, no Rio de Janeiro, a 10 de janeiro de 1911, com 82 anos de idade.

12. No tempo dos jesuítas, os terrenos do Portão Vermelho pertenciam à fazenda do Engenho Velho. Quando se procedeu ao seqüestro de bens dos padres da Companhia de Jesus, o juiz que presidiu às diligências, desembargador Manuel da Fonseca Brandão, resolveu arrendá-los. Foram seus possuidores, entre outros, Antônio Pinto de Miranda e Nicolau Antônio Bonarote. No local, que se chamou depois Portão Vermelho, existiam, canaviais, casa de vivenda e senzalas para a escravatura. A mulher de Bonarote deixou, em testamento, essas terras a Miguel Gonçalves Duarte. Por escritura de 30 de setembro de 1802, passaram ao domínio de Manuel Ribeiro Guimarães. Em 1846, por morte deste, tomou posse da grande chácara Antônio da Cruz Rangel, que aumentou o engenho de açúcar e fez construir confortável casa de morada, precisamente no lugar onde mais tarde esteve o Hospital Militar.

Cruz Rangel tinha vasto cafezal, colhendo, em alguns anos, 1.200 arrobas.

O portão principal, que dava acesso à excelente propriedade, era pintado de vermelhão e daí a origem do nome que se transmitiu ao bairro. A testada da chácara deitava para a rua do Andaraí Pequeno.

13. Babilônia (onde se encontra a pedra da Babilônia, com altitude de 102 metros), fora, a princípio, uma propriedade agrícola cujo nome passara ao caminho que, da estrada de São Francisco Xavier, dos jesuítas, ia ter, mais ou menos às imediações da atual rua Pinto de Figueiredo. Esta última denominação é de 1875, parecendo-nos tratar-se do mesmo logradouro a que se refere Félix Ferreira (*Guia do Rio de Janeiro*), com a crisma de rua do Rangel (em memória de Antônio da Cruz Rangel). A deliberação da Câmara Municipal de 15 de abril de 1875 deu o nome – Barão de Mesquita (compreendendo também a antiga estrada do Andaraí Grande) a toda a extensão da rua, desde a de São Francisco Xavier até os terrenos de José Vicente.

14. A 22 de outubro de 1873, a Companhia Arquitetônica mandara levantar a planta do novo bairro de Vila Isabel, em cujo plano se incluíra a abertura de um bulevar, largo e reto, serviço este entregue à competência do engenheiro Francisco Joaquim Bethencourt da Silva. Concluídas as obras, abriu-se o primeiro trecho, do campo de Vila Isabel até a rua que se chamou depois Rufino de Almeida e, mais tarde, até a rua São Francisco Xavier. No plano de melhoramentos da cidade, elaborado em 1874 pelos engenheiros Pereira Passos, Morais Jardim e Marcelino Silva, figura esse bulevar com 26 metros de largura, e o seu prolongamento se estenderia até a rua São Cristóvão.

15. Data de 1873 a fundação do bairro de Vila Isabel, em memória da lei de 28 de setembro de 1871, que libertou os nascituros da mulher escrava, e como expressiva homenagem à princesa d. Isabel, que a sancionou.

Adquirida a fazenda do Macaco pelo barão de Drummond, em princípios de 1872, realizaram-se a 25 de setembro do mesmo ano as primeiras vendas de terrenos a Zeferino de Oliveira e Silva e 150 braças à Companhia Vila Isabel. A Companhia Arquitetônica, tendo como diretores o barão de São Francisco Filho, Temístocles Petrocochino, dr. Adolfo Bezerra de Meneses e visconde de Silva, obteve por compra os terrenos do barão de Drummond e Zeferino Silva e mandou executar várias obras, inclusive a abertura do bulevar 28 de setembro e das ruas Teixeira Júnior (Dr. Silva Pinto), Afonso Celso (Luís Barbosa), Bezerra de Meneses (reaberta mais tarde com a denominação José Vicente), Conselheiro Zacarias (Barão de Cotegipe), Duque de Caxias e outras – algumas das quais desaparecidas com a venda de terrenos para o Jardim Zoológico e prado de Vila Isabel. A 2 de fevereiro de 1874 a Companhia Arquitetônica vendeu 27 lotes de terrenos, apurando 24:549$700. Nesse ano começaram as edificações e apareceram as primeiras casas de comércio no bairro votivo de Vila Isabel. Dois hotéis foram estabelecidos, com grande freguesia, o Candeau e o Daury, que, em 1884, se trasladou para uma vasta chácara que ia ter à rua São Cristóvão, em local próximo ao atual viaduto da Estrada de Ferro Central.

16. Destes 274.972 habitantes, de 1872, 230.454 eram domiciliados nas freguesias urbanas e 44.518 nas rurais, contando-se 44.211 fogos, dos quais 37.481 nas primeiras circunscrições administrativas e 6.730 nas segundas.

Dois anos antes (1870), o recenseamento mandado realizar pelo conselheiro Paulino

José Soares de Sousa, ministro do Império, apurou no município da Corte 235.381 habitantes e 41.200 fogos.
Em confronto com o censo de 1870, o de 1872 registrou mais 49.591 habitantes e 3.011 fogos.
Durante os trinta e quatro anos decorridos de 1838 a 1872, o acréscimo relativo da população do Rio de Janeiro foi superior a 100% – "o que se explica – diz o dr. Bulhões Carvalho – pelo desenvolvimento natural da cidade, em conseqüência das grandes transformações por que foi sucessivamente passando a capital do Império".
17. Dos proponentes para o estabelecimento dessa linha de bondes, registra o relatório de Agricultura: dr. Francisco Teixeira de Magalhães, Pandiá Calógeras e engenheiro Krauss, Gaspar & Carneiro, Antônio Álvares Pereira Coruja e Costa Guimarães, William Scott Smitt e Pereira Bastos e Froriti.
18. Em 1872, numa população de 7.993 habitantes, segundo os dados do último recenseamento, contavam-se 1.106 domicílios, com a densidade de 7,23 por domicílio. Os pontos de maior número de habitantes estavam à margem da estrada geral de Jacarepaguá. Território cercado por montanhas, mais alterosas a leste, a noroeste, a sueste e a leste, e com grande área ocupada por fazendas de café e engenhos de açúcar, ainda mantinha sua pequena população os velhos hábitos rurais, pouco se servindo do moderno meio de condução, que era o bonde.
Aqueles 63.758 passageiros transportados em 1880 demonstram o desenvolvimento alcançado em oito anos.
19. Estudos pormenorizados acerca da antiga freguesia de Jacarepaguá e da sua fisiologia, climatologia e história, encontram-se no *Dicionário geográfico do Brasil* do dr. Alfredo Moreira Pinto, na extensa colaboração do dr. José Ricardo Pires de Almeida, no *Jornal do Commercio*, e num excelente artigo do geógrafo, professor Olavo Freire, na *A cidade*, de 21 de maio de 1919.
20. *Nova numeração da cidade do Rio de Janeiro*, Cruvelo Cavalcanti, p. 1173.
21. Camarista do Paço, Alexandre Vieira de Carvalho, conde de Lajes, falecido a 15 de julho de 1877 e sepultado no cemitério da Ordem de São Francisco de Paula, no carneiro da viscondessa de Macaé.
22. A rua Cassiano (segundo notas que possuímos para o *Dicionário histórico e topográfico da cidade*) foi aberta a 3 de junho de 1850, em terrenos da chácara do senador Cassiano Espiridião de Melo Matos.
A de D. Luísa abriu-se a 2 de dezembro de 1847, por deliberação da Câmara Municipal, de 14 de novembro de 1845, em homenagem a d. Luísa Clemente da Silva Couto. Em sessão da Câmara, de 1º de agosto de 1889, denominou-se Cândido Mendes, em memória do senador do Império Cândido Mendes de Almeida.
A de Santo Amaro, aberta a 10 de fevereiro de 1851, teve essa denominação a 25 do mesmo mês e ano.
A da Pedreira da Glória cordeou-se em 1810. É, desde 10 de janeiro de 1885, a rua

Pedro Américo, em honra do pintor Pedro Américo de Figueiredo.

23. Pareceres dos drs. José da Silva Costa, Antônio Ferreira Viana, Paulino José Soares de Sousa, Cândido Mendes de Almeida, Zacarias de Góis e Vasconcelos, Francisco Otaviano de Almeida Rosa, Adolfo de Barros, Antônio Joaquim Ribas, Silveira da Mota, Luís Antônio da Silva Nunes, A. Leitão da Cunha e Tomás Alves Júnior. (Relatório da Botanical Garden, Arquivo Municipal).

24. Em seu número de 28 de janeiro de 1876, escrevia *A Reforma*: "obteve, há algum tempo, o sr. conde de Lajes, mordomo de ss.aa imperiais os srs. conde e condessa d'Eu, um privilégio por cinqüenta anos, para o estabelecimento de uma linha de carris de ferro da Corte à praia de Copacabana. Empresa de difícil realização, afigurou-se essa desde logo para o público, porquanto, amparada por um privilégio de direito e de fato, a Botanical Garden, tornava-se absurda qualquer pretensão de uma competidora que, não tendo leito natural para estender os seus trilhos, tinha forçosamente de desapropriar prédios e terrenos. Foi por isso que o mordomo dos príncipes viu colhida por fácil olvido a memória de sua concessão. Corre, entretanto, agora, como certo, que o mordomo de ss.aa. imperiais arranjou-se com o presidente da Botanical Garden, de quem vai receber a soma de 15 mil contos de réis, dando-lhe em troca o dote pricipesco que recebeu do gabinete 7 de março..."

"Ao realizar-se semelhante conchavo, fica patente que não o interesse público, mas o arranjo pessoal do exm° sr. mordomo de ss.aa. imperiais levou o gabinete passado a fazer-lhe a concessão de que se trata; e neste caso, por mais acatamento que nos mereçam as virtudes privadas do sr. mordomo de ss. aa. imperiais, não podemos deixar de dizer-lhe que o gabinete passado fez-lhe um presente de grego com semelhante favor; pois, comparando mal, talvez como se diz no sertão, deu-lhe um trabuco, dizendo: – a Botanical Garden é rica, arranja-te!"

25. *Apud Revista Cível* n° 9.486 – Recorrente: Companhia Botanical Garden; Recorridos: Concessionários da Empresa Copacab*ana* – Caução de *opere-demoliendo* (Tip. Perseverança, rua do Hospício 85).

Jurisconsulto notável e jornalista, o dr. Joaquim Saldanha Marinho foi uma das grandes figuras da propaganda republicana. Nasceu em Olinda, na antiga província de Pernambuco, a 4 de maio de 1816 e faleceu no Rio de Janeiro, a 27 de maio de 1895, na casa n° 149-A da rua Conde de Bonfim. Escreveu livros de caráter político e social, entre outros *O rei e o partido liberal, A monarquia e a política do rei e A Igreja e o Estado*, com o pseudônimo de Ganganelli.

26. Adquiridos pela Empresa Locomotora (destinados à estação e às cocheiras) por 103:548$500, inclusive o imposto de transmissão de propriedade, os prédios n°s 140 a 146 da rua Larga de São Joaquim passaram, em 1878, ao acervo da Companhia Carris Urbanos.

27. O Méier não passava, então, de um arraial, fundado em terras da família Meyer, das quais foi um dos condôminos d. Jerônimo Teixeira Duque Estrada Meyer. Em

distanciados tempos, prosperou nas terras altas do Méier um cafezal, de que fora proprietário Paulo Prudêncio.
Aberta ao público uma parada da Estrada de Ferro D. Pedro II, em terrenos dos drs. Miguel e Joaquim Meyer, começaram as edificações, retalharam-se terrenos, e os mais abastados proprietários abriram ruas, sem nenhuma interferência do poder municipal. A estação do Méier só se inaugurou a 13 de maio de 1889, no local da cancela do Perna de Pau.
Cachambi, ou Caxambi, que numa parte pertencera à fazenda do Méier recomendava-se por sua salubridade. Possuía, em 1879, quatro ou cinco vielas e igual número de caminhos, ou servidões, que se tornaram ruas. A Companhia Ferro Carril Cachambi abriu alguns logradouros na localidade, inclusive o que, partindo da rua Goiás (Arquias Cordeiro), terminava no caminho de Miguel Fernandes, denominando-o a Câmara Municipal, em 27 de abril de 1882, Lucídio Lago.
Remanescente do velho Cachambi, encontra-se num outeiro, uma casa com os característicos das habitações coloniais.
28. O Engenho de Dentro tivera, a 10 de dezembro de 1873, inaugurada uma estação da Estrada de Ferro D. Pedro II, em terras da antiga fazenda do dr. Francisco Fernandes Padilha e sua esposa, d. Teresa Henriqueta Carneiro de Azambuja Padilha. Essa extensa propriedade pertencera, em parte, a d. Teresa Alexandrina de Castro Azambuja, e noutra, a seus filhos. Limitava-se com terrenos de Agostinho Vieira da Silva, dos do Engenho da Rainha, em Inhaúma; com os da Bica e de José dos Reis, e com os da família Meyer e do barão do Engenho Novo (Antônio Pereira de Sousa Barros), falecido a 12 de outubro de 1884.
A não serem as oficinas da estrada de ferro, durante muitos anos nada apresentou de seu progresso o Engenho de Dentro. Em 1885 possuía já muitas casas, todas pequenas e de nenhum gosto, e tinha um matadouro, que pertencera a um francês de nome Dumas.
29. Manuel Paim Pamplona era dono de uma pedreira na encosta do morro da Providência e um dos trechos do logradouro em que fez o assentamento de trilhos encontrava-se com as escadas do passadiço de ferro ali existente e inaugurado pela antiga Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, a 2 de dezembro de 1861. Esta obra custou 12:300$000. Foi demolida em 1879, na administração do dr. Pereira Passos, diretor dessa via férrea, em virtude do aviso nº 35, de 9 de junho, do Ministério da Agricultura.
30. Backheuser & Meyer eram negociantes importadores, este alemão e aquele brasileiro, filho de alemão. João Carlos Backeuser, espírito cultural e empreendedor, faleceu em 1881, aos quarenta anos de idade.
31. Chamava-se Vila Guarani a área do antigo mangue da praia Formosa, entre a rua deste nome e o começo do bairro de São Cristóvão, onde ficavam terrenos do Banco Industrial, de que foi um dos diretores o comendador Francisco Eugênio de Azevedo. Esses aterros, realizados na maior parte pela Empresa de Melhoramentos no Brasil, cessionária da concessão Possidônio de Carvalho, dr. Luís Rafeel Vieira Souto e outros,

abrangeram enorme extensão daquele mangue e fizeram desaparecer as ilhas dos Melões e das Moças (concessão de 24 maio de 1879).
Ali existiu o curtume do francês José Francisco Deremusson (desde 1821), que construiu um cais e abriu uma estrada para seges a terminar no Aterrado (1838). Junto ao cais do Francês, construiu-se, muito depois, a ponte do Gambá, à qual atracavam pequenas embarcações.
32. Essa situação perdurou por muitos anos, ocasionando a ruína das pontes e desastres, com ferimentos e mortes, que se registraram de 1892 a 1895.
33. Aberto o novo logradouro em princípios de 1882, aceitou-o a municipalidade a 16 de dezembro do mesmo ano, com a denominação Francisco Eugênio. Em 1900, o decreto municipal nº 774, de 15 de outubro, mudou-lhe a denominação para Rodolfo Abreu. Antigo jornalista e propagandista da República, esse conhecido industrial faleceu a 3 de agosto de 1928 no prédio nº 310 dessa rua.
34. Sepetiba ou Sipituba – cipotiba, sítio abundante de cipó ou cipozal (frei Francisco dos Prazeres Maranhão) – ocupa uma área de 78 hectares, do mar às fazendas do Piai e Santa Clara.
Em 25 de junho de 1884, a Câmara Municipal designou uma comissão de engenheiros para proceder ao levantamento topográfico da povoação, de acordo com a concessão régia de 2 de setembro de 1813.
A baía de Sepetiba, abrigada pela restinga da Marambaia, tem vinte milhas de extensão, de leste a oeste, e seis de largura, de norte a sul.
35. Antiga travessa do Cabuçu, aberta em terras do general Pedro de Alcântara Belegarde (as quais limitavam com as do barão de Uruguaiana e da condesa de Belmonte). Teve a denominação General Belegarde juntamente com a rua que terminava na de D. Romana, em sessão da Câmara Municipal, de 6 de julho de 1877, sob proposta do vereador Gervásio Mancebo.
36. Dentre esses inventos, anotemos o destinado à salvação de passageiros, e aperfeiçoado segundo um modelo de 1877, que motivara jocosa caricatura da *Revista Ilustrada* de 16 de junho do mesmo ano). O aviso do Ministério da Agricultura, nº 27, de 8 de março de 1882, declarou que, sendo incompletas as experiências feitas sobre aparelhos de salvação para evitar desastres, conviria deixar às companhias a faculdade na escolha do que melhor satisfizesse à viação.
O tipo predominante foi, em geral, o de bonde aberto. Em 1878, o engenheiro Morris Kohn expusera um modelo construído nas oficinas de Rohe & Irmãos e para o qual obtivera privilégio. Em 1897, o decreto legislativo municipal nº 440, de 11 de outubro, autorizou o prefeito a adquirir o invento de um carro sem estribos, denominado Bonde Seguro, de propriedade de Guilherme Augusto da Silva Guimarães.
37. A 10 de fevereiro de 1883, conseguira privilégio H. Ulique Delforge para um aparelho de marcar a entrada do passageiro no bonde e denominado "contador fiscalizador".
38. O primeiro decreto municipal a respeito da energia elétrica é de 4 de dezembro de

1899, autorizando o prefeito a contratar com William Reid & C. o estabelecimento, dentro do Distrito Federal, de uma ou mais usinas produtoras de energia gerada por força hidráulica. Lavrou-se contrato a 7 de junho de 1900. O decreto nº 1.112, de 22 de novembro de 1906, autorizou a revisão, *ad referendum*, do Conselho Municipal do contrato de energia elétrica, lavrado a 20 de maio de 1905 com Alexandre Mackenzie, cessionário de William Reid & C.

Finalmente, o decreto de 14 de outubro de 1907 (nº 1.143) aprovou o contrato celebrado a 25 de junho do mesmo ano entre a prefeitura e a The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company, cessionária de Alexandre Mackenzie.

39. V. neste capítulo – Remodelação e Unificação da Tração.

40. A Companhia Jardim Botânico, das grandes empresas de carris, foi a única não incluída nessa renovação. Fora a primeira, entretanto, a inaugurar, em princípios de outubro de 1892, a eletricidade em seu tráfego, na linha do largo do Machado (via Flamengo).

A Companhia Vila Isabel, em 1906, tinha quase concluída a substituição da tração animal pela elétrica. O tráfego elétrico era feito nas linhas do Matoso, São Luís Durão, Andaraí Grande e Aldeia Campista.

41. Relatório do engenheiro Artur de Miranda Ribeiro – 1897.

42. Capital de 21 mil contos dessas empresas, e mais 635, assim divididos: Companhia de Jacarepaguá, 302 contos; Cachambi, 150 contos; Elevador de Paula Matos, cem contos e Santa Cruz - Itaguaí, 83 contos.

43. Excetuadas as Companhias de Santa Cruz-Itaguaí, Cachambi, Vila Guarani e Elevador de Paula Matos.

44. Os relatórios do Ministério da Agricultura não se referem às outras empresas. As Companhias de São Cristóvão e Jardim Botânico conservam o mesmo capital de 1880. A de Carris Urbanos aumentara para 5.400 contos e a de Vila Isabel para três mil. A empresa de Cachambi reduzira, em 1888, seu capital de 150 para 130 contos.

45. Da população de 522.651 habitantes, segundo o recenseamento de 1890, 429.745 eram domiciliados na cidade e 92.906 nos subúrbios. A proporção da população suburbana, para o total de habitantes do Rio de Janeiro, que fora de 18,85% em 1870 e de 16,68% em 1872 (população total de 266.831), subira em 1890 a 17,78%.

46. A densidade da população, por prédio, era em 1890, 10,66 e por domicílio, 7,21. Em 1872 havia 30.918 prédios.

Os algarismos que coligimos dos quadros dos recenseamentos de 1872 e 1890 mostram a expansão de habitantes nas seguintes freguesias servidas pelas linhas de bondes das Companhias do Jardim Botânico e São Cristóvão.

Freguesias:	1872	1890
	habs.	habs.
Santana	38.446	67.533
Glória	22.135	44.105
Engenho Velho	15.428	36.988
Lagoa	13.447	28.741
Gávea	–	4.712
Espírito Santo	13.793	31.389
São Cristóvão	10.833	22.202

47. Dr. Adolfo José Del-Vechio – *Relatório das obras municipais*, 1896.

48. *Relatório da fiscalização de carris*, 1897 dr. Artur de Miranda Ribeiro.

49. Miranda Ribeiro, Relatório de 1897, página 144.

50. A conservação das linhas e o seu policiamento estavam regulados pelo decreto nº 5.387, de 26 de dezembro de 1874. Em 1883 a companhia de maior extensão de linhas era a de São Cristóvão, com 57 quilômetros; em seguida, a do Jardim Botânico, com quase 36, e a de Vila Isabel, com 33.

51. Em 1896, só estavam compreendidas no resumo as Companhias Jardim Botânico, São Cristóvão, Carris Urbanos e Vila Isabel. As demais empresas não forneceram informações à prefeitura municipal.

52. O total dos animais de tração é representado pelos números: em 1890, 5.923; em 1891, 6.529; em 1892, 6.939; em 1893, 6.962; em 1894, 6.995; em 1895, 6.909, só nas Companhias de Carris Urbanos, São Cristóvão, Jardim Botânico e Vila Isabel, 6.522.

53. No setênio de 1890 a 1896, existiram as seguintes estações, cocheiras e oficinas:

Em 1890	29
Em 1891	48
Em 1892	54
Em 1893	69
Em 1894	67
Em 1895	72
Em 1896	70

54. Desde 1871 já se cogitava do emprego dos trilhos de fenda. O decreto nº 4.698, de 20 de fevereiro desse ano, que estabeleceu cláusulas para execução do contrato da Companhia Locomotora, dispõe no § 1º da condição III: "O sistema de trilhos será o de fenda no meio, usado nas ruas de Londres." Contratos posteriormente lavrados com outras empresas impuseram essa obrigação.

55. Leis e posturas municipais.

56. Em 1896, contavam maior extensão de linhas as Companhias Carris Urbanos, com 68 quilômetros; São Cristóvão, com 62,589 km; Jardim Botânico, com 57,848 km; Vila Isabel, com quarenta quilômetros, Cachambi, com 16,687 km e Jacarepaguá, com 10,595 km.

57. Os dados constantes dos relatórios da fiscalização e das companhias só se referem a Botanical Garden, São Cristóvão e Vila Isabel.
Em 1883 foram transportados 35.532.926 passageiros, concorrendo a Companhia de Vila Isabel com 3.989.415. No ano seguinte, a mesma empresa transportou 4.025.743 passageiros.
58. Em 1886 as empresas possuíam 34 estações e dependências, cinco oficinas de construção e reparos e 1.940 empregados de todas as classes.
59. Relatório do ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, conselheiro Antônio da Silva Prado, 1886.
60. Os algarismo relativos a 1896 se referem às Companhias Jardim Botânico, São Cristóvão, Vila Isabel e Carris Urbanos.
A Companhia Jardim Botânico transportou nesse ano 23.581.328, e em 1895, 22.540.818, menos 1.040.510.
61. Dos 332 acidentes, 156 ocorreram nas linhas da Jardim Botânico, Vila Isabel e Carioca, falecendo 62 pessoas.
Os desastres ocasionados por trens da Central, carros e carroças, em igual período, elevaram-se a 256, dos quais 108 naquela via férrea e 153 devidos a atropelamentos de carros e carroças.
Registraram-se, ao todo, 588 desastres em trens, bondes e outros veículos, no setênio de 1890-96.
62. Página 353 – *Anuário de estatística municipal*, vol. 3°, 1912-1916.
63. Exclusive os dados de 1916, quanto à segunda classe, por falta de informações da Light. Página 354, op. cit.
64. Exclusive passageiros de segunda classe, em 1916, sobre os quais faltam dados. Página 355, op. cit.
65. A Companhia Jardim Botânico, quando se celebrou o novo contrato de unificação, em dezembro de 1916, ainda não estava compreendida no número das empresas exploradas pela Light.
66. *Anuário de estatística municipal*: 1912-1916, página 356.
As linhas da Companhia Jardim Botânico de maior número de passageiros de 1912 a 1915 foram: a do largo dos Leões, em seguida a de Ipanema e a de Águas Férreas.
67. Dez anos depois, eram os maiores acionistas: Antônio Maria dos Santos, Banco do Crédito Real e Internacional, Banco da República do Brasil, barão de Araújo Maia, barão de Oliveira Castro, João Pereira de Lemos, José Pereira Soares, Malvino da Silva Reis, Manuel Antônio da Costa Pereira e Richard Cutes Sahannon.
68. Em 1893 os dividendos pagos, relativos ao capital e lucros sociais, com os juros de 2,90%, importaram em 406:000$000.
69. O custeio dos serviços elevara-se nesse ano a 2.356:082$920.
70. Um dos primeiros diretores foi o norte-americano Charles B. Greenough (que aqui residiu no Hotel dos Estrangeiros). Retirando-se em 1878 para os Estados Unidos, foi

viver numa propriedade de campo em seu país.
Em 1883 eram diretores – Richard Cutes Sahannon (presidente), conde São Salvador de Matosinhos (vice-presidente), Pedro Gracie (secretário), José Mendes de Oliveira Castro, barão de Oliveira Castro (tesoureiro), barão de Salgado Zenha, H. B. da Costa e José Luís Tavares Guerra.
O primeiro superintendente fora J. Thompson, sucedendo-lhe a 25 de março de 1869 E. P. Moare, que foi substituído por Simeão Miller a 24 de abril de 1875. Por morte deste, a 28 de setembro de 1889, passou a superintendência ao engenheiro José Cupertino Coelho Sintra, que a exerceu até 8 de janeiro de 1893, sendo substituido pelo coronel Cândido Alves da Silva Porto.
Exerceu o cargo de diretor em 1892 o dr. Leopoldo César de Andrade Duque Estrada. Diretores em 1894: barão de Santa Leocádia, dr. Alfredo Camilo Valdetaro, dr. Antônio Alves Teixeira de Sousa, Malvino da Silva Reis e Anísio Salatiel Carneiro da Cunha. Em 1899 e 1900 assumiram cargos na diretoria o engenheiro Artur Getúlio das Neves, como presidente, e J. E. E. Berla, como secretário.
Por essa epoca, de acordo com a reforma dos estatutos, foi entregue a superintendência geral da companhia a Frederico Alboim Huntress.
71. O privilégio deveria terminar a 9 de outubro de 1893. As bases assinaladas pelo barão Ribeiro de Almeida, presidente da companhia, propuseram, para renovação de contrato, o prazo de quarenta anos.
72. Desapropriaria a companhia três prédios da rua São José, à esquina da Ajuda, para alargar a via pública e estabelecer uma estação.
Pelo contrato de 30 de agosto de 1890, contribuiu a Companhia com 1.500 contos para os cofres municipais.
73. V. *Concessões de 1872 a 81* – conde de Lajes e Francisco Teixeira de Magalhães.
74. Esse contrato, publicado no livro *Contratros e concessões*, da municipalidade (edição de 1901), página 46, faz referência à escritura de obrigações entre a Companhia e a Empresa de Construções Civis, lavrada em notas do tabelião Pedro Evangelista de Castro, a 22 de janeiro de 1894.
75. O Conselho Municipal autorizara o prefeito a modificar, de acordo com a companhia, a cláusula 28 do contrato de 23 de janeiro de 1899 (decreto legislativo nº 735, de 5 de dezembro de 1899).
76. O decreto nº 278, de 1º de fevereiro de 1902, declarou de utilidade pública a desapropriação dos terrenos necessários à abertura e entrega ao gozo público do túnel do Leme.
77. A 5 de outubro de 1882, os vereadores Malvino da Silva Reis, dr. Henrique Hermeto, Antônio Tomás Quartin e Chaves Faria haviam apresentado à Câmara Municipal um projeto para estender a linha de bondes de Botafogo até Copacabana e Leblon. Lembravam a construção de um cais na praia do Russel e a abertura de um túnel em Copacabana, merecendo tal projeto apoio d'*O Globo* (6 de outubro de 1882) e do

Jornal do Commercio, d'*O Cruzeiro* e da *Gazeta de Notícias* (7 de outubro de 1882).
78. Numa crônica de Machado de Assis, publicada pouco depois daquela inauguração, presta o ilustre escritor seu depoimento acerca do primeiro bonde elétrico que viu rodar na cidade em que nascera:
"Não tendo assistido à inauguração dos bondes elétricos, deixei de falar neles. Nem sequer entrei em algum, mais tarde, para receber as impressões da nova tração e contá-las. Daí o meu silêncio da outra semana. anteontem, porém, indo pela praia da Lapa em um bonde comum, encontrei um dos elétricos, que descia. Era o primeiro que estes meus olhos viam andar. Para não mentir, direi que o que me impressionou, antes da eletricidade, foi o gesto do cocheiro. Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu bonde, com um grande ar de superioridade. Posto que não fosse feio, não eram as prendas físicas que lhe davam aquele aspecto.
Sentia-se nele a convicção de que inventara, não só o bonde elétrico, mas a própria eletricidade..." "Em seguida, admirei a marcha serena do bonde, deslizando como o barco dos poetas, ao sopro da brisa invisível e amiga. Mas, como íamos em sentido contrário, não tardou que nos perdêssemos de vista, dobrando ele para o largo da Lapa, a rua do Passeio e entrando eu na rua do Catete. Nem por isso o perdi de memória. A gente do meu bonde ia saindo aqui e ali, outra gente entrava adiante, eu pensava no bonde elétrico..."
79. Desprovido de iluminação, tendo água canalizada até a Igrejinha, era um imenso areal, com uma ou outra casa de construção modesta, o bairro de Copacabana, de 1895 e 1896. Seu comércio não passava de algumas vendolas. Não havia padarias nem açougues, abastecendo-se os moradores no bairro de Botafogo. Acentuou-se de forma admirável seu desenvolvimento em 1906, com o projeto da avenida Atlântica, na administração Pereira Passos, e por essa época já possuía o bairro muitos prédios. Numa das visitas que fizera em fins de 1902, o ilustre prefeito ainda encontrara uma linha de bitola estreita, na qual o coronel Silva transportava, em bondinho, os compradores de terrenos de sua propriedade, em Ipanema.
O dr. Paulo de Frontin, em sua brilhantíssima administração, em 1919, realizou grandes obras na avenida Atlântica, estendendo-as ao Leblon e à lagoa Rodrigo de Freitas, aformoseando-se ainda mais essa parte da cidade.
80. *Relatório* do engenheiro Mitchell, de 10 de agosto de 1894.
81. Quando a Companhia do Jardim Botânico iniciou a tração elétrica, Bruxelas tinha abandonado, na companhia de *tramways*, o sistema Julien, voltando ao emprego de animais. Paris tinha variedade de processos aplicados à tração. A ligação elétrica fazia-se por meio de tubos e condutores subterrâneos. Nas três linhas de St. Denis e Madalena à Ópera e a Neully, adotava-se o sistema de acumuladores elétricos, montados pela casa Bourdon. Havia na linha dos arrabaldes o sistema de locomotivas sem focos (Franco) e na de St. Cloud a Madalena, de ar comprimido e água quente (sistema Melzarski). No fim do ano de 1892 havia em exploração nos Estados Unidos da América do Norte

13.415 *tramways* elétricos, percorrendo 99,550 km de linhas, elevando-se esta extensão, em 1893, a 120 km, com 18.233 *tramways* e em 1894, a 190 km, tendo em tráfego 39.500 carros. Boston tinha todas as linhas férreas impulsionadas pela eletricidade. Em 1895, a West End Rail Way Company possuía 1.344 carros e uma rede de 440 km. Em quatro anos, as despesas de exploração diminuiram de 74% e sobre a receita de 68%, e os dividendos distribuídos aumentaram de setecentos mil a 1.450.000 dólares. Este imenso sucesso repercutiu na Europa: na Inglaterra adotou-se a tração elétrica na linha Laedes, e em várias outras linhas de Lyon, Bordeaux, Marselha, Bruxelas, Florença, Milão, Halle, Remscheid, Hamburgo, Bremen, Essen, Belgrado, Budapest e Kew. Em Tóquio, no Japão, e na Austrália, adotaram o transporte elétrico. Berlim era, nesse gênero, a obra-prima da Europa, devido à rapidez das comunicações.

82. Durante o ano de 1903 o consumo de carvão foi de 4.887 toneladas, cujo custo ascendeu a 186:199$420, verificando-se uma média de 38$175 por tonelada métrica, inclusive os carretos.

83. Os decretos legislativos municipais nos 337, de 2 de outubro de 1896, 509, de 9 de janeiro de 1897, e 615, de 4 de novembro de 1898 regularam a profissão de motorneiros de carros elétricos. É de 15 de maio de 1902 (decreto legislativo nº 888) a proibição de trafegarem carros elétricos comboiando mais de um bonde.

84. O decreto nº 85, de 19 de maio de 1894, autorizou o prefeito a entrar em acordo com a Companhia para tornar pública a passagem do túnel da Real Grandeza e orçar a construção de outro túnel ou de uma passagem a céu aberto, entre Botafogo e Copacabana. Os dois túneis foram abertos pela Companhia Jardim Botânico, tendo sido um deles recentemente alargado, na administração municipal do dr. Alaor Prata.

85. Despendeu a Companhia do Jardim Botânico, com o túnel do Leme, 917:000$000, e com a substituição da tração elétrica 822:000$000. O túnel era iluminado, a princípio, por cinco lâmpadas elétricas de arco, de mil velas cada uma, a expensas da companhia, tendo sido inaugurada a iluminação na presidência do competente diretor, engenheiro Artur Getúlio das Neves, falecido a 26 de janeiro de 1928.

86. Dezoito anos antes, em sessão do Conselho Municipal, em 1896, cogitou-se da construção da linha do Leblon.

87. A renda líquida, em 1896, atingiu 662:572$000 e a de 1895, 667:468$000.

88. Incluídos no de segunda classe os *caras duras*, nos quais podiam viajar passageiros descalços.

89. Em conseqüência dos distúrbios de 14 de novembro de 1904 e dias subseqüentes, na revolta popular chamada dos *quebra-lampiões*, foram danificados vários carros, sendo dois carros motores destruídos por incêndio.

90. Restier Gonçalves, em pesquisas a que procedeu para seus proveitosos estudos, registrou a data de 08 de novembro de 1862, em que William Gilbert Ginty obtivera licença para construir, na qualidade de gerente da empresa, um alpendre na estação principal.

91. Em sessão do Conselho Municipal de 1° de agosto de 1896, foi votado, em terceira discussão, o projeto mandando restituir 81:688$000, da desapropriação de prédios nesses logradouros (Anais do Conselho). O decreto n° 323, de 20 do mesmo mês e ano, mandou satisfazer essa importância, recolhida aos cofres municipais.

92. Em 1890 havia 11 estações, cocheiras e oficinas; em 1893, dez estações, cinco oficinas e três cocheiras, em 1896, 19 estações, oficinas e cocheiras. Nestes anos, o pessoal empregado no tráfego era representado por 420 indivíduos. O número de animais de tração apresentava o seguinte movimento: em 1890-1.222; em 1893-1.415; em 1.896-894; em 1903-328, baixando em 1909, quando já se achava uniformizada a tração elétrica, a 31 animais.

93. Com o correr dos tempos, o vocábulo inglês *bond* passou também a significar, na linguagem pitoresca dos rapazes da Escola Militar – o grupo de conversadores (dos que se reuniam nos alojamentos da praia Vermelha). Se era numeroso o grupo, chamava-se um *bond* completo.

94. Eram maiores acionistas em 1892: Antônio Calasãs Raythe, barão de Oliveira Castro, barão de São Joaquim, Cândido Coelho de Oliveira, Domingos Xavier da Silva Braga, Estêvão José da Silva, dr. Eugênio Tourinho, dr. Francisco Álvares de Azevedo Macedo, Georges Wilmoth, Henrique do Couto, João Inácio Tavares, José Antônio Soares Pereira, José Antônio Vieira Veiga, José Dias Delgado de Carvalho, José Francisco Ramos de Faria, José Pereira Soares, Luís Antônio Garcia Júnior e visconde de Castelo de Lousã.

95. José Dias Delgado de Carvalho, general honorário, faleceu em 1896. Em sua memória, a municipalidade, pelo decreto n° 486, de 16 de dezembro de 1897, deu o nome Delgado de Carvalho à antiga rua Industrial, aberta em 1894.

96. Eram os decanos dos empregados superiores, em 1892, o chefe de contabilidade, Alfredo Maxwell, e Antão Joaquim da Mota, este, com uns 15 anos de serviços e aquele, com cerca de 23, desde os primeiros dias de instalação da companhia.

97. A lei orçamentária do Império para o exercício financeiro de 1889 (decreto n° 3.394, de 24 de novembro de 1888) estabelecera, aliás, condições pelas quais ficara o governo autorizado a renovar os contratos das companhias de bondes, quando terminassem os prazos respectivos. Essa mesma lei estabelecera, também, impostos, com aplicação especial aos institutos de assistência da cidade e pagos pelas empresas de transporte.

98. Fora principal interessada nesse tráfego a Empresa Ferro Carril e Túnel do Rio Comprido (segundo o contrato celebrado com a Câmara Municipal a 25 de outubro de 1886), não tendo, porém, efetuado nenhum trabalho de construção.

Alegando prejuízos, movera essa empresa contra a Companhia de São Cristóvão um pleito judicial por motivo do assentamento de trilhos em ruas do Rio Comprido. Esses prejuízos foram calculados em 291:731$800 no pleito em que obteve ganho de causa a Companhia de São Cristóvão, que, por essa época, iniciara ação de embargo contra a famosa Metropolitana.

99. Encontra-se no vol. 2° da *Consolidação das leis e posturas municipais*, dos drs. Alexandrino Freire do Amaral e Ernesto dos Santos Silva, a correspondência trocada entre a companhia e a prefeitura.

100. Ver Remodelação e Unificação da Tração, neste capítulo.

101. Aviso n° 55 de 25 de janeiro de 1875: "Declara ao procurador da coroa, na Relação do Rio de Janeiro, que o governo não pode providenciar sobre mandados de embargos das obras do assentamento de trilhos das Companhias São Cristóvão e Fluminense, expedidos pelo juiz de direito da Segunda Vara Cível; convindo que se suscite conflito de jurisdição, nos termos do art. 24 do regulamento de 5 de fevereiro de 1842".

102. O aviso n° 354, de 22 de julho de 1881, permitiu que a Companhia São Cristóvão procedesse à experiência da tração a vapor e, havendo esta conseguido resultado satisfatório, obteve a diretoria o devido consentimento do Ministério da Agricultura, estabelecendo-se esse sistema na linha da Tijuca, de acordo com o aviso ministerial de n° 5, a 13 de janeiro de 1882, que mandou igualmente substituir os trilhos primitivos pelos Legrand. As primeiras locomotivas usadas foram as da fábrica Baldwin Locomotive Works. Em fins de 1889, inaugurou-se esse sistema de tração na subida do Pedregulho, mas teve, nesta primeira fase, curta duração.

O Serviço para a Tijuca sofreu pequena interrupção, de fins de 1890 a 1892. Nos últimos dias de 1892, foi feita nova distribuição a respeito desse tráfego, estendendo-se em 12 de agosto de 1894, no da Tijuca, até o largo da Segunda-feira, e no do Pedregulho, nas mesmas condições anteriores, servindo máquinas do sistema Kraus, de Munique.

103. Ao ser discutido em sessão do Conselho Municipal, de 30 de julho de 1896, o projeto n° 121 sobre esse assunto, houve prolongado debate, falando os intendentes Júlio Carmo e Honório Gurgel, apoiando este projeto nos termos em que fora redigido. Lembrava Honório Gurgel o passado de Benfica de cinqüenta anos antes, isto é, em 1847, ao tempo em que o comércio desse lugar era assaz importante, recebendo diretamente os gêneros de alimentação pela estrada da Polícia, a célebre estrada de penetração no território fluminense.

104. Pelo contrato de 31 de maio de 1901, revogado a 19 de junho do mesmo ano, as linhas largo de Catumbi, Coqueiros e Matadouro teriam passagens de duzentos réis. As demais, excetuada a da Tijuca, seriam incluídas na tarifa de trezentos réis.

105. Aceita com a denominação Hipódromo Nacional, a 2 de agosto de 1899, por ter sido aberta em terrenos da sociedade anônima do mesmo título. Quase dez anos depois, a 19 de julho de 1909, passou, pelo decreto n° 732, a denominar-se rua Afonso Pena.

106. A cancela da Estrada de Ferro Central do Brasil ficava no mesmo local da atual passagem de nível das Estradas da Linha Auxiliar, Leopoldina Railway e Rio do Ouro. Desapareceu quando se construiu o viaduto da Central, cujas obras, começadas em maio de 1905, terminaram em 1907.

A construção desse viaduto fora sugerida, aliás em 1898, naquele ponto, no relatório

do engenheiro Miranda Ribeiro, devendo ser a obra realizada por conta da municipalidade, quando a sua receita permitisse tal dispêndio.

107. Edital assinado pelo gerente Silva Porto e pelo engenheiro fiscal Francisco José de Freitas, em 1° de janeiro de 1875.

108. Do carro imperial se utilizou o monarca várias vezes, entre elas, quando, doente desceu da Tijuca, a 30 de junho de 1887, fazendo a viagem da Muda até o largo de São Francisco de Paula, tendo tomado aí o coche da casa imperial que o transportou até o Arsenal de Marinha, onde embarcou com destino ao Gironde, para a sua penúltima viagem à Europa.

109. Nesses carros de bagagem e mistos, o desembarque da carga, em frente à casa dos destinatários, era anunciado por meio de uma buzina.

110. Em 1881 possuía a companhia 1.608 animais de tração; em 1891, 2.289 e foram adquiridos nesse ano mais 295. Existiam em 31 de dezembro de 1892, 2.176. Houve nestes dois últimos anos grande mortalidade; numerosos animais comprados em Sorocaba foram vitimdos pelo laparão.

111. Em 1882 estendia-se a linha por quatro quilômetros. O serviço era feito por meio de três carros.

Transportou a Companhia Cachambi nesse ano 151.437 passageiros, que deram a receita de 15:143$700. Em 29 de agosto de 1885 pediu a companhia permissão para modificar a segunda linha autorizada pelo decreto nº 7.418, de 9 de agosto de 1879 e mais uma linha para a Boca do Mato, que lhe foi concedida pelo decreto nº 9.567 de 13 de março de 1886, ampliação da concessão contida no decreto 7.093, de 1878, com o novo ramal para a serra do Mateus.

112. Com o ativamento dos serviços da Companhia de Cachambi, administrados pela Ferro Carril de Vila Isabel, abriram-se e melhoraram-se as ruas de Cachambi, Eulina, Glória, Hermínia, Olaria, São João (Basílio de Brito), São Gabriel, Amélia, Getúlio e Tenente França.

113. Inaugurou-se a 10 de março de 1907 uma passagem elevada, pouco adiante da estação do Engenho Novo, ligando a rua Lins de Vasconcelos com a de Arquias Cordeiro, para o tráfego de bondes da linha do Engenho de Dentro. Foi demolida de fins de setembro a princípios de outubro de 1925.

114. Ver Remodelação e Unificação da Tração, neste capítulo.

115. A praça Tiradentes, antiga da Constituição, fora outrora constituída por terrenos pantanosos e barrentos. Em sessão da Câmara Municipal de 21 de janeiro de 1852, resolveram os vereadores mandar gramar a referida praça, plantando árvores de copar nos lados externos das ruas, nas diagonais e nos vértices dos triângulos. Foi esta a primeira tentativa para arborização da praça. Tratou-se logo do calçamento a macadame. Era o ponto central limitado por *frades de pedra*, sobre os quais estavam chumbadas grossas correntes de ferro, para evitar o trânsito de veículos naquele trecho.

116. O primeiro ensaio, entre nós, de arborização regular de logradouros públicos fora

feito nos tempos coloniais. O local escolhido fora o largo do Paço, com o plantio sistemático de árvores destinadas a "sombrear os embarcadiços e a maruja", que ali estacionavam, segundo a provisão de 17 de setembro de 1820.

117. Em 1897, a renda arrecadada e proveniente de cargas e bagagens transportadas elevou-se à soma de 125:725$ – no primeiro semestre, 60:254$400 e no segundo, 65:470$600.

118. Ver Remodelação e Unificação da Tração, neste capítulo.

119. A usina de eletricidade da Companhia de Vila Isabel ocupava uma grande área. Depois da de Manguinhos, em Inhaúma, cuja chaminé, com 75 metros de altura, consideravam então a maior da cidade do Rio de Janeiro, a da usina elétrica da Vila Isabel era a mais alterosa.

120. Em 1893 o número de animais de tração ascendia, exatamente, a 1.845, descendo a menos de oitocentos em 1905, e a menos de cem em 1906.

121. O aviso do Ministério da Agricultura nº 116, de 18 de novembro de 1886, determinou que os carros, cujos bancos tivessem menos de 1,65m de comprimento só admitissem três passageiros.

122. A cláusula 13 do contrato de 21 de dezembro de 1894 dispunha que a prefeitura poderia resgatar a concessão em qualquer tempo.

O decreto nº 513 de 28 de março de 1898 revogou para todos os efeitos essa cláusula, evidentemente arbitrária.

123. Ver Remodelação e Unificação da Tração, neste capítulo.

124. A pedreira de São Diogo (com os terrenos que a cercavam e dois prédios) foi adquirida pela Estrada de Ferro Central do Brasil, por sessenta contos, por escritura pública de 20 de abril de 1889.

A pedra dali extraída anteriormente custara à Estrada a soma de 297:693$513.

125. Ocupados esses carros e vagões, em grande parte, no transporte de café, da Estrada de Ferro Central do Brasil para os trapiches, ensacadores e exportadores. Esse transporte elevou-se, em 1897, a cerca de dois milhões e trezentos mil sacos.

126. Os relatórios oficiais e das companhias de carris, que correm impressos, mas raríssimos, são, em sua maioria, deficientes, quanto a informações estatísticas.

Este capítulo, muito resumido, procura condensar, em traços largos, os principais fatos dos serviços de carris. Sobre a viação da cidade do Rio de Janeiro, a documentação existente no Arquivo Municipal é tão extensa e preciosa que chegaria para muitos volumes.

127. Em 1894, em novembro ou dezembro, assumira o cargo de diretor da Companhia Carioca, o engenheiro João Cândido Murtinho, que ficara com a direção técnica das obras a executar. Em 1895, figuravam como os maiores acionistas: dr. Eduardo Augusto de Sousa Santos (com 11.500 ações), Antônio Ferreira Butler (com 2.900), Francisco de Paula Palhares (8.001) e Banco da República do Brasil (quinhentos).

128. A linha de bondes, sobre os arcos superpostos do Aqueduto da Carioca, na altura

de 46 metros e extensão de 272, percorre a gigantesca obra de arte colonial, transformada em viaduto, com os seus 42 arcos de alvenaria, alcançando do morro de Santo Antônio, o de Santa Teresa. Os arcos inferiores têm a altura máxima de 18 metros da planície, abaixo da plataforma que serve de leito à linha de carris.

Essa monumental construção foi começada pelo governador João da Silva e Sousa em 1673 e ultimada no governo do conde de Resende, tendo sido, porém, aproveitada para abastecimento d'água à cidade desde a governança de Gomes Freire de Andrade (conde de Bobadela), em 1747. A linha da Companhia Carioca acompanha o Aqueduto em quase todo o seu percurso. Da rua Petrópolis até os segundos Dois Irmãos tinha, em 1847, 2.701 braças ou 5.942,20m de extensão. O seu comprimento total é de 6.600 metros.

129. A Companhia Carioca e a do Jardim Botânico deram preferência, para uso de suas linhas, a motores e a todo sistema denominado trólei empregados pela General Electric Company.

130. Em 1855 foram adquiridos pelo governo imperial, para o serviço de abastecimento de água, pela quantia de 20:000$, os terrenos pertencentes a Agostinho Figueiredo e Silvestre Pires Chaves, conservando o local que pertencera a este último proprietário o seu nome, e tornando-se, depois do tráfego dos bondes da Ferro Carril Carioca, muito conhecido e freqüentado.

Próximo à estação do Silvestre existe uma inscrição referente à Caixa d'Água, cuja gravura se vê à página 18, 3° volume de *Testemunhos e indícios vários na ex-cidade de São Sebastião, atual capital federal*, de B. Sanmartin.

As terras que abrangiam o Silvestre pertenciam a Luís Moutinho Alves da Silva e por este foram cedidas à Fazenda Real, em 1818. No 2° volume de *Aforamentos* (p.32), publicação do Arquivo Municipal, Restier Gonçalves faz referência não só a esse Luís Moutinho Alves da Silva, cuja chácara dava fundos para os terrenos de Silvestre Pires Chaves, como ao decreto de agosto de 1817, sobre o tombamento de todas as terras onde houvesse nascentes d'água, proibindo-se o corte da mata, segundo aquele decreto.

131. O decreto n° 608, de 15 de junho de 1906, aprovara os planos e a planta da nova linha em prolongamento, e também declarara desapropriados os terrenos necessários à execução dessa obra.

132. Data de 1857 a primeira tentativa da construção de uma linha de carris na floresta da serra da Carioca. Planeou-a o visconde de Mauá. O início do grande empreendimento, não realizado por embaraços supervenientes, acha-se assinalado na Mesa do Imperador. Um grupo de capitalistas ingleses pretendeu resolver essas dificuldades, mas teve também de recuar diante da construção de 11 túneis e cinco viadutos. Em 1865 e 66, novas tentativas se fizeram, estabelecendo um sindicato franco-belga vários traçados, fracassando de novo o tentâmen por dificuldades econômicas. Em 1903, o industrial Francisco Casimiro Alberto da Costa incumbiu o engenheiro brasileiro Artur da Silva Pinto dos estudos a respeito, reconhecendo este profissional a possibilidade de se

construir a linha sem túneis.

133. Na legislação municipal ainda se encontra referência à Companhia de Bondes de Jacarepaguá nos decretos nos 107, de 24 de novembro de 1898;985, de 03 de junho de 1901, e 876, de 05 de maio de 1902.

134. Em 1906, a linha da Taquara era, como ainda hoje o é, dividida em duas seções – de Cascadura à praça Asseca e deste ponto ao lugar da Taquara. A linha da freguesia dividia-se em três seções – praça Asseca – Tanque e daí à porta d'Água.

135. As primeiras tentativas, no Rio de Janeiro, para o emprego da energia e da luz elétricas, datam de 1883. Neste ano, a 21 de novembro, Pedro Kurckez requereu consentimento do governo para fazer experiência de luz elétrica na praia de Botafogo. Mais tarde, a Companhia Força e Luz, com sede nesta capital, tendo suas oficinas estabelecidas no largo de São Francisco de Paula nº 22-A (janeiro de 1888), no intuito de realizar no Brasil o melhoramento da iluminação e da tração elétrica pelo sistema Julien, contratou com o empresário do teatro Lucinda fazer uma série de experiências de lâmpadas incandescentes (descoberta de Édison, em 1879) e com a Companhia de São Cristóvão, nas suas linhas de bonde.

136. Além das tentativas que enumeramos na nota anterior, a aplicação da eletricidade fora, em novembro de 1890, objeto de um pedido de concessão do norte-americano Benito Nikols, para fundar nesta cidade o serviço mensageiro, por ele já estabelecido em Nova Iorque e Buenos Aires.

A longa petição, acompanhando detalhes do invento, consta de documentos do Arquivo Municipal (catalogados sob nº 12.227).

Em 1891 requereram, também, à municipalidade, concessões para serviços de mensageiros elétricos: Carlos Alexandre Carlisle, negociante, o dr. De Wit C. Green e o francês A. G. Faget (este último em agosto).

137. Clube de Engenharia – *Questão do privilégio de zona das companhias de carris*, Tip. do *Jornal do Commercio*, 1904.

138. Essa última parte do parecer foi combatida, mostrando os seus opositores, com toda razão, os graves prejuízos que à veiculação da cidade resultaria de semelhante medida.

139. O decreto municipal de 1905 – nº 1034, de 20 de junho, concedera ao engenheiro Luís Filipe Gonzaga de Campos permissão para transmitir e distribuir por meio de aparelhos mecânicos, elétricos, e caloríficos, as energias residuais dos fornos de fabricação de ferro e aço destinados aos motores da indústria particular e do serviço público.

140. Agitado foi o debate que se travou na imprensa, em torno do contrato *ad referendum* do Conselho Municipal, distinguindo-se o *Jornal do Commercio* a *Gazeta de Notícias*, *A Notícia*, *A Tribuna*, *Diário de Notícias*, *Correio da Manhã*, *O Paiz*, *O Século*, uns contrários e outros favoráveis à ação do prefeito do Conselho Municipal.

No *A Notícia*, o brilhante cronista Medeiros e Albuquerque, colocando-se em ponto de

vista infenso ao contrato, publicou alguns artigos de crítica severa e documentada, que repercutiram no próprio Conselho Municipal, quando se discutiu o convênio de 25 de junho de 1907.

O Economista Brasileiro, revista semanal da economia, finanças, política e literatura, dirigida por Felisbelo Freire – nº 7 de 31 de julho de 1907 – publicou o ilustrado historiador e financista longo estudo a respeito da inovação dos contratos das companhias de carris.

Um comunicado ao *Correio da Manhã*, em defesa do contrato, alegava que, em Buenos Aires, se pagavam dois reales fortes (quatrocentos réis da nossa moeda) por uma viagem de bonde da praça da Vitória à Escola Militar de Palermo, distância superior à do largo de São Francisco a Catumbi, e dois reales (ou duzentos réis) até o Passo Molina, distância inferior a São Cristóvão.

141 Quando se deu a unificação, o capital dessas empresas montava a 21.000 contos, assim discriminados: o da Companhia de São Cristóvão, 12 mil contos, em sessenta mil ações de 200$; o da Carris Urbanos, seis mil contos, em trinta mil ações de 200$ e o da Vila Isabel, três mil contos, em quinze mil ações de 200$000.

142 Antes do contrato de 1907 e das obras de remodelação e unificação, diferentes eram as bitolas adotadas: a da Jardim Botânico -1,44m; da Vila Isabel - 1,42m; da São Cristóvão - 1,37m; da Carioca e Jacarepaguá um metro e das Carris Urbanos, Cachambi e Vila Guarani - 0,82m.

O sistema de fios aéreos e postes adotado pelas Companhias de Carris, quando eletrificadas as suas linhas, mereceram acerbas críticas de ordem técnica, entre outras as do engenheiro Tito Barreto Galvão.

143 *Hidrografia do estado do Rio de Janeiro* – Matoso Maia Forte.

Oscar de Macedo Soares *apud* op. cit.

144 *Jornal do Brasil*, 26 de junho de 1932.

145 A respeito da Empresa Metropolitana publicou-se em 1889 (tipografia de Antônio Winter, rua do Hospício nº 91) – *Breve notícia sobre o estabelecimento da Estrada de Ferro Metropolitana.*

146 Nos *A Pedido*, um cronista anônimo verberava a crise de transporte e concluía: "Com uma população de 1.200.000 habitantes, a cidade do Rio de Janeiro reclama meios mais aperfeiçoados de transporte. Ninguém perderá nesse certame; ao contrário, quando a Estrada de Ferro Metropolitana tiver levado ao píncaro de nossas montanhas e às planícies de Cascadura e Irajá, Benfica e Praia Pequena o sangue e a vitalidade de que elas carecem, verão os despeitados que nesta grande cidade há lugar para todos e que a ninguém se quis prejudicar. O general Deodoro e o seu grande ministro, barão de Lucena, autorizando esse melhoramento, conquistaram a gratidão do povo fluminense que verá, em breves dias, a Ilha do Governador transformada em um vasto celeiro e valorizados os terrenos suburbanos; reanimada, enfim, toda a população por onde passar a nova artéria da nossa futura civilização".

147 Penhasco de 395 metros de altura, talhado a prumo, à esquerda da entrada do porto do Rio de Janeiro, sendo despido de vegetação numa das faces e nas outras coberto desde a base. A denominação que conserva proveio de ter semelhança com a forma de barro em que se coalhava, nos engenhos coloniais, o caldo de cana.

148 Nesse edifício, construído em 1858, esteve a Escola Militar até 1904, data em que foi transferida para o Realengo. Na Expoisção Nacional de 1908, transformado o edifício, foi o palácio das Indústrias e, mais tarde, de 1912 a 1919, a sede da Escola do Estado Maior do Exército. No mesmo prédio, posteriormente, aquartelou-se o 3º Regimento de Infantaria.

149 *Guia artístico do Rio de Janeiro*, edição do Foto Estúdio Hubert, 1922, com inúmeras fotogravuras.

150 Felisbelo Freire, no 1º volume, p. 89, da *História da Cidade do Rio de Janeiro* diz que, em 1599, a esquadrilha holandesa, do comando do almirante Van Nort, quando pretendia entrar no porto, fora hostilizada por esse forte.

151 Divergindo, num ou noutro ponto, a respeito da fundação no Cara de Cão e sobre a trasladação da cidade em 1567 para o morro do Descanso (o desaparecido Castelo), publicou o erudito Morales de Los Rios, no tomo especial da *Revista do Instituto Histórico*, 1ª parte, páginas 989 a 1350 (consagrado no Congreso de História em 1914), extenso estudo sob o título Subsídios para a história da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.

Quando se demoliu a igreja dos frades capuchinhos, no morro do Castelo, foi retirado o marco da fundação da cidade, que se encontrava no cunhal daquele templo e, juntamente com a lápide que cobria o túmulo de Estácio de Sá, removido para a nova sede do convento, à rua Conde de Bonfim, no dia 20 de janeiro de 1922.

Suplemento

(Notas sobre estradas de ferro no perímetro da cidade do Rio de Janeiro)

Estrada de Ferro para a Tijuca – Legislação

1870 – Decreto nº 4.575, de 23 de agosto. Concedeu a Félix Emílio Taunay[1] autorização para, por meio de uma companhia que se organizar, construir e custear uma estrada de ferro do Andaraí Pequeno ao Alto da Boa Vista.

1872 – Decreto nº 4.898, de 13 de março. Prorrogou por um ano o prazo concedido pelo decreto nº 4.575.

1874 – Decreto nº 5.730, de 27 de agosto. Aprovou, com algumas modificações, os estatutos da Estrada de Ferro da Tijuca, de conformidade com o privilégio outorgado a Félix Emílio Taunay.

Além dessa linha, estabeleceu o art. 1º, parágrafo único desse decreto, que poderia a companhia proceder à construção de um ramal, partindo da casa denominada – do Afonso – no Andaraí Pequeno, até a passagem de Jacarepaguá.

Pelo art. 2º do mencionado decreto, ficavam pertencendo à companhia todos os direitos, privilégios e ônus, de acordo com o contrato celebrado com o concessionário ou com os organizadores da companhia, senador Joaquim Floriano de Godói, dr. João Ribeiro de Almeida, Francisco de Figueiredo e dr. Francisco Pinheiro Guimarães.

A duração da companhia seria de setenta anos, salvo a condição do § 2º da claúsula 8ª da concessão do privilégio ou nos casos especificados no art. 295 do Código Comercial e no art. 35 do decreto nº 2711, de 19 de dezembro de 1860, ou quando "sofrerem prejuízos que absorvam, além do fundo de reserva, 50% do capital social".

1882 – Decreto nº 8.372, de 7 de janeiro. Concedeu autorização a B. Kemp e J. White, sob o mesmo sistema do privilégio dado aos engenheiros Pereira Passos e Teixeira Soares (Estrada de Ferro do Corcovado), para uma estrada de ferro entre a raiz da serra da Tijuca, desde o ponto terminal dos bondes da Companhia São Cristóvão, até o Alto da Boa Vista, com dois ramais de linhas de carris, partindo deste último ponto.

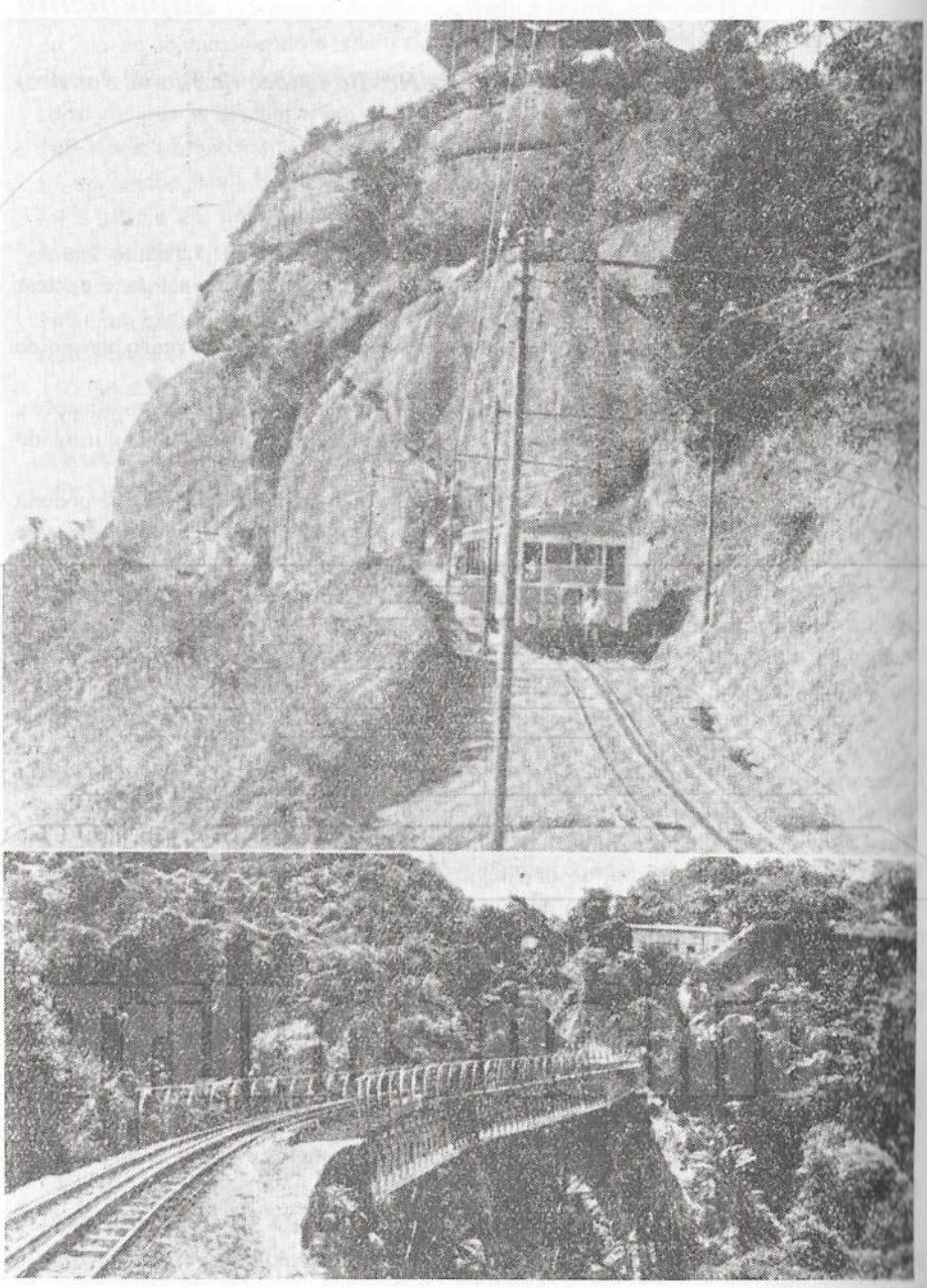
A linha da raiz da serra a Boa Vista seria do sistema Riggenback.

1886 – Decreto nº 9.550, de 23 de janeiro. Concedeu à Companhia de Estrada de Ferro do Norte privilégio para construção de um ramal que terminasse no Alto da Boa Vista, na Tijuca.

— Decreto nº 9.620, de 31 de julho. Aprovou os estudos definitivos do ramal da Tijuca, da Estrada de Ferro do Norte.

1890 – Decreto nº 706, de 30 de agosto. Prorrogou até 30 de julho de 1891 o prazo marcado para conclusão das obras do ramal da Estrada de Ferro do Norte, a terminar na Tijuca.

— Decreto nº 815, de 4 de outubro. Autorizou a Estrada de Ferro do Norte a transferir o ramal da Tijuca à Estrada de Ferro da Tijuca (concessão de 1870).



Carro elétrico da Estrada de Ferro do Corcovado e viaduto do Silvestre
(A.G.C.R.J.)

— Decreto nº 954, de 5 de novembro. Concedeu à Companhia Estrada de Ferro da Tijuca privilégio para assentar trilhos na estrada Nova da Tijuca, reduzindo a bitola.

1891 – Decreto nº 660, de 9 de setembro. Concedeu à Companhia da Estrada de Ferro da Tijuca, privilégio para o prolongamento da construção, do Alto da Boa Vista até a fazenda do Mocke, e da travessa São Salvador até a praça Tiradentes.

1894 – Decreto nº 1.665, de 20 de janeiro. Declarou caduca a concessão para construção do ramal para Tijuca, de que tratava a cláusula 7ª do decreto nº 8.725, de 4 de novembro de 1882 (concessão a Alípio Luís Pereira da Silva).

1895 – Decreto nº 2.039, de julho. Revalidou a concessão da Estrada de Ferro da Tijuca, com as modificações de algumas cláusulas do seu contrato, redução do privilégio a 45 anos e divisão da linha em quatro seções.

1896 – Decreto nº 2.314, de 23 de julho. Prorrogou os prazos fixados para conclusão das obras.

1897 – Decreto nº 2.478, de 15 de março. Prorrogou os prazos fixados no decreto de 1896 para ultimação das obras.

— Decreto nº 2.658, de 1º de novembro. Autorizou o alargamento da Estrada de Ferro da Tijuca, de 0,60m para 1,44m.

Em virtude desse decreto, lavrou-se a 28 de janeiro de 1898, na Prefeitura Municipal, o termo de obrigação assinado pelo engenheiro-chefe das obras daquela estrada, dr. Adolfo Aschoff.

— Lei Orçamentária – nº 489, de 13 de dezembro. Prorrogou por mais cinco anos o prazo para conclusão das obras da Estrada de Ferro da Tijuca (art. 40).

1898 – Decreto nº 3.164, de 27 de dezembro. Aprovou a planta para uma estação, no Alto da Boa Vista, da Estrada de Ferro da Tijuca[2].

A 14 do mesmo mês e ano, inaugurava-se a Estrada de Ferro da Tijuca, de tração elétrica, com o percurso de cinco quilômetros, da raiz da serra até o Alto da Boa Vista, segundo o novo traçado do engenheiro Aarão Reis.

A 16 de setembro de 1899, abriu-se ao tráfego outro trecho, com dois e meio quilômetros, desde a rua Uruguai até o local denominado Usina[3].

1902 – Decreto nº 4.414, de 21 de maio. Transferiu ao Banco do Brasil a concessão da Estrada de Ferro da Tijuca, passando nesse ano a administrá-la a Companhia de São Cristóvão, que se tornou cessionária pelo decreto nº 4.979, de 22 de setembro de 1903.

Após a inovação de contratos desta empresa e de outras, ficou a concessão pertencendo à The Rio de Janeiro Tramway, Light & Power C. Ltd.

Quando ministro o conselheiro Felizardo de Sousa e Melo, apareceu o primeiro projeto de uma via férrea para a Tijuca, patrocinando-o o barão de Mauá (Ver nota 122 do capítulo 9).

Coincidiu esse projeto com o início de um serviço metódico de plantio de árvores

na floresta da Tijuca, cabendo, desde 1857, ao major Manuel Gomes Archer, a direção técnica dessa admirável obra.

Ao grande artista que aformoseou todos os recantos da montanha, e que faleceu octogenário, faz encomiásticas referências o ilustre Ferreira da Rosa, no Rio de Janeiro em 1922.

Manuel Gomes Archer nasceu no Rio de Janeiro, a 31 de outubro de 1821 e faleceu na fazenda Independência, em Campo Grande, em 1905, segundo o professor Magalhães Correia.

Estrada de Ferro Corcovado

1882 – Decreto nº 8.372, de 7 de janeiro. Concedeu aos engenheiros Francisco Pereira Passos e João Teixeira Soares[4], ou à companhia que organizassem, privilégio por cinqüenta anos, para construção, uso e gozo de uma estrada de ferro do sistema Riggenback (cremalheira), entre a rua do Cosme Velho, no bairro das Laranjeiras e o alto do Corcovado[5].

A 16 de abril do mesmo ano, aprovou o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas as plantas do traçado da estrada, a primeira que se construía no Brasil para atender a fins de turismo.

1883 – Decreto nº 8.946, de 19 de maio. Aprovou os estatutos da estrada.

— Decreto nº 8.959, de 21 de junho. Aceitou estudos definitivos para construção da linha.

Esta, de bitola de um metro, com alinhamentos retos em 31% de seu comprimento total e 69% em curvas, todas do mesmo raio igual a 120,76m, teria a declividade máxima de rampas, entre Paineiras e Corcovado, de 30%.

Por essa época já se achava adiantada a organização de todos os serviços da companhia, cujo capital, de quatrocentos contos, era constituído por duas mil ações de 200$.

Inaugurou-se o primeiro trecho da linha a 9 de outubro de 1884, entre a estação da rua Cosme Velho nº 151 e as Paineiras (na altitude de 464 metros), com a extensão de 3.760 metros, e sob a responsabilidade técnica dos engenheiros Pereira Passos, Marcelino Ramos da Silva e outros[6].

Entre a estação das Paineiras e o extremo da linha, no alto do Corcovado[7], inaugurou-se, a 1º de julho de 1885, o pequeno trecho da via férrea, cujo ponto culminante está a 670 metros.

1887 – Decreto nº 9.791, de 17 de outubro. Transferiu a estrada, com todos os seus pertences, ao engenheiro José Leite Ribeiro de Almeida.

1889 – Decreto nº 10.246, de 31 de maio. Autorizou o engenheiro Ribeiro de Almeida a transferir a concessão ao cidadão inglês Brady ou à empresa que este organizasse.

1899 – Decreto nº 3.204, de 26 de janeiro. Aprovou a planta do terreno necessário a um hotel-restaurante, junto à estação do Silvestre[8].

Em 1907, a Estrada de Ferro do Corcovado passou à propriedade da The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company Limited, substituindo-se em 1912 a tração a vapor pela elétrica.

Foi a primeira via férrea no Brasil que empregou em suas linhas a eletricidade.

Do ponto terminal até o alto do penhasco, onde esteve o chapéu do sol, acima do pavilhão de ferro, há acesso para o monumento de Cristo Redentor (com 38 metros de altura), inaugurado a 12 de outubro de 1931 e cuja iluminação permanente se iniciou a 30 de julho de 1932, sob os auspícios do Centro Carioca e do vespertino *O Globo*[9]. Até o monumento, a subida é fácil e curta, em caminho aladeirado. Do cimo da montanha se descortina grande parte da cidade.

Os cenários indescritíveis, variados e surpreendentes, empolgam, subjugam o observador. A natureza reveste-se de uma magnificência encantadora. Por toda parte, os esplendores da vegetação. Aqui e ali, na vastidão da cidade, distinguem-se, em miniatura, ruas, estradas, caminhos que se alongam, abeirando montes, muros, chácaras e quintalejos.

Percebem-se os caprichosos talhos das quebradas e, até onde o olhar alcança, a casaria estende-se doirada pelo sol de verão ou esmaecida pela neblina do inverno.

A perspectiva é inenarrável. Sente-se, mas não há palavras que traduzam a grandeza do espetáculo que se depara "naquele canto de província" – como o denominou Mário Pedemeiras – canto de província, calmo e convidativo, à beira da cidade...

Ramal da estrada Sapucaí

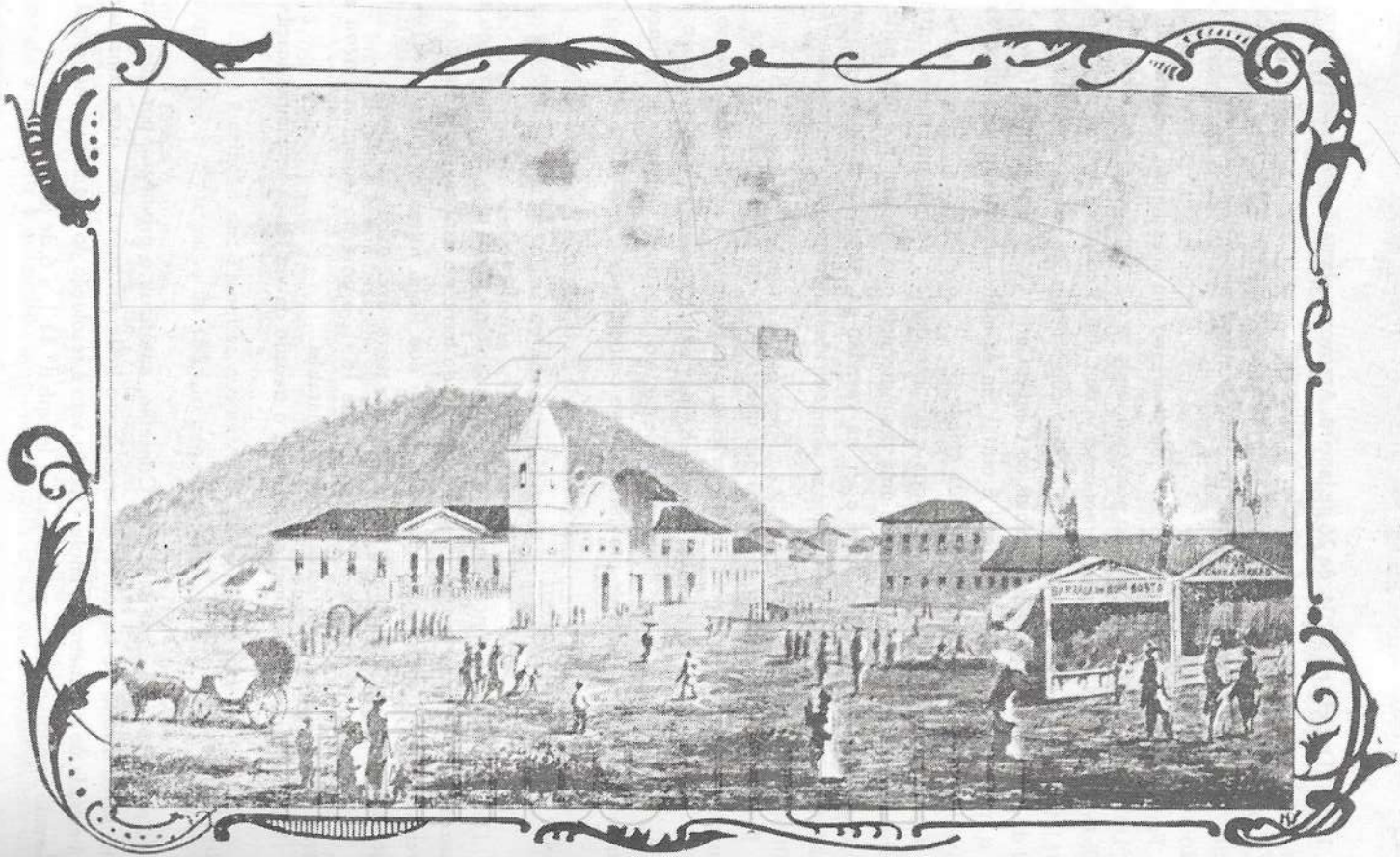
De acordo com a concessão que lhe dera o governo geral, essa estrada chegou a construir parte da linha que, atravessando trecho do território carioca, desde Botafogo, deveria atingir o porto fluminense de Angra dos Reis, numa extensão de 193 quilômetros. Essas obras foram, numa pequena parte, executadas na Gávea.

Pelo decreto nº 587, de 10 de outubro de 1891, o governo federal autorizou a mesma empresa a estender seus trilhos a Guaratiba.

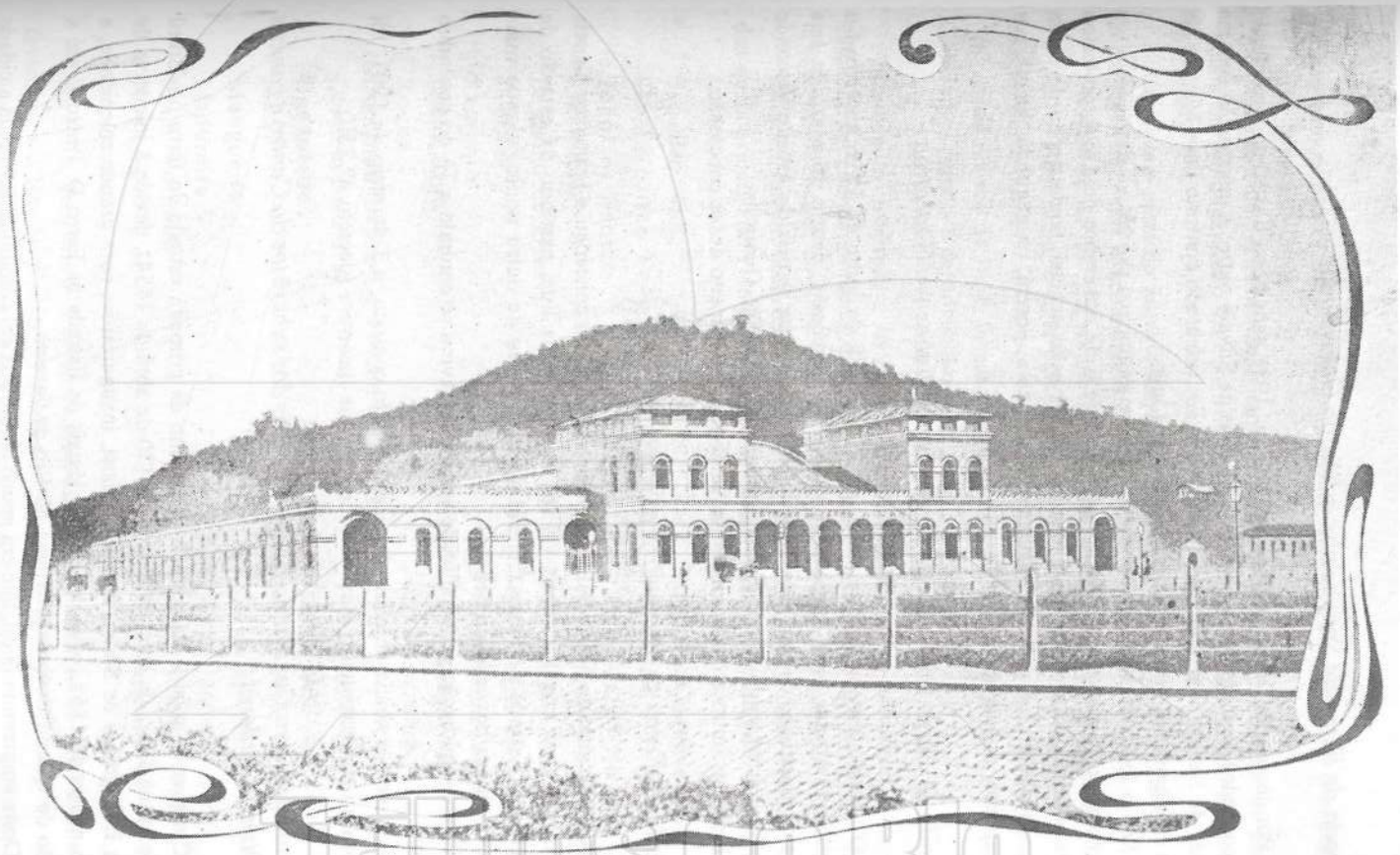
Não se inaugurou o ramal projetado, e o traçado da via férrea teve modificação.

Estrada de Ferro Grande Circuito

Concessão municipal dada pelo Conselho, autorizou o privilégio, por quarenta anos, salvo direito de terceiros, ao engenheiro Félix Antônio Lima, para construir uma estrada de um metro de bitola. Oposto veto à resolução do Legislativo municipal, o Senado rejeitou-o, sendo promulgada a lei sob nº 41 I, a 6 de julho de 1893.



Antiga igreja matriz da freguesia de Santana, demolida para dar lugar ao largo em frente à estação da Central (A.G.C.R.J.)



Primeira estação do Campo, da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II
(A.G.C.R.J.)

Estrada de Ferro de Sapopemba à Ilha do Governador

Por decreto de 26 de outubro de 1895 (nº 191), sancionou o prefeito a resolução que concedeu ao engenheiro civil José Martins da Silva e outro, a construção de uma estrada de Sapopemba à Ilha do Governador. Foi celebrado contrato com Martins da Silva e engenheiro João Franklin de Alencar Lima.

Sob o fundamento de que o ato do governo municipal exorbitava das respectivas atribuições, o Ministério da Viação, em aviso de 6 de novembro de 1895, protestou contra a validade da concessão e mandou propor ação judicial, tendo ganho de causa a municipalidade na primeira instância, perdendo-a, porém, na segunda. Ficou, por esse motivo, nula a concessão[10].

Estrada de Ferro da Praça da República a Piabas em Guaratiba

O decreto legislativo municipal (nº 310) de 28 de julho de 1896 autorizou o prefeito a contratar, com quem mais vantagens oferecesse, dentro do prazo de seis meses, a construção de uma estrada de bitola estreita entre as ruas do Areal e Visconde de Itaúna, estendendo-se até Piabas, embaixo da serra de Guaratiba.

Nenhum outro ato administrativo se conhece a respeito dessa concessão.

Estrada de Ferro de Mangueira a Sepetiba

A 10 de abril de 1897, o decreto legislativo nº 390 concedeu a Francisco Canela autorização para construir uma via férrea econômica que, partindo da estação da Mangueira (Estrada de Ferro Central do Brasil), ou de outro ponto julgado mais conveniente no povoado de Sepetiba.

Para a exploração de semelhante via férrea, lavrou-se contrato a 31 de dezembro de 1898.

Por inobservância de cláusulas essenciais do contrato, a 2 de maio de 1901, foi imposta ao concessionário a caducidade, em que incorrera (decreto nº 250).

Estrada de Ferro Central do Brasil – Linhas dos subúrbios do Centro e ramais no Distrito Federal

Cinco anos após a inauguração de trecho da primeira estrada de ferro no Brasil – a de Mauá à raiz da serra de Petropólis (30 de abril de 1854), devido à iniciativa de Irineu Evangelista de Sousa, barão de Mauá, inaugurou-se, com grande solenidade, a 29 de março de 1858, o trecho de oito léguas da Estrada de Ferro D. Pedro II até a estação de Queimados, na província do Rio de Janeiro.

Deste empreendimento, que em pouco tempo pôs em comunicação rápida a cidade

do Rio com o interior do país foi, sem dúvida, verdadeiro organizador o engenheiro Cristiano Benedito Ottoni.

Couberam-lhe, igualmente, como primeiro diretor dessa via férrea, os projetos iniciais de prolongamento da construção através dos territórios de Minas Gerais e São Paulo[11].

Ocupava a pasta do Império naquela época, o marquês de Olinda[12], e era a cargo desse ministério que estava o serviço de viação pública[13].

Abriram-se ao tráfego, na mesma data da inauguração, as estações do Campo (central) e Cascadura, e uma parada em Venda Grande, no Engenho Novo (atual estação deste nome).

Ainda no ano de 1858, foram abertas as estações de São Cristóvão e Sapopemba (Deodoro) – esta a 8 de novembro e aquela a 2 de dezembro.

Linhas do Subúrbio – As demais estações da linha dos subúrbios, a partir de 1861, foram abertas à medida que se ia operando a deslocação dos habitantes da área urbana do município da Corte para a vasta Zona Suburbana ou Rural.

Damos a seguir, obedecendo à ordem cronológica, os nomes das estações, muitas das quais principiaram simples paradas, e as datas de inauguração de cada uma:

Estações	*Datas de inauguração*
São Francisco Xavier	16 de maio de 1891
Todos os Santos	27 de dezembro de 1868
Riachuelo	1° de fevereiro de 1869
Engenho de Dentro	11 de maio de 1871
Piedade	17 de abril de 1873
Sampaio	12 de julho de 1885
Derby Club	2 de agosto de 1885
Rocha	1° de dezembro de 1885
Cupertino (depois Dr. Frontin e atualmente Quintino Bacaiúva)	1° de maio de 1886
Encantado	15 de abril de 1889
Méier	13 de maio de 1889
Mangueira	10 de agosto de 1889
Madureira	15 de junho de 1890
Praia Formosa	15 de maio de 1896
D. Clara	4 de fevereiro de 1897

Na linha do Centro, inauguraram-se em 1898: a estação de Anchieta, a 1° de fevereiro, e o Rio das Pedras (Osvaldo Cruz), a 17 de abril.

No viaduto da estrada, inaugurou-se a 12 de outubro de 1907 a estação Lauro

Müller, em substituição à da praia Formosa, que se achava localizada a poucos metros do antigo Mangue da Cidade Nova.

A 4 de fevereiro de 1897, inaugurou-se a linha circular dos subúrbios, que termina em D. Clara. Iniciou-a o dr. Paulo de Frontin, a 23 de novembro de 1896, sendo a estação levantada em terreno doado por d. Clara do Amaral. Essa linha, com o desenvolvimento de 945 metros separa-se pouco antes da estação de Madureira e entronca-se com a linha do Centro, depois dessa estação.

Ramais

1°) O da Gamboa – através de dois túneis no morro da Providência[14], cujas obras foram principiadas a 21 de novembro de 1877, inaugurou-se a 1° de junho de 1879, com o desenvolvimento de 2.596 metros até a estação marítima.

2°) O de Santa Cruz, partindo de Deodoro (antiga Sapopemba), com 34.774 metros, até o antigo curato de Santa Cruz, foi aberto ao tráfego a 2 de dezembro de 1878.

Melhoramentos nas linhas

Em 31 de dezembro de 1871, inaugurou-se a linha dupla até o Engenho de Dentro, projetada em 1869 pelo diretor Mariano Procópio Ferreira Laje. Estendeu-se em 1875 até Sapopemba, tendo sido iniciado o tráfego a 16 de maio.

Só a 19 de janeiro de 1897, na primeira administração do dr. Paulo de Frontin, se abriu uma terceira linha, até Madureira, com 16,564km de extensão.

No mesmo ano, a segunda linha atingiu Nazaré (Anchieta), nos limites do Distrito Federal com o estado do Rio de Janeiro, prosseguindo até Maxambomba (Nova Iguaçu).

Em 1903, começou a construção da quarta linha, da Central a Deodoro, inaugurando-se a 6 de novembro de 1904 o trecho até D. Clara. Em 1907, já estavam concluídas e inauguradas as obras daquela linha, facilitando o tráfego de trens expressos e rápidos do ramal de Santa Cruz e das linhas de São Paulo e Minas.

O dr. Frontin, em sua segunda administração, iniciada em janeiro de 1910, executou vários melhoramentos, que completaram o plano geral da remodelação de serviços da estrada.

Retificou-se a grande curva da linha, entre Piedade e Quintino Bocaiúva.

Construíram-se, entre Engenho de Dentro e Madureira, a quinta e a sexta linhas.

Por essa época, foi duplicada a linha do ramal de Santa Cruz até Campo Grande. Estende-se daí à estação da Paciência, uma grande reta de quase oito quilômetros, que, observada a distância, dá impressão dos antigos caminhos abertos em vastas

planícies.

Esse ramal, com 40,689km, desde Deodoro, apresenta, noutros pontos, trechos construídos também em retas, como o da Vila Militar a Realengo.

Viaduto

É a mais notável obra de arte da Estrada de Ferro Central do Brasil, no território do Distrito Federal, o viaduto que transpõe o canal do Mangue e as suas avenidas laterais, entre a praia Formosa e São Cristóvão – cujos trabalhos tiveram início a 18 de maio de 1905, quando ministro da Viação o dr. Lauro Severiano Müller e diretor da Central o engenheiro Gabriel Osório de Almeida. Inaugurou-se esse viaduto a 12 de outubro de 1907, sendo ministro daquela pasta o dr. Miguel Calmon e diretor da nossa grande via férrea o engenheiro Aarão Reis.

Organizou o projeto para sua construção o engenheiro Carlos Euler, fiscalizando as obras, com assinalada competência profissional o engenheiro José de Andrade Pinto, subdiretor da 5ª divisão, o qual, dias após a inauguração, foi vítima de deplorável desastre[15].

As linhas elevadas têm a extensão de 1.940 metros, assentando o sólido viaduto, em parte sobre uma muralha de cimento armado seccionado, tendo três vãos em arco

Cristiano Ottoni

de duas articulações, sobre o canal do Mangue, e um vão de 19,4m, constituído por arcos rígidos de três articulações, sobre a passagem da rua Figueira de Melo. Sobre a rua São Cristóvão, se vê a terceira seção do belo viaduto, com um vão de 28,40m, formado por arcos do mesmo sistema.

Por toda a extensão das linhas elevadas se levantaram muros de arrimo, de cimento armado e constituídos por painéis em simples armadura, engastados em gigantes da mesma espécie, em dupla armadura.

Para realização dessa obra, abriram-se créditos iniciais de Rs. 1.600:000$, em julho de 1905 e abril de 1906, ascendendo, porém, a despesa total, até a sua inauguração, ao triplo daquela importância.

Tráfego

Contando, apenas, cinco estações no território da cidade do Rio de Janeiro e seu termo, localizadas nas freguesias de Santana, Engenho Velho, São Cristóvão, Inhaúma e Irajá, inaugurou a Estrada de Ferro D. Pedro II em 16 de março de 1861 o serviço regular de trens para os subúrbios[16], custando as passagens de primeira classe novecentos réis até o Engenho Novo e 1$500 até Cascadura.

Havia passagens de segunda e terceira classes, que custavam, respectivamente, seiscentos réis e 1$000, para o Engenho Novo e Cascadura, nos carros de segunda classe e trezentos e quinhentos réis, nos de terceira.

Suprimiram-se em 1870 as passagens de terceira classe.

Aumentou-se nesse ano o número de composições até Cascadura[17].

Nos anos abaixo indicados, transportou essa via férrea em trens de subúrbios e de pequeno percurso:

Anos	Passageiros
1866	263.306
1876	1.200.781
1886	1.399.029
1896	5.257.683
1906	19.239.236
1910	23.841.115
1915	28.186.057
1916	28.928.111
1920	36.654.388
1925	54.549.342
1926 (Subúrbios - 32.767.696; Ramal de Santa Cruz - 23.745.241)	56.512.937

1927	60.130.631
1928	79.688.255
1929	81.914.173
1930	84.000.000

Nestes algarismos estão compreendidos, desde 1910, os passageiros da Linha Auxiliar da Central (bitola estreita). O aumento anual médio de passageiros nos subúrbios, de 1890 a 1909, foi de 7,28%.

No período de 1886 a 91, em que tomou grande vulto o tráfego, em conseqüência do emprego de maior número de composições na linha dos subúrbios, foram transportados 9.096.056 passageiros.

No qüinqüênio de 1892-96, o número de passageiros transportados elevou-se a 20.856.088.

Aumento absoluto, por cento	170
Aumento anual, médio por cento	162

Números totais de passageiros, segundo as estações de 1886 a 1896

São Francisco Xavier	2.340.663
Rocha	1.397.744
Riachuelo	1.950.958
Sampaio	1.405.975
Engenho Novo	3.490.954
Méier (a partir de 1889)	3.266.585
Todos os Santos	2.112.142
Engenho de Dentro	4.542.508
Encantado (a partir de 1889)	1.438.385
Piedade	2.219.576
Dr. Frontin (Quintino Bocaiúva)	988.425
Cascadura	4.058.513
Madureira (a partir de 1890)	374.434
Sapopemba (Deodoro)	365.182
Total	29.952.044

Na administração do dr. Aarão Reis, tendo em vista os freqüentes desastres ocorridos nas passagens de nível, sugeriu aquele engenheiro ao Ministério da Viação o fechamento por muro, ao longo das linhas, constituindo-se passagens elevadas ou subterrâneas nas estações. Excetuadas as de São Cristóvão e Mangueira, todas as demais estações de subúrbios dispunham até dezembro de 1932 desse utilíssimo melhoramento[18].

Em 1926 trafegaram diariamente no território do Distrito Federal 250 trens de passageiros, a saber:

Nos subúrbios da Central a D. Clara	166
Da Central a Deodoro	26
Da Central a Bangu e Santa Cruz	58

A renda bruta da antiga Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1858, na importância de 302:278$900, atingiu num vintênio 10.022:525$424, em 1878. Quando se proclamou a República, a arrecadação de todas as rendas dessa via férrea ascendera à soma de 11.876:537$974.

Em 1906, a receita geral atingiu 26.114:833$893 e, em 1910, 29.484:531$413. Em 1923 a receita arrecadada produziu a soma de 105.264:671$697, despendendo-se 118.939:342$359, havendo um déficit na importância de Rs. 13.674:670$662.

Estrada de Ferro – Linha Auxiliar da Central do Brasil

Da antiga estrada de ferro construída pela Empresa de Melhoramentos no Brasil[19], obedecendo a admirável traçado, originou-se a Linha Auxiliar da Central do Brasil, que se estende do Distrito Federal até o município fluminense de Paraíba do Sul.

A 1° de novembro de 1893, inaugurou-se o tráfego de Mangueira a Sapopemba, no Distrito Federal, em condições bem precárias, assim se conservando, até que em março de 1898 teve grande melhoria.

Neste ano, estavam em construção, sob a direção do dr. Frontin[20], vários trechos da Estrada de Melhoramentos, no estado do Rio de Janeiro.

Sendo diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil o engenheiro Gabriel Osório de Almeida (1903-1906), foi incorporada nessa via férrea, a 2 de julho de 1903, em virtude do aviso de 30 de junho do mesmo ano, do Ministério da Viação e Obras Públicas, a Estrada de Ferro Melhoramentos no Brasil, com 61 estações e paradas.

A escritura pela qual a Fazenda Federal fizera a compra compreendera a encampação de algumas concessões e aquisição de bens não discriminados no valor total de 21.830 contos[21].

Em 1904 foram inventariados todos os bens, apurando-se o montante do custo da estrada, no valor de 9.317:178$601.

A 16 de julho do mesmo ano, justificou-se, pelo aviso ministerial n° 835, a denominação de Linha Auxiliar e, a 21 de agosto, passou a ter início a estrada, nas proximidades da praia Formosa.

Atendendo à necessidade de desenvolvimento das regiões além da estação Honório Gurgel, resolvera a Empresa de Melhoramentos prolongar a linha até Pavuna, para o serviço de trens de subúrbios, construindo mais tarde uma linha circular nessa

Estrada de Ferro Central do Brasil
Movimento de passageiros
(Extratado de vários relatórios)
Subúrbios: 1886-1896

	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
Zonas:											
Urbana	1.099.931	1.036.288	1.027.146	916.120	954.510	1.161.950	1.297.375	1.987.047	2.075.755	2.158.483	2380.404
Suburbana	379.098	383.635	393.735	377.996	555.268	890.570	1.149.635	2.040.143	2.259.399	2.631.176	2.926.678
Somas	1.479.029	1.419.923	1.420.881	1.294.116	1.509.778	2.052.520	2.447.010	4.027.190	4.335.154	4.789.659	5.257.082
Aumento por cento											
Zona Urbana	–	1.6	–	–	–	21	11	53	4	3.9	8
Zona Suburbana	–	1.2	2.6	–	46	60	29	77	10	16	11
Aumento médio por cento sobre o ano precedente	–	1.4	0.06	–	16	36	19	64	7	–	9

Distâncias e Altitudes das Linhas dos Subúrbios e do Centro, no Distrito Federal

Estações	Distâncias absolutas à Central (Quilômetros)	Distâncias relativas à estação anterior (Metros)	Altitude acima do nível do mar (Metros)
Central:			
Lauro Müller	2,366	–	7,319
São Cristóvão	3,360	0,994	3,887
Derby-Club	4,217	0,857	8,112
Mangueira	4,872	0,655	11,145
S. Francisco Xavier	5,906	1,034	15,935
Rocha	6,488	0,582	13,924
Riachuelo	7.094	0,606	14,672
Sampaio	7,747	0,653	16,509
Engenho Novo	8,612	0,865	16,336
Méier	9,471	0,859	22,573
Todos os Santos	10,180	0,709	27,004
Engenho de Dentro	11,392	1,212	25,600
Encantado	12,141	0,749	27,455
Piedade	13,191	1,050	34,802
Quintino Bocaiúva	14,355	1,164	40,010
Cascadura	15,418	1,063	33,583
Estribo de Madureira	16,450	1,032	28,838
D. Clara	17,184	0,704	28,264
Madureira	17,679	0,495	27,593
Osvaldo Cruz	18,406	0,727	20,010
Pref. Bento Ribeiro	19,285	0,879	19,600
Marechal Hermes	20,515	1,230	16,421
Deodoro	22,056	1,541	16,412
Ricardo de Albuquerque	24,474	2,418	26,069
Anchieta	26,507	2,033	19,589

Distâncias, Inaugurações e Altitudes
no Ramal de Santa Cruz

Número de ordem	Estações	Distâncias absolutas à Central (Metros)	Distâncias relativas à estação anterior (Metros)	Datas das inaugurações	Altitude (Metros)
1	Vila Militar	24,264	2,208	18 de agosto de 1910	21,030
2	Cel Magalhães Bastos	25,180	0,916	18 de agosto de 1914	22,710
3	Realengo	27,395	2,215	2 de dezembro de 1878	32,422
4	Bangu	31,089	3,694	1° de maio de 1890	40,387
5	Senador Camará (ex-Viegas)	33,228	2,139	1° de julho de 1923	40,389
6	Santíssimo	35,883	2,655	23 de novembro de 1890	47,391
7	Senador Vasconcelos	39.080	3,197	7 de novembro de 1914	33,112
8	Campo Grande	41,621	2,541	2 de dezembro de 1878	26,000
9	Inhoaíba (ex-Eng. Trindade)	45,320	3,699	1° de setembro de 1912	21,954
10	Paciência	49,283	3,963	1° de junho de 1897	20,948
11	Santa Cruz	54,774	5,491	2 de dezembro de 1878	8,762
12	Parada do Prado	55,627	0,853	1° de janeiro de 1884	5,200
13	Matadouro	56,493	0,871		

localidade.

Estações no território do Distrito Federal e datas de inauguração

Alfredo Maia	10 de maio de 1905
Mangueira (extinta)	28 de maio de 1898
Triagem (antiga Jockey Club)	30 de setembro de 1910
Herédia de Sá (antiga parada)	15 de setembro de 1898
Vieira Fazenda (antiga parada)	28 de março de 1898
Del Castilho	28 de março de 1898
Zieze (parada ou chave Zieze)	25 de março de 1908
Cintra Vidal	20 de novembro de 1905
Terra Nova	15 de fevereiro de 1908
Tomás Coelho	15 de fevereiro de 1908
Cavalcanti (antiga Curvelo Cavalcanti)	15 de fevereiro de 1908
Engenheiro Leal	15 de fevereiro de 1908
Eduardo Araújo	15 de fevereiro de 1908
Magno	28 de março de 1898
Turiaçu	1911
Sapé	17 de março de 1905
Honório Gurgel	1908
Barros Filho	28 de março de 1898
Costa Barros	25 de março de 1905

Desapareceram ou mudaram de nomes as estações e paradas de São Cristóvão, Fruteiras, Jockey Club, Inharajá (que tomou a denominação de Turiaçu), Sapopemba e Tomasinho, que ainda existiam em 1903.

Com a passagem da antiga Melhoramentos para o domínio da Central do Brasil, reconstruiu-se a linha em 1905, melhorando-se o material rodante. Os trens, que eram em número de oito, foram aumentados para 16 e, pouco depois, para 24, na linha dos subúrbios, crescendo ainda o tráfego em fins de 1924.

Neste ano, tinham sido duplicadas as linhas entre Triagem e Del Castilho, Terra Nova e Tomás Coelho, e Magno a Honório Gurgel.

À margem destas estações floresciam povoações, que dia a dia prosperam, tornando-se pequenas vilas.

Abrangendo o período de 1920 a 1925, em que mais se acentuou o desenvolvimento da edificação naqueles lugares, os algarismos abaixo indicam a soma de passageiros que viajaram na Linha Auxiliar, de Alfredo Maia (denominação dada em honra do ministro da Viação, dr. Alfredo Eugênio de Almeida Maia) à Pavuna

Anos	Passageiros
1920	2.578.999
1921	2.770.852
1922	3.540.318
1923	3.553.905
1924	3.611.904
1925	3.768.676

Em 1921 já trafegavam diariamente 62 trens de passageiros na linha dos subúrbios – cuja extensão total era de 28.204 metros, excluída a circular da Pavuna, com 4.062 metros.

Compreendendo linhas principais e ramais, a Central (bitola larga) e a Linha Auxiliar (bitola estreita) têm a extensão de 110,020km no Distrito Federal.

Estrada de Ferro - The Leopoldina Railway

Constituída por uma série de linhas e ramais, de antigas concessões, The Leopoldina Railway Company, Ltd., com os seus 2.205 quilômetros em tráfego, é a estrada de ferro de maior extensão no Brasil. Percorre os estados do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e do Espírito Santo, numa grande faixa de terras, mantendo comunicações diárias da capital da República com alguns lugares daqueles territórios.

O decreto federal nº 7.479, de 20 de julho de 1909, concedeu-lhe privilégio para prolongar suas linhas até o cais do porto do Rio de Janeiro.

Pela importância de seu tráfego e da zona que atravessa no Distrito Federal, de densa população, ocupa a Leopoldina Railway o segundo lugar entre as vias férreas que concorrem para o desenvolvimento do município carioca.

A primeira concessão para uma estrada de ferro que, partindo diretamente da cidade do Rio de Janeiro, fosse ter a Petrópolis, na província do Rio, tem a data de 4 de novembro de 1882 (decreto nº 8.725), em favor de Alípio Luís Pereira da Silva, com privilégio por setenta anos, tendo sido os seus estudos definitivos aprovados pelo decreto nº 9.011, de 15 de setembro de 1883.

A 28 de fevereiro de 1884 principiaram os trabalhos de locação da linha da então Estrada de Ferro do Norte, modificados a 9 de agosto do mesmo ano (decreto nº 9.258).

Inaugurou-se o tráfego até Meriti a 23 de abril de 1886.

Pertencia nesta época à The Rio de Janeiro Northern Railway Company, de que se tornou cessionária The Leopoldina Railway[22], regularizando o tráfego, na extensão de 45,340km, da estação de São Franciso Xavier ao entroncamento da sua linha

principal, na serra, em direção a Petrópolis, em trecho da antiga concessão da Companhia Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará.

Em 1897, organizou-se a empresa inglesa The Leopoldina Railway, aumentando o primitivo capital.

Coincidiu esse fato com o surto de trabalho que rapidamente transformou pequenas localidades de Inhaúma e Irajá, servidas pela estrada, em importantes núcleos de população suburbana e rural do distrito.

Além da sua estação inicial, que estava situada em São Francisco Xavier, contava as de Jockey Club (Triagem), Bonsucesso, Penha e Meriti.

Os outros pontos do percurso eram simples paradas: Benfica, Amorim, Ramos, Olaria, Quilômetro 10, Brás de Pina, Cordovil e Vigário Geral, dentro do Distrito Federal.

De Benfica a Ramos, margeando até Amorim (em Manguinhos) o mangue de Benfica, desenvolvia-se a linha numa reta de quatro quilômetros. Graças aos sucessivos aterros, à margem da linha, solidificou-se o leito, em excelentes condições de segurança para o tráfego[23].

Quatro trens de subúrbios trafegavam diariamente, antes de 1897, na única linha que existia até Meriti, com desvios em Bonsucesso, Penha e na parada de Lucas.

O primeiro núcleo de habitantes dessa zona que mais acentuadamente prosperou foi Bonsucesso. Esta localidade e as de Ramos, Olaria e Penha, em pouco tempo – entre os anos de 1898 a 1902 – tiveram os seus terrenos divididos em lotes, organizando-se simultaneamente empresas para construção de prédios.

Ramos transformou-se em empório comercial e num dos centros de maior atividade na zona da Leopoldina Railway.

Aquela enorme área de terrenos que se alonga entre as estradas de ferro da Linha Auxiliar e Leopoldina Railway apresenta possibilidades para ainda maior desenvolvimento, podendo abrigar considerável massa de população proletária.

Até os limites do Distrito Federal com o estado do Rio se estendem 18 quilômetros de linhas, ficando a estação de Vigário Geral a 17,870km.

Bonsucesso, cinco metros acima do nível do mar, na baixada que se encontra com o litoral interior da baía de Guanabara, dista nove quilômetros da estação inicial, dois da de Amorim e um da de Ramos.

A 11 quilômetros da estação Barão de Mauá, está Olaria, que se distancia apenas um quilômetro da estação de Ramos, e quase dois da Penha.

Trafegavam diariamente, em 1926, da estação principal à Penha, cerca de 78 trens. Aos domingos, circulavam, além destes, mais trinta composições.

A partir de 1928 aumentou esse tráfego, elevando-se a cerca de cem o número de trens diários.

Tende a crescer o transporte de passageiros, à vista da notável expansão que se vai operando até a Penha, e do progresso de outros lugares, de Brás de Pina a Vigário

Geral[24].

Inaugurou-se a 6 de novembro de 1926, de acordo com o que dispõe o decreto federal nº 16.513, de 25 de julho de 1924, a nova estação central de The Leopoldinia Railway com a denominação Barão de Mauá, na avenida Francisco Bicalho, no prolongamento do canal do Mangue, e entre as ruas Figueira de Melo e Francisco Eugênio e o viaduto da Central.

A cerimônia da instalação dos serviços iniciais na estação Barão de Mauá celebrou-se com a presença do ministro da Viação, dr. Francisco Sá. Na mesma ocasião, foi ali colocado o busto do grande brasileiro Irineu Evangelista de Sousa, visconde de Mauá, que desde 30 de abril de 1884 se achava no saguão da estação de Petrópolis[25].

Datas de inauguração de estações de The Leopoldina Railway no Distrito Federal

Barão de Mauá	6 de novembro de 1926
Triagem (antiga parada)	1910
Amorim (antiga parada)	5 de setembro de 1910
Bonsucesso	23 de outubro de 1886
Ramos	23 de outubro de 1886
Olaria (antiga parada)	1910
Penha	23 de outubro de 1886
Penha Circular	1910
Brás de Pina (antiga parada)	5 de setembro de 1910
Cordovil (antiga parada)	1910
Lucas (antiga parada)	1908
Vigário Geral (antiga parada)	1910

Tempo de percurso dos trens

Até Triagem	7 min. da estação principal
Até Amorim	11 min. da estação principal
Até Bonsucesso	14 min. da estação principal
Até Ramos	18 min. da estação principal
Até Olaria	21 min. da estação principal
Até Penha	25 min. da estação principal
Até Penha Circular	28 min. da estação principal
Até Brás de Pina	30 min. da estação principal
Até Cordovil	33 min. da estação principal
Até Lucas	36 min. da estação principal
Até Vigário Geral	40 min. da estação principal

Transporte de passageiros em trens de subúrbios da Leopoldina Railway

Anos	Nº de passageiros
1900	582.860
1903	752.088
1906	1.163.681
1909	1.544.805
1912	2.060.422
1915	4.305.414
1918	5.773.689
1921	9.103.465
1925	15.371.688
1928	19.981.783
1931 (1ª classe, 7.046.107; 2ª classe, 15.981.783)	23.027.890

Em 1915 esses trens transportaram mais 2.244.992 passageiros do que no ano de 1912, tendo-se ainda acentuado esse aumento de 1915 em diante, numa progressão contínua, como se vê dos algarismos coligidos.

Estrada de Ferro do Rio do Ouro

Construída com o objetivo de servir à conservação das redes de abastecimento d'água à cidade do Rio de Janeiro, foi aberta ao tráfego, provisoriamente, a 15 de janeiro de 1883.

Os trabalhos de locação começaram a 6 de agosto de 1876, e assentaram-se, em 1877, trilhos da Quinta do Caju até o quilômetro 5, prosseguindo as obras em direção à serra do Tinguá, na extensão de 58,056km.

Em 1883, computavam-se a extensão da linha-tronco e os ramais:

Da Quinta do Caju à represa do Rio do Ouro	52,858 km
De Cava à ponte do rio Santo Antônio	1,770 km
Ramal de Inhaúma	2,171 km
Ramal para o Engenho de Dentro	0,983 km
Ramal de Olaria	0,274 km

Custou sua construção aos cofres públicos a soma de 2.544:167$197.

A estação principal esteve durante largo período na antiga Quinta Imperial do Caju[26], atravessando a linha os distritos de São Cristóvão, Engenho Novo,

Inhaúma e Irajá, penetrando no território fluminense através da ponte do rio Pavuna, junto ao canal do mesmo nome, e onde outrora começava a estrada da Polícia.

Por aviso do ministro da Indústria e Viação, dr. Afrânio de Melo Franco, de 21 de março de 1919, foi mandado se cumprisse a lei da despesa, que determinara a mudança da estação inicial da Estrada de Ferro do Rio do Ouro, da ponta do Caju[27] para a estação Alfredo Maia, junto à Linha Auxiliar da Central, fazendo-se, mais tarde, nova instalação e a inauguração da estação principal, com o nome Francisco Sá.

Estações na linha principal e paradas da Estrada de Ferro do Rio do Ouro no Distrito Federal

Estações e paradas	Distância da estação inicial
Francisco Sá	
Liberdade	7,406 km
Inhaúma	9,048 km
Centro	9,954 km
Engenho do Mato	11,428 km
Vicente Carvalho	13,203 km
Irajá	14,208 km
Colégio	15,795 km
Areal	17,388 km
Pavuna	21,235 km

Ramal do Caju

Caju	
Rua Bela	9,003 km
Benfica	11,369 km
Praia Pequena	12,760 km
Liberdade	15,026 km

A linha-tronco vai até São Pedro e dela se derivam, em território fluminense, três ramais: Xerém, Tinguá e Represas[28], construídos para o serviço de abastecimento d'água, cujo patrimônio foi avaliado, em 1922, em réis 189.197:119$799.

Passageiros transportados na Estrada de Ferro Rio do Ouro

Anos	1ª classe	2ª classe	Total
1922	51.394	305.977	357.371
1923	94.267	397.632	491.899
1924	208.972	721.644	930.616
1925	344.339	1.116.980	1.461.319
1926	451.851	1.150.654	1.602.505

Extensão das Estradas de Ferro no Distrito Federal	173,891km
Extensão por quilômetros quadrados	149,001km
Percentagem em relação ao total	0,059 km

("Resumo de várias estatísticas econômico-financeiras" – *Estatística Federal* – 1924).

Projetos de Estradas de Ferro, partindo da cidade do Rio de Janeiro

1874 – Decreto de 31 de janeiro – concedeu ao engenheiro Augusto da Rocha Fragoso ou à empresa que organizasse, privilégio por cinqüenta anos, para construir uma estrada de ferro econômica, do bairro de São Cristóvão a São José do Rio Preto, em Petrópolis.

1876 – Decreto nº 6.112, de 2 de fevereiro, prorrogou o prazo para construção daquela linha.

– Decreto nº 6.138, de 4 de março, concedeu privilégio a Hamilton Lindsay Buchanal, por cinqüenta anos, para construção de um túnel submarino e de uma estrada de ferro que comunicasse a capital do Império com a cidade de Niterói.

1878 – Elevou-se para noventa anos o prazo do privilégio contido no decreto de 31 de janeiro de 1874 (São Cristóvão a São José do Rio Preto).

1879 – Decretos nºs 7.522, de 20 de outubro e 7.579, de 27 de dezembro, sobre o traçado a observar na estrada de São Cristóvão a São José do Rio Preto, em Petrópolis.

Companhia de Melhoramentos da Lagoa Rodrigo de Freitas e estrada de ferro deste local a Botafogo

Data de 1891 a concessão de uma estrada elevada, encampada pelo governo federal como necessária aos melhoramentos projetados na lagoa Rodrigo de Freitas.

Estrada de Ferro Subterrânea entre o Distrito Federal e a cidade de Niterói

Decreto nº 993, de 21 de julho de 1903 – Concedeu ao dr. Carlos César de Oliveira Sampaio e comandante Antônio Júlio de Oliveira Sampaio o privilégio para construção de uma estrada de tração elétrica.

Estrada de Ferro Elétrica da capital federal à cidade de Petrópolis

Decreto nº 1.040 de 9 de setembro de 1903: concessão ao engenheiro Eugênio de Andrade.

De 1890 a 1892, foram submetidos à Intendência Municipal e ao Ministério da Agricultura cerca de vinte projetos para construção de estradas urbanas e suburbanas, em cujo número incluímos o da estrada de ferro da praia Formosa a Mangaratiba (no estado do Rio), de José Stockmayer, em maio de 1891; o requerido por Domingos Lourenço Lacombe, da Ilha do Governador ao continente do Distrito Federal; o da estrada da praia D. Manuel a Botafogo, segundo o plano de Libânio Lima e o de Edmundo Pexinou e outros, para um *tramway* a vapor que, partindo da estação das barcas Ferry, fosse terminar no largo das Neves, no morro de Paula Matos.

A maioria destas pretensões foi indeferida.

Linha Subterrânea – Projeto Álvaro de Oliveira

Em abril de 1911, o engenheiro Álvaro J. de Oliveira requereu ao Conselho Municipal e ao Ministério da Viação concessão para construir uma linha férrea subterrânea, servida por locomotivas elétricas, ligando a avenida Central a Cascadura, com pontos de parada em todas as estações dos subúrbios da Estrada de Ferro Central do Brasil. A linha férrea teria trinta quilômetros de extensão, inclusive os ramais para D. Clara e Taquara.

Rejeitado o projeto pelo Conselho Municipal, o dr. Álvaro de Oliveira submeteu-o à apreciação do clube de Engenharia, em conferência que realizou a 27 de março de 1913.

Suscitou-se a respeito interessante debate, em que tomaram parte os engenheiros: Pedro Betim Pais Leme (sessão de 16 de abril de 1913), Antônio Enes de Sousa, Raimundo Floresta de Miranda, Álvaro Rodovalho Marcondes dos Reis e Artur de Miranda Ribeiro (sessão de 24 de abril); José Agostinho dos Reis, Osório de Almeida, J.S. de Castro Barbosa e Paulo de Frontin (em sessões de maio de 1913).

O engenheiro Betim Pais Leme, defendendo o grandioso projeto, declarou que, se a inexeqüibilidade técnica não existia para levar avante a linha

subterrânea, muito menos existiria a financeira. "Mas, quando mesmo sobre essas supostas inexeqüibilidades dúvidas pudessem persistir" – acrescentava o provecto profissional – o Conselho Municipal poderia seguir o exemplo do conselheiro Saraiva – que lhe parecendo inexeqüível e extravagante a concessão pedida para a estrada do Corcovado, proferiu o seguinte e espirituoso despacho, conciliando a sua incredulidade de leigo com a inteligência do homem de governo: – "É engraçado; deferido".

Extensão total das estradas de ferro em tráfego no Brasil

Em 1854 (Estrada de Ferro Mauá)	14,500 km
Em 1858 (Quando se inaugurou o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II)	109,376 km
Em 1889 (no ano da proclamação da República)	9.503,087 km
Em 1922 (no Centenário da Independência nacional)	92.391,366 km

Ao findar o ano de 1906, existiam no território brasileiro 17.242,457km de linhas férreas em tráfego; 3.042,678km em construção e 6.683,087km com estudos aprovados, representando um total de 26.968,222km.

Mais de 25% das vias férreas pertenciam aos governos da União e dos estados[19].

NOTAS

1. Félix Emílio Taunay, segundo barão de Taunay, era filho de Nicolas Antoine Taunay, primeiro titular daquele nome (pintor). Nasceu em Montmorency (França) a 1º de março de 1795 e faleceu no Rio de Janeiro a 10 de abril de 1881. De seu consórcio com d. Gabriela Hermínia d'Escragnolle Taunay, nasceu o ilustre brasileiro visconde de Taunay (Alfredo Maria Adriano d'Escragnolle Taunay).
Diretor da Academia de Belas Artes, desde o governo regencial, teve a preocupação de grandes obras de remodelação da cidade, traçando inteligentes planos, muitos dos quais se executaram.

2. Obra dirigida pelo engenheiro Adolfo Aschoff, que também superintedeu os trabalhos de eletrificação da linha.

3. Em janeiro de 1889 iniciara a Companhia Estrada de Ferro do Norte a construção do ramal autorizado pelo decreto nº 9.550, de 23 de janeiro de 1886, executando trabalhos preliminares, exclusivamente na segunda seção, da fralda da montanha ao Alto da Boa Vista.

4. Pereira Passos, ver nota nº 32, capítulo sexto.
O dr. João Teixeira Soares nasceu em Minas Gerais a 11 de outubro de 1848 e faleceu em Paris a 27 de agosto de 1927. Grande industrial, construiu, com Pereira Passos, a Estrada de Ferro de Paranaguá a Curitiba, no Paraná, uma das mais audaciosas obras da engenharia brasileira. Coube-lhe a responsabilidade técnica do traçado da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande.
5. Segundo Varnhagen, a denominação Corcovado proveio da sua configuração arqueada. Pertenceram as terras elevadas do Corcovado e de suas adjacências, nas depressões do grande maciço da cidade - Carioca-Andaraí - entre outros, ao capitão Luís da Mota Leite (um dos arrendatários do trapiche da cidade), João da Silveira Souto e José Bernardo de Abreu (por cabeça de sua mulher, d. Teresa de Vasconcelos), Antônio Maria de Jesus, José Francisco Pacheco, Antônio Regelo e seus filhos, o cônsul inglês Henrique Chamberlain e Guilherme Young. Figuram os mais antigos registros que encontramos num livro de cartas e mais documentos do Senado da Câmara, de 1793 a 1796, às fls. 107 e seguintes (*Manuscritos do Arquivo Municipal)*.
O esforçado pesquisador Restier Gonçalves, no livro III de seus preciosos *Extratos de aforamentos*, p. 27, acrescenta interessantíssimas notas acerca de proprietários de terras do vale do Corcovado, nas quais, antes da Independência, florescia intensa lavoura de café.
6. A solenidade de inauguração realizou-se à tarde, com assistência do imperador e de pessoas de sua família, falando em nome da empresa, na estação das Paineiras, o engenheiro Pereira Passos.
Pelo horário que se estabeleceu, trafegavam, no começo, diariamente, dois trens de ida e dois de volta, isto nos dias úteis. Em dias festivos e nos domingos, corriam quatro trens de ida e quatro de volta.
O engenheiro Marcelino Ramos da Silva, que teve grande interferência na construção da estrada, faleceu a 20 de dezembro de 1911.
7. A linha da Estrada de Ferro do Corcovado, depois de passar pelo viaduto de superestrutura metálica, com três vãos de 25 metros cada um, sobre o rio Carioca, alcança o Silvestre-denominação que recorda um dos possuidores de terras, Silvestre Pires Chaves. Daí, em rampas e curvas, na floresta, a linha atinge a estação das Paineiras e, distante dez minutos, no percurso do trem, está o ponto terminal.
Quando a tração era a vapor, fazia-se todo o trajeto em 45 minutos. Atualmente, porém, demora oito minutos até o Silvestre; dai às Paineiras, dez minutos, e igual tempo até o Corcovado; fazendo-se, assim, toda a viagem, desde o Cosme Velho, em 28 minutos.
8. O mais antigo hotel, junto à estação das Paineiras, foi construído ainda no tempo do Império.
9. Antes de construído o chapéu de sol, no alto do Corcovado, havia em Paineiras, em redor de um tronco de árvore, uma coberta de sapé, em forma de chapéu. Descansavam ali numerosos passeantes que procuravam o Corcovado, fazendo a viagem a pé, pelo

Cosme Velho, ou por Santa Teresa. Em 1873, inaugurou-se a cobertura, levantando-se mais tarde outra, no Corcovado, no local em que se construiu o pavilhão, com 13,50 m de diâmetro. Acima deste local se ergue o monumento de Cristo Redentor, contratado com o engenheiro Heitor da Silva Costa. Colaboraram na grande obra de concreto armado o escultor Landwski e os técnicos Considere e Caquot. A primitiva idéia do monumento pertence ao padre francês Boss, ex-capelão do Colégio da Imaculada Conceição e falecido em 1916.

10. O governo federal, pelo decreto nº 3.447, de 6 de novembro de 1899, expediu outra concessão para uma estrada de Sapopenha à Ilha do Governador.

11. Cristiano Benedito Ottoni nasceu em Serro, antiga Vila do Príncipe, em Minas, a 30 de maio de 1811. Devotado, como o foram seus ascendentes, às causas liberais, constituiu-se, desde 1870, num dos propagandistas das idéias republicanas, figurando seu nome entre os dos signatários do manifesto de 3 de dezembro daquele ano.

Faleceu no Rio de Janeiro, a 17 de maio de 1896, no exercício do mandato de senador pelo estado de Minas Gerais.

12. Pedro Araújo Lima, marquês de Olinda, exerceu a Regência do Império, de 1837 a 1840. Nasceu no engenho Antas (Pernambuco) a 22 de dezembro de 1793, segundo Rio Branco *(Efemérides brasileiras)*, e faleceu no Rio de Janeiro, a 7 de junho de 1870, sepultando-se no cemitério de Catumbi, no jazigo de seu sogro, o conselheiro José Bernardo de Figueiredo (falecido em 1854).

13. Criado em 1860 o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, foi o primeiro titular dessa pasta o visconde de Inhaúma, no gabinete conservador de 2 de março de 1861.

14. Contratados os dois túneis com Edward James Lynch. O primeiro mede 86,60m de comprimento, e o segundo (que se construiu em seguimento), oitocentos metros.

15. Faleceu o engenheiro Andrade Pinto a 26 de outubro de 1907, segundo a *Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil* (1908), valiosa obra a que recorremos para estas sucintas anotações.

16. Estações existentes em 1861: Central, São Cristóvão, São Francisco Xavier, Engenho Novo e Cascadura.

17. Os carros de terceira classe da E. F. D. Pedro II, desaparecidos em 1870, eram abertos e ligados à máquina.

A partir de 1866, os relatórios da estrada discriminam os dois serviços – dos subúrbios e do interior.

18. Na linha dos subúrbios, têm passagens elevadas as estações de Riachuelo, Méier, Engenho de Dentro, Piedade, Quintino Bocaiúva, Cascadura e Madureira; e subterrâneas, as de São Francisco Xavier, Rocha, Sampaio, Todos os Santos e Encantado; achando-se em adiantada construção a do Engenho Novo (1932). A estação Lauro Müller está colocada no viaduto, sendo fácil o acesso, por meio de escadas.

Na linha do centro, possuem passagens elevadas as estações Bento Ribeiro e Marechal

Hermes. No ramal de Santa Cruz, a estação desse nome também conta esse melhoramento.

19. A Empresa de Melhoramentos no Brasil foi organizada em 17 de maio de 1890 pelo dr. André Gustavo Paulo de Frontin.

20. Dr. Frontin, glória do magistério superior e engenheiro notabilíssimo, já se recomendara por uma série de conquistas profissionais, inclusive o fornecimento de água à população da cidade do Rio de Janeiro, em seis dias, de acordo com o contrato de 18 de marco de 1889.

Nasceu o ilustre brasileiro nesta cidade a 17 de setetembro de 1860 e faleceu a 15 de fevereiro de 1933 na casa nº 206 da rua das Laranjeiras.

21. *Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil* (1908), p. 516.

22. Teve a denominação Leopoldina em homenagem à princesa d. Leopoldina, filha de d. Pedro II.

23. Um dos grandes proprietários de terrenos nesse local foi Joaquim Antônio Dias de Amorim.

Bonsucesso, nesse trecho, em terras das famílias Mascarenhas, d. Cecília Vieira do Bonsucesso e outras, começara num pequeno arraial, de lavradores de nacionalidade italiana.

24. À semelhança de Madureira, mas em condições mais restritas do que nesse importante subúrbio da Central do Brasil, em Ramos, na linha da Leopoldina Railway, se encontra grande comércio e certa largueza de recursos nas classes remediadas (recursos monetários que fazem lembrar a economia do pé-de-meia dos franceses).

Inhaúma e Irajá possuíam, respectivamente, pelo recenseamento municipal de 1906, 67.478 e 27.406 habitantes, domiciliados em 9.043 e 4.241 prédios. Nos dois distritos, o recenseamento federal de 1920 registrou, respectivamente, 131.886 e 99.586 habitantes, com os totais de 32.055 prédios e 32.582 domicílios. Admitindo-se que cerca de metade dessa população (115 mil habitantes) estivesse naquele ano localizada na zona servida pela Leopoldina, poderemos ajuizar do valor dessa região, sob o ponto de vista demográfico.

25. A 30 de abril de 1884, a diretoria da Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará, de que é cessionária The Leopoldina Railway, inaugurou na estação de Petrópolis o busto do visconde de Mauá. O homenageado, já bastante encanecido, assistiu à solenidade em sua honra.

26. Parte da Quinta do Caju foi vendida pelo governo provisório, em fins de 1890, a Francisco Casimiro Alberto da Costa por 105:600$. A área vendida e que fora arrendada à Empresa Edificadora por contrato de 17 de junho de 1883, compreendia 105.600 m² (*Relatório da Fazenda*, 1891).

27. Instalada na Quinta do Caju, em virtude do aviso do Ministério da Agricultura de 3 de janeiro de 1883.

28 Os principais mananciais para abastecimento do Rio de Janeiro ficam a cinqüenta

quilômetros de distância e a duzentos metros sobre o nível do mar, na serra do Tinguá e no rio Iguaçu, cachoeiras dos rios do Ouro, Santo Antônio, São Pedro e Santana, afluentes do Guandu.

No importante relatório da comissão de que foi encarregado em 1869, indicava o engenheiro André Rebouças os rios do Ouro e Santo Antônio como os mais próprios à captação, no serviço de abastecimento d'água à cidade do Rio de Janeiro.

29. A primeira autorização para estrada de ferro no Brasil é de 1835. O decreto de 31 de outubro autorizou o governo a conceder o privilégio por quarenta anos a uma ou mais companhias que empreendessem a construção de uma estrada de ferro que, partindo do Rio de Janeiro, se estendesse às províncias do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul. Em 1852, o decreto nº 641, de 26 de junho, autorizou a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município Neutro, terminasse em Minas ou São Paulo.

Não faltam os transportes usados nas festas de outrora como a berlinda, a caleça e o landau nem os famosos carros de crítica e idéias dos carnavais cariocas.

Flagrantes, depoimentos e inúmeros casos enriquecem o texto, apoiados por dados numéricos, cuidadosamente pesquisados.

Ainda neste volume, as primeiras concessões de empresas e linhas de carris, o caminho aéreo do Pão-de-Açúcar e anotações sobre as primeiras estradas de ferro no perímetro da cidade.

Trilhos do Rio

IMPRESSO NA
DA IMPR
AV. PEDRO II N
TELS.: 58

Trilhos do Rio