



Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Instituto Multidisciplinar

Departamento de História e Economia

Curso de História

Prisciliana Conceição da Silva

**Estrutura urbana na cidade do Rio de Janeiro e amenidades: uma leitura
do mercado imobiliário a partir dos jornais 1871-1872**

NOVA IGUAÇU

2014

Prisciliana Conceição da Silva

**Estrutura urbana na cidade do Rio de Janeiro e amenidades: uma leitura
do mercado imobiliário a partir dos jornais 1871-1872**

Monografia apresentada ao curso de
Licenciatura em História da
Universidade Federal Rural do Rio de
Janeiro, Instituto Multidisciplinar,
como requisito de obtenção do grau
de Licenciado em História.

Orientadora: Prof^ª Dr^ª Lucia Silva

NOVA IGUAÇU

2014

Prisciliana Conceição da Silva

**Estrutura urbana na cidade do Rio de Janeiro e amenidades: uma leitura
do mercado imobiliário a partir dos jornais 1871-1872**

Monografia apresentada ao curso de
Licenciatura em História da
Universidade Federal Rural do Rio de
Janeiro, Instituto Multidisciplinar,
como requisito de obtenção do grau
de Licenciado em História.

Nova Iguaçu, 1 de dezembro de 2014

Banca Examinadora:

Profª Lucia Helena Pereira da Silva
Departamento de História e Economia
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – Instituto Multidisciplinar

Prof Adrianno Oliveira Rodrigues
Departamento de História e Economia
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – Instituto Multidisciplinar

Profª Clarice Menezes Vieira
Departamento de História e Economia
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – Instituto Multidisciplinar

Agradecimentos

À Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro por prover as bases teóricas e metodológicas necessárias a minha formação e que possibilitaram a conclusão deste trabalho.

À professora Lúcia Silva pela prontidão em me orientar, por acolher com entusiasmo meu tema e proporcionar-me autonomia. Por seu bom humor que me gerou auto-confiança e tornou tudo mais ameno.

À minha família e aos carinhosamente agregados, por me proporcionarem momentos de descontração com muito barulho, risadas e confusões, pelas comidinhas prontas, por me atualizarem diariamente ao conversarem alto e deixarem a TV no último volume, e por me dizerem palavras de incentivo, tais como, “Essa menina vai morrer de tanto estudar!”. Por serem meu porto seguro.

À Priscila, pelo orgulho e estímulo que me causou ao ser a primeira universitária da família. Por me entender como irmã e como estudante.

Ao Péricles por ser meu companheiro de academia e de vida. Por me inspirar, estimular e potencializar. Por me compreender, acudir e acalmar. Pelos passeios no centro do Rio.

Resumo

O objetivo deste trabalho é realizar uma leitura do mercado imobiliário do Rio de Janeiro entre os anos 1871 e 1872, através da análise de anúncios de aluguel e venda de imóveis deste período, buscando relacionar quais elementos da estrutura urbana constituíam-se como amenidades importantes na dinâmica imobiliária da cidade.

Palavras-chave: mercado imobiliário; estrutura urbana; amenidades urbanas; Rio de Janeiro.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I	
Construindo o cenário: processo de urbanização da cidade no século XIX	6
CAPÍTULO II	
Construindo a trama: expansão, equipamentos urbanos e terra na cidade do Rio de Janeiro no século XIX	19
CAPÍTULO III	
Encenando a trama: uma leitura do mercado imobiliário no século XIX	27
3.1 A água como equipamento de conforto das habitações	27
3.2 O discurso médico e as condições de salubridade dos locais de moradia	34
3.3 Os bondes e a expansão da cidade	41
CONCLUSÃO	48
BIBLIOGRAFIA	52
ANEXOS	54

INTRODUÇÃO

Dos quase 450 anos do Rio de Janeiro, o século XIX foi um período de intensas transformações na estrutura urbana. De cidade colonial, com estrutura arcaica, marcada pela natureza exuberante, movida pelo braço escravo e cujos modos de vida eram mais rurais do que urbanos, a cidade assumiu a função de centro político-administrativo, econômico, financeiro e cultural, sede do reino português e, posteriormente, capital do Império brasileiro. Internacionalizou-se, no sentido de que atraiu estrangeiros e ficou conhecida no mundo. Aumentou sua população e expandiu seu espaço. Seus problemas de infra-estrutura passaram a ser combatidos no próprio processo de urbanização com a ideologia civilizadora europeia que influenciou todos os aspectos da cidade. A capital inseriu-se na ordem liberal capitalista.

Muitos foram os estudiosos e curiosos coetâneos que registraram, de diversas formas, o Rio de Janeiro daquela época, estrangeiros, músicos, pintores, médicos, engenheiros, religiosos, memorialistas. A cidade do século XIX também pode ser conhecida através dos documentos da burocracia estatal e da imprensa periódica. Porém, graças às novas posturas públicas de preservação do patrimônio histórico cultural, é possível ainda vislumbrar no sítio histórico da cidade prédios que remontam àquele período.

A contemplação pessoal à arquitetura neoclássica dos sobrados dos Oitocentos presentes no centro da cidade foi a motivação para a escolha do tema deste trabalho cujo objeto é o mercado imobiliário do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX, analisado através dos anúncios do jornal *Correio do Brazil* entre os anos 1871 e 1872.

Há poucos trabalhos sobre o mercado imobiliário do Rio de Janeiro no período tratado, entretanto há dois autores que se referem ao período colonial, apesar não tratar especificamente o tema. Cavalcanti (2004) o analisou entre os anos 1808 e 1810, através dos livros da Décima Urbana. A Décima Urbana foi fruto do arrolamento feito pelo governo de todos os prédios do perímetro urbano ao qual incidiriam o imposto. Contém informações sobre a localização dos imóveis, seus proprietários, inquilinos, tipologias (casas térreas, sobrados, lojas), finalidades (uso próprio, aluguel), usos (residencial, comercial, misto) e valores.

Segundo o autor, a cidade possuía um rico patrimônio imobiliário em 1808. A atividade estava concentrada nas mãos de um pequeno grupo que podia “perceber a cidade

como mercadoria”, sobretudo os proprietários que concentravam imóveis em suas mãos, sejam pessoas ou instituições. A dinâmica do mercado imobiliário girava em torno da compra, venda e troca de imóveis, do aluguel, do arrendamento ou aforamento e da construção. Era um investimento muito atraente, um negócio muito rentável, com lucro a curto, médio e longo prazo e poucos riscos.

Em sua análise sobre o mercado locatício, Cavalcanti constatou que o aluguel tornava-se mais atraente e lucrativo no centro, “pela proximidade que gozava do comércio, dos órgãos da administração pública, do poder político e religioso, dos logradouros importantes dotados de pavimentação, iluminação pública e outros benefícios”, (Cavalcanti, 2004, p. 278) o que determinava seu valor. A mesma dinâmica foi observada nas vendas com a valorização dos imóveis localizados no perímetro urbano. Também atentou para outro aspecto, a existência da “influência de fatores subjetivos” na composição final do aluguel.

Metodologia análoga à de Cavalcanti foi utilizada no projeto desenvolvido pela Faculdade de Urbanismo e Arquitetura da USP, intitulado “Urbanização dispersa e mudanças no tecido urbano. Estudo de caso: Estado de São Paulo”, com a Décima Urbana de 1809. A metodologia consistiu em utilizar a Décima Urbana de 1809, realizando um cruzamento com outras fontes, e retirar dela dados que permitissem delinear, hipoteticamente, o mercado imobiliário e a tessitura urbana da cidade de São Paulo, bem como os agentes envolvidos na produção deste espaço em fins do período colonial.

O segundo trabalho foi o de Fridman. Sob o ponto de vista da autora, que se debruçou sobre os arquivos religiosos, o monopólio do mercado imobiliário no período colonial estava nas mãos das ordens religiosas e confrarias. Segundo a autora, a Igreja dominava todos os aspectos da vida carioca, as principais atividades econômicas, a cultura e o conhecimento, o território. Este último através de seu patrimônio imobiliário. A valorização ou segregação de uma região estava relacionada às classes de renda que as ordens e confrarias auferiam. Neste sentido, os religiosos foram “agentes modeladores do espaço urbano no período colonial com funções de agentes imobiliários”, cujo monopólio só foi desfeito com a “Lei de Terras de 1850, que marcou o início da mercantilização do *chão devoluto*, novos agentes produtores do espaço carioca se constituíram” (1999, p. 49). Por outro lado o processo de laicização do Estado retirou da Igreja o seu domínio sobre os serviços da cidade.

Os equipamentos urbanos estabelecidos pelos religiosos, como os colégios, os hospitais, o hospício e os chafarizes, bem como a própria proximidade da igreja, por onde passariam as procissões e os festejos religiosos, e dos locais de enterro foram os vetores de ocupação durante o período colonial da cidade, conforme explica a autora. É importante ressaltar que naquele período é possível entender que eram efetuadas as transações de compra e venda e de aluguel das posses, mesmo sem a existência formal da propriedade.

Os fatores subjetivos que determinavam o preço do aluguel aos quais Cavalcanti se refere ou os equipamentos que determinavam vetores de ocupação como Fridman cita, relacionam-se ao conceito de amenidades urbanas. Amenidades Urbanas, segundo Hermann e Haddad referem-se a “um conjunto de características específicas de uma localidade com contribuição positiva ou negativa para a satisfação dos indivíduos” (Hermann e Haddad, 2005, p.238), que interferem diretamente em seu bem-estar e conseqüentemente em suas escolhas como consumidores no mercado imobiliário.

As amenidades urbanas não se remetem apenas aos elementos naturais da localização, mas aos bens ou males gerados pelos homens. Elas são incorporadas como atributos do imóvel. Os autores chamam atenção para a subjetividade que envolve o consumo das amenidades pelos indivíduos, sendo possível, porém classificar os elementos relevantes que podem constituir amenidades de uma localidade.

Na segunda metade do século XIX, o novo contexto de desenvolvimento da economia agroexportadora do café, de incipiente industrialização do país e de substituição da mão-de-obra escrava, transformou as funções da cidade-capital, essa assumindo novos papéis econômicos e políticos, não só com a intensificação de suas atividades urbanas, porque recebeu inúmeros imigrantes, mas reorganizando e estabelecendo novos espaços e relações de moradia e trabalho. A estrutura urbana da cidade foi beneficiada com as parcerias público-privadas na oferta de melhorias. Estas melhorias, por sua vez, constituíram um escopo de amenidades para o mercado imobiliário da época. O mercado imobiliário também foi alterando sua natureza, de rentista irá se transformar em capitalista no final do século XIX.

Pechman (1985) explica que a conjuntura de crescimento populacional e de carência de habitações, na segunda metade do século XIX, fez o capital mercantil investido nas atividades urbanas lucrar com a crise de moradias da cidade neste período. O capital imobiliário, diz ele, realizará “operações fundiárias e imobiliárias, seja a compra de

fazendas e chácaras para retalhamento e/ou lotamento ou produção de moradias” (Pechman, 1985, p.19). A produção de cortiços, estalagens e habitações coletivas será uma das formas de lucro dos empresários.

Nesse contexto, quais eram as amenidades consideradas importantes entre os anos de 1871 e 1872? Realizando uma leitura correlacionada da historiografia urbana da segunda metade do século XIX e de anúncios de imóveis dentro deste período, é possível observar que a dinâmica do mercado imobiliário traz à luz aspectos importantes da estrutura urbana da cidade. A linguagem persuasiva dos anúncios, que pressupõe a lei da oferta e da procura, pode responder que elementos eram considerados como amenidades importantes para os consumidores.

Para isso, escolhi aleatoriamente na Hemeroteca Digital Brasileira da Biblioteca Nacional, um jornal cujo período correspondesse aos anos posteriores à Lei de Terras de 1850 e cujas edições apresentassem regularmente anúncios de imóveis. Encontrei o *Jornal Correio do Brazil: jornal do commercio, lavoura e industria* disponibilizado para os anos de 1871 e 1872. Realizei a análise de 256 edições, entre 21 de dezembro de 1871, primeira edição disponível, a 13 de setembro de 1872, edição n.304, totalizando 208 anúncios, excluindo-se os repetidos.

Coletei as principais informações que eles apresentavam: o tipo de transação (aluguel ou venda), a localização, a tipologia habitacional (sobrado, casa térrea, chácara, cômodo, partes da casa), o destinatário do anúncio (família, casal, pessoa solteira, empregados do comércio) e as amenidades. Como a maioria dos anúncios não possuía valores não pude me pautar nestes para uma possível análise da importância das amenidades. A presença das amenidades no conjunto dos anúncios e a forma como elas são apresentadas foi o que norteou a pesquisa.

No conjunto, as principais amenidades anunciadas são: água e gás como equipamentos urbanos, as condições de salubridade do meio ambiente, a proximidade com o serviço de bondes e a existência de quintal ou terreno plantado. Devido às limitações do tamanho da pesquisa, tratarei sobre a água, as condições de salubridade e a proximidade com os bondes, não desconsiderando a importância dos outros elementos como reveladores da estrutura da cidade deste período.

Para entender a importância das amenidades que são informadas nos anúncios dos jornais pesquisados, é preciso entender o contexto da estrutura urbana do Rio de Janeiro na

segunda metade do século XIX, tais como os principais problemas de infra-estrutura, as principais medidas do poder público, as intervenções na urbe e a introdução de equipamentos urbanos. Antes, porém, voltarei ao início do século para explicar o princípio do processo de urbanização da cidade.

No primeiro capítulo esboçarei o início do processo de urbanização da cidade. Partindo da virada do século XVIII, descrita minuciosamente por Cavalcanti (2004) veremos as principais mudanças que a vinda da Família Real causou à cidade, bem como o projeto civilizador de Dom João e a sua prática urbanística responsável pelas primeiras intervenções de grande vulto na estrutura urbana, principalmente na Cidade Nova. A “invenção” da Cidade Nova, vetor de expansão leste da cidade, da aristocratização nas primeiras décadas do Oitocentos à decadência na segunda metade do século XIX, tal como descrita por Pinto (2007).

No segundo capítulo tratarei da intensificação do processo de urbanização iniciado no período de Dom João, num novo contexto nacional e internacional. A Lei de Terras e a Lei Eusébio de Queirós, ambas de 1850, preconizaram as modificações do país rumo a uma economia capitalista industrializada e de mão de obra assalariada. O grande aumento demográfico, as novas relações de trabalho, a falta de moradias, a expansão do perímetro da cidade, o aparecimento dos cortiços, o aumento dos problemas de infra-estrutura urbana e a introdução de equipamentos urbanos em detrimento da supressão do trabalho escravo serão tratados neste capítulo.

Por último, dedico atenção especial aos três elementos da estrutura urbana escolhidos para serem analisados. O problema de abastecimento de água desde a fundação da cidade e o serviço público de encanamento a partir de 1841, bem como o seu problema de insalubridade, cujo discurso médico elegeu os cortiços como o foco da proliferação de doenças (Silva, 2012). A expansão da cidade fomentada pela novidade da introdução dos bondes a partir da formação das primeiras companhias de carris em 1870 pôde ser visto em Maria Lais Pereira da Silva (1992). Relacionarei estas questões à leitura dos jornais citados, utilizados como fontes.

CAPITULO I

Construindo o cenário: processo de urbanização da cidade no século XIX

A descrição realizada por Cavalcanti (2004) do Rio de Janeiro na virada do século XVIII, é o ponto de partida para esboçar algumas considerações acerca das transformações que viriam ocorrer na zona urbana da cidade no século XIX e que interessa, particularmente, ao presente trabalho.

O Rio de Janeiro do início do século XIX assemelhava-se às outras cidades do Império português, ou seja, era produto da colonização portuguesa na América. Holanda (1995) esclarece o caráter da colonização portuguesa pela predominância do desejo de exploração comercial e a aproxima de uma obra de feitorização que o de uma colonização. Segundo o autor, Portugal não tinha interesse, ao contrário da metrópole espanhola, em fazer de sua colônia um prolongamento orgânico de seu país e sim, um lugar de passagem e parte de um sistema mercantilista que envolvia a colônia à sua metrópole. Os colonizadores portugueses preferiam agir de forma rotineira e prática no que concerne à dominação do território, pois antes de traçar planos e métodos bem ordenados, o que se evidenciou foi uma ocupação orgânica, irregular e liberal das cidades, resultante do capricho dos seus moradores.

Segundo Holanda, “não convinha que aqui se fizesse grandes obras, ao menos quando não produzissem imediatos benefícios. Nada que acarretasse maiores despesas ou resultasse em prejuízo para a metrópole” (1995, p.107). Ainda segundo o autor, “a cidade que os portugueses construíram na América não é produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem” (1995, p.110). Ele observa que não havia “nenhum rigor, nenhum método, nenhuma previdência, sempre esse significativo abandono que exprime a palavra ‘desleixo’[...]” (1995, p.110).

Portanto, os aspectos da conformação urbana da cidade colonial do Rio de Janeiro do início do século XIX, tais como os problemas de infraestrutura urbana, assim como as sucessivas medidas de mudança em sua estrutura, a morfologia da cidade moldada às suas formas físicas naturais, a preferência pelo litoral devido à facilidade das relações comerciais através do porto, a disparidade entre a zona rural e a zona urbana e, segundo Silva (2012) “a incorporação e subalternização da natureza pela cultura e a existência de um espaço extremamente hierarquizado” (2012, p.77) evidenciavam o caráter da colonização portuguesa em terras americanas.

Do ponto de vista dos europeus, no início do século XIX, a cidade do Rio de Janeiro também lembrava as cidades africanas do reino de Portugal, devido a composição de sua população. De fato, a empresa colonial portuguesa viabilizava-se através da mão-de-obra negra, assim como o funcionamento e desenvolvimento da cidade dependia do trabalho escravo, pois “a força braçal do escravo era a força produtiva básica da economia urbana, na esfera da produção e, sobretudo, da circulação de mercadorias, homens e todos os elementos indispensáveis à manutenção de uma moradia urbana (água, esgoto, víveres etc.)” (BENCHIMOL apud SILVA, 2012, p. 50). Por isso, essa parcela da população fazia parte da paisagem urbana, já que “em 1796 viviam na capitania do Rio de Janeiro 182.757 pessoas, sendo 109.811 os pretos e miscigenados” (CAVALCANTI, 2004, p. 121).

Como aspectos naturais eram citados constantemente, as características topográficas do Rio de Janeiro, uma planície ao nível do mar, cuja pouca declividade causava áreas alagadiças; e uma várzea cercada por uma cortina de morros que desfavorecia a circulação do ar por entre as ruas estreitas e irregulares. O clima tropical subúmido gerava calor, muita chuva e umidade que beneficiava o alastramento de doenças. Essas características da cidade eram apontadas pelos contemporâneos, especialmente os médicos, donos do discurso urbanístico do início do século XIX, como as causas das endemias e epidemias que assolavam a *urbe*.

Um dos problemas da estrutura urbana do Rio de Janeiro nessa época eram as condições insalubres da cidade. As doenças que abatiam a população eram resultados de sua insalubridade. Por sua vez, esta poderia ser causada pelos aspectos naturais e/ou organizacionais. A peculiaridade topográfica do Rio de Janeiro, localizado numa planície ao nível do mar e rodeado de morros, causava, por um lado, a estagnação das águas, foco do alastramento de doenças e, por outro, a má circulação dos ventos puros para arejar a cidade.

Os aspectos organizacionais da cidade que, segundo os pensadores da época, favoreciam as epidemias e endemias existentes na cidade, estavam associados à estrutura das construções que não favoreciam a circulação de ar e a entrada de sol, ao estreitamento e falta de ordenamento das ruas que também dificultavam a circulação dos ventos purificadores e ao problema de higiene da cidade, um problema social.

Este último aspecto merece ser analisado. Segundo o discurso médico do início do século XIX, analisado por Silva (2012), entre os principais problemas relacionados à

salubridade estava o fato de que os dejetos das casas eram despejados no meio das ruas; os logradouros não possuíam saneamento; os restos do matadouro, assim como cadáveres em putrefação, se misturavam às águas estagnadas, valas e canais da cidade, exalando os “miasmas” causadores de doenças; o lixo não possuía destino; não havia preocupação com os alimentos consumidos, principalmente, com as condições da produção da carne no matadouro. Além disso, os escravos também eram apontados como foco de doenças, pois muitos as que traziam da África, além de serem vistos como culpados pela indolência dos livres, já que trabalhavam no lugar deles, e segundo os médicos, isto os deixava vulneráveis às doenças.

Em 1798, os médicos a pedido da Câmara após realizarem o esquadramento das causas que ocasionavam as epidemias e endemias da cidade, propuseram suas sugestões. De acordo com Cavalcanti, entre elas encontravam-se a drenagem e aterro dos terrenos com a construção de valas e canais; a subida dos níveis dos pavimentos térreos das casas para evitar o contato com o chão úmido; a rearborização dos terrenos e dos morros vazios; a criação de cemitérios públicos e a proibição dos enterros no interior das igrejas; obras de higienização do matadouro; abertura de novos logradouros dispostos de forma a possibilitar a circulação da brisa marinha; o incentivo ao exercício físico e a mudança de hábitos alimentares da população. Chegaram a propor o arrasamento do morro do Castelo e o de Pedro Dias (atual Senado), considerados as maiores barreiras à circulação do ar (CAVALCANTI, 2004, p.38).

Entre os problemas de infra-estrutura da cidade do Rio de Janeiro, a falta d'água revelou-se um dos principais desde a sua fundação. As dificuldades de captação e distribuição de água para a população eram os desafios enfrentados pelos vice-reis e vereadores até a chegada de Dom João. À época da vinda da Família Real, apenas dois sistemas de água eram os responsáveis pelo abastecimento da cidade: o sistema da Carioca e o do Maracanã. Na prática, o governo era responsável pela chegada da água até os chafarizes da *urbe*, cabendo aos cidadãos prover suas casas, trabalho que era realizado, especialmente, pelos escravos. Ressalte-se que todo esse sistema era muito rudimentar para uma cidade que estava crescendo e sofrendo com os períodos de seca.

O núcleo urbano da cidade, até início do século XIX, correspondia às terras entre o mar e a rua da Vala (atual Uruguaiana), entre os morros do Castelo, Santo Antônio, São Bento e da Conceição, cujo limite era o Campo de Santana, antigo rocío da cidade e que se transformou, no decorrer do século, no vetor de expansão para o oeste. A malha viária do

núcleo urbano, que se convencionou chamar centro colonial ou velho, cresceu através da abertura de ruas a partir das praias da baía em direção ao interior. Contava a cidade com espaços públicos como os largos e as praças. Até a chegada da Família Real, o Largo do Paço (atual Praça XV) era “o centro político, comercial, econômico, eclesiástico, militar, residencial da elite da cidade [...] era também o centro da cultura teatral e operística” (CAVALCANTI, 2004., p.217). A rua principal do antigo centro urbano, a rua Direita (atual Primeiro de Março), concentrava os principais prédios públicos, assim como as residências dos negociantes de “grosso-trato” ligados ao comércio interior e exterior e aos negócios na cidade. Pelo Paço, entravam na cidade as mercadorias que abasteciam o Centro-Sul e o interior da Capitania do Rio de Janeiro, os imigrantes, os escravos, as doenças, as novidades. Ele era o maior mercado da *urbe*.

Neste período que antecedeu a chegada da Família Real, a cidade já se encontrava em processo de avanço em direção a área do Campo de Santana, cuja ocupação só foi possível graças às obras de aterros do Mangue de São Diogo que conjugavam os esforços dos particulares, da Câmara e do governo da Capitania. Nesta região, viviam os excluídos da população, os ciganos, cristãos-novos, mouros, pretos e mestiços. Por isso, nela encontravam-se as igrejas e ermidas das irmandades dos pobres e pretos. Também o matadouro da cidade estava instalado neste antigo arrabalde. Desde o final do século XVIII, algumas ruas já haviam sido abertas e era possível encontrar algumas construções próximas ao campo, que se encontrava parcialmente drenado.

A estratificação social era refletida na estrutura urbana da cidade e nos modos de vida e de pensamento da população. Como já foi citado, pobres, pretos e excluídos ocupavam a área do Campo de Santana e do Largo do Rocio (atual praça Tiradentes); os grandes comerciantes ocupavam o centro, os nobres possuíam seus “palacetes” no centro e suas chácaras “nobres” no campo, enquanto os religiosos ocupavam as melhores e mais privilegiadas áreas da cidade, o alto das colinas.

Os filhos dos nobres frequentavam os mosteiros, seminários e conventos, enquanto os plebeus aprendiam as lições com parentes e vizinhos ou pela caridade de um religioso. Poucos médicos, graduados em Lisboa ou em alguma universidade européia, atendia a população que, na maioria das vezes, encontrava-se distante de sua formação cultural e entregava-se aos cuidados dos curandeiros, boticários, cirurgiões-barbeiros, com formação popular. As Igrejas, assim como as irmandades e confrarias, estavam distribuídas pela cidade de acordo com esta estratificação social.

Até o início do século XIX, a casa urbana representava o espaço privado; os logradouros públicos eram as ruas, largos, praças, passeios públicos, átrio das igrejas, terreiros pois eram os espaços de uso comum. Enquanto as residências eram lugares da reclusão e da proteção contra os males da rua; do lado de fora era o lugar dos escravos, dos malfeitores, da doença e da sujeira. Os espaços públicos, segundo Pinto (2007) sofreram mudanças no decorrer do tempo, assumindo diversas funções relacionadas à vida política, econômica e social da cidade. No início do século XIX, ocorre uma transformação nas funções dos espaços públicos que passam a ser “pontos de ebulição, encontros políticos e intensa circulação dos habitantes da capital” (2007, p.70) Várias medidas buscaram preservar a “dignidade e os direitos da rua, deturpados ao longo de quase todo o período colonial”,(2007, p.60) assim como iniciou um processo “de classificação de locais segundo seus usos e suas funções” (2007, p.70). Do mesmo modo, “os padrões morais de clausura e confinamento no interior das residências urbanas” (2007, p.70) foram sendo eliminados.

A zona urbana da cidade fazia parte da sesmária da Câmara, sesmária do rocio e termo da cidade, formada em 16 de julho de 1565. Ao longo dos séculos, o processo de espoliação das terras da Câmara levou à concentração de propriedades alodiais e a um processo de especulação do domínio útil dos terrenos. Cavalcanti (2004) relaciona a espoliação do patrimônio público da cidade à má gestão dos vereadores e funcionários da Câmara. Muitos se apropriaram, bem como aforaram aos parentes e compadrios, grandes parcelas de terras no núcleo urbano a preços irrisórios, agravando o problema das baixas receitas da Câmara. Esses novos proprietários arrendavam parcelas das suas glebas a preços altíssimos, beneficiando-se do patrimônio público mal-dividido. O autor conclui que, se os administradores da coisa pública tivessem se preocupado em dividir os terrenos em pequenos lotes, teriam resolvido o problema da demanda futura de moradias e prédios voltados para o comércio e serviços da cidade. Para agravar este quadro, muitos proprietários haviam conseguido a isenção de seus terrenos, principalmente os religiosos. (CAVALCANTI, 2004, P.61- 62).

Os religiosos estiveram intimamente ligados ao espaço urbano da cidade até a primeira metade do século XIX, principalmente em dois sentidos, como personagens na conformação dos espaços e como provedores dos serviços públicos. Em primeiro lugar, é importante ressaltar a constituição histórica dos espaços públicos e privados da cidade que esteve ligado à relação complexa e ambígua entre a Igreja e o Estado. Em segundo lugar, as instituições religiosas, através de seus prédios e áreas de influência próximas a eles,

provocaram uma hierarquização dos espaços e funções, pois “[...] do ponto de vista simbólico, o lugar de fixação destas confrarias representava poderio e, neste sentido, a valorização de uma área no período colonial dependia da existência destes marcos ideológicos” (FRIDMAN apud PINTO, 2007, p. 46). Em terceiro lugar, a Igreja estava presente em todas as esferas da vida humana na cidade e era responsável pela provisão dos serviços urbanos até o processo de laicização do Estado na segunda metade do século XIX:

Na habitação, com a construção e o aluguel de moradias; na saúde, com hospitais, com boticas (farmácias), com médicos e com enfermeiras; com a produção de alimentos nas suas fazendas e nos seus engenhos; na educação, com escolas; na cultura, através do teatro, das artes plásticas, da música e do lazer; nos melhoramentos urbanos, com a construção de pontes, de chafarizes, da abertura de ruas e do saneamento; com o fornecimento de água; através de suas normas urbanísticas garantiam parte da segurança; nos empréstimos e na guarda de dinheiro e bens; com a hospedagem dosromeiros; com a proteção aos fugitivos e aos meninos de rua e com os enterros”(FRIDMAN apud PINTO, 2007, p.46).

Em 1808, a Corte portuguesa e toda a sua comitiva desembarcaram na cidade do Rio de Janeiro ocasionando uma série de mudanças direta ou indiretamente. Visto que o trabalho não está preocupado em analisar a conjuntura que levou ao traslado da Família Real, partiremos para algumas consequências desse fato.

Quanto aos aspectos políticos, a cidade do Rio de Janeiro tornou-se a sede do Império português na América. O Estado português tinha como ideário introduzir a civilidade europeia à cidade colonial que se tornara o centro do poder da monarquia lusitana, ou seja, as ações do governo passaram a refletir os ideais de seu projeto civilizatório. A cidade representava para a Corte portuguesa o centro de domínio e de encenação do poder real. Esta ideia começaria a ser articulada e materializada numa cidade que se contrapunha, por diversos aspectos, à imagem da Europa civilizada.

Segundo Silva, o Príncipe Regente, D. João VI, visando alcançar uma organização sobre o território da cidade buscou aliar “conhecimento, atuação sobre o espaço e normas” (2012, p.53). Para conhecer a cidade, em 1808, encarregou o físico-mor do reino, o médico Manuel Vieira da Silva, de diagnosticar e analisar as causas do problema de insalubridade que acometia a cidade, incorporando o estudo nas disposições que o poder real tomava, ou seja, como base para a prática de medidas. Ainda em busca do conhecimento do território, mandou produzir uma planta da cidade que foi finalizada em 1812. Em 1808, introduziu o imposto predial, chamado Décima Urbana, que definiu o perímetro urbano da cidade do Rio de Janeiro.

A Décima urbana definiu o perímetro urbano da cidade e estabeleceu, pela primeira vez, a numeração dos prédios. Através de seu estudo, como nos mostra Cavalcanti (2004), é possível identificar quais eram as terras públicas e privadas na cidade, bem como levantar os dados sobre a estrutura dos imóveis e a configuração imobiliária da época.

O perímetro urbano, segundo Cavalcanti, correspondia às freguesias da Sé, de São José, de Santa Rita, da Candelária e parte da freguesia do Engenho Velho. A freguesia da Sé era a maior em extensão territorial e correspondia a “uma área predominantemente plana, mas pontilhada de zona de alagadiços, pântanos e manguezais, apesar das valas abertas para drenagem do terreno e dos sucessivos aterros que ao longo do tempo se fizeram”, (CAVALCANTI, 2004, p.261), São José era a segunda maior freguesia do território urbano e correspondia à área mais antiga da cidade, ou seja, o morro do Castelo e a primeiras ruas e logradouros abertos na região da várzea. Também abrangia os terrenos do lado sul da cidade, onde se encontravam as chácaras. A freguesia de Santa Rita, terceira maior no perímetro urbano, abrangia os morros e os terrenos da orla ao longo da baía. Era onde se encontrava o maior número de extensões de marinhas e, por isso, correspondia à zona portuária da cidade. O trecho da freguesia do Engenho Velho que foi classificado como área urbana possuía baixa densidade predial e um caráter semi-rural Enquanto a freguesia da Candelária caracterizava-se pelo menor território em área urbana, a maior densidade demográfica, e a sua verticalização. Em 1814, devido ao processo de expansão em direção à Cidade Nova, foi criada a freguesia de Santana.

Maurício de Abreu (apud Pinto, 2007) observa a diferenciação social entre as cinco freguesias da cidade:

“São José e Candelária destacavam-se por serem os locais preferidos para a residência das classes mais abastadas, em função da concentração das repartições mais importantes do Reino e da significância do Paço Real. Outra parcela dessa população dirigia-se para os atuais bairros do Catete e da Glória, para as chácaras retalhadas na área sul da cidade em direção a Botafogo; e para as proximidades de São Cristóvão, devido à localização do Paço da Quinta da Boa Vista, residência da família real. Os demais habitantes, com reduzido poder de mobilidade e impossibilitados de ocupar as terras situadas ao oeste devido à existência de mangues e pântanos, cujos custos de aterro e construção eram elevados, permaneciam na freguesia de Santa Rita e nos atuais bairros do Santo Cristo e da Gamboa” (ABREU apud PINTO, 2007, p. 100-101)

Cavalcanti (2004) pesquisou os primeiros livros da Décima, resultado do levantamento do período de 1808 a 1810 e, segundo sua análise, dos 7.047 imóveis cadastrados é possível afirmar que o Rio de Janeiro, à época da chegada de Dom João VI, era uma cidade tipicamente horizontal, ou seja, com cerca de 65% de construções térreas,

distribuídas de forma heterogênea pela cidade. A maioria dos prédios cadastrados estava em condições de uso.

A maioria dos imóveis era de uso misto, ou seja, eram usados como residências ao mesmo tempo em que no térreo possuíam uma “logea” ou armazém. Muitas casas também eram utilizadas como locais de trabalho de seus moradores, especialmente quando se tratavam de médicos, advogados, professores, doceiros, artesãos entre outros, o que mostra um caráter de não especialização dos espaços urbanos.

Cavalcanti (2004) também observou a existência de 115 chácaras no perímetro urbano da cidade as quais, localizadas à margem do núcleo urbano, marcavam o limite entre a zona urbana e o arrabalde ou subúrbio da cidade. Este caráter semi-rural de parte da cidade também pode ser verificado através da existência de 52 cocheiras no centro urbano e da remanescência de grandes propriedades dos religiosos, que contrastavam com o alto índice de urbanização alcançado já na primeira década do século XIX. Entre os terrenos vazios cadastrados na Décima, muitos se encontravam na região da Cidade Nova, que estava iniciando o seu processo de ocupação. No núcleo adensado, os terrenos individualizados (não lindeiros¹) que se encontravam vazios, ou seja, sem construção, somavam 26 apenas. O autor conclui também que ocorreu na cidade um “surto de empreendimento imobiliário e construção civil” com a vinda da Família Real, pois 221 dos 348 terrenos foram cadastrados com algum tipo de construção em andamento.

Quanto aos aspectos ligados aos proprietários dos imóveis, Cavalcanti (2004) notou a existência de 2.668 proprietários para os 7.548 imóveis. Dentre o número de imóveis, 86,6% pertenciam à pessoas físicas, 0,4% à Fazenda Real e 12,7% às instituições religiosas. O autor conclui, de acordo com os dados, que o processo de concentração de imóveis nas mãos de um pequeno número de proprietários, restringiu a posse de pelo menos um imóvel neste espaço por parcela significativa da população; que o pequeno número de propriedades pertencentes ao Governo português ratifica a sua postura de não gastar recursos com prédios públicos e que o número de imóveis nas mãos das instituições religiosas era pouco significativo. Neste ponto, o autor minimiza a importância dada por Fridman (1999) aos religiosos, em particular aos beneditinos, que segundo a autora predominavam na estrutura urbana da cidade através do arrendamento de terrenos e da

¹ Lindeiro é um termo jurídico que indica vizinhança, neste caso, terrenos vazios sem vizinhos.

edificação de moradias para o aluguel, dominando parcelas do território urbano e constituindo-se em importantes personagens no processo de expansão da cidade.

O mercado imobiliário constituía-se em um rentável negócio, pois os 89 grandes proprietários, que concentravam 20,7% do total de imóveis urbanos, obtinham o valor anual equivalente a 42,2% da receita da Alfândega da capitania do Rio de Janeiro.

No sentido de atuação do Príncipe sobre a cidade, Silva (2012) destaca a criação da *Intendência Geral da Polícia da Corte e do Estado do Brasil*, instituição administrativa submetida ao poder do Príncipe, que atuava no espaço urbano inspecionando, organizando e controlando as construções públicas e particulares e os serviços de abastecimento de água, higienização da cidade, iluminação pública e segurança, ou seja, a Intendência passou a dividir com a Câmara Municipal a intervenção na estrutura urbana da cidade (SILVA, 2012, p.52).

Outras instituições foram criadas e/ou passaram a funcionar na cidade, atuando como agentes do poder real:

“o Conselho de Estado, a Mesa do Desembargo do Paço, a Consciência e Ordens, o Conselho da Fazenda, o Supremo Conselho Militar, a Fábrica de Pólvoras, a Academia da Marinha, a Escola de Medicina, a Biblioteca Real, a Casa de Suplicação, a Intendência, entre outras instituições; além da instalação das diversas embaixadas” (MATHIAS apud SILVA, 2012, p.62).

No que diz respeito à criação de normas para garantir o controle e a organização da nova sede do Império português, ainda segundo Silva (op.cit.), as três esferas de poder, o Príncipe, a Intendência e a Câmara se atribuíram este papel, o que gerou problemas, no que se refere à falta de definição de competência e de articulação entre as instâncias sobre quem deveria legislar acerca dos assuntos relacionados à urbanização e à higienização da cidade.

Quanto à estrutura social da cidade do Rio de Janeiro, o primeiro ponto a ser ressaltado é o aumento de sua população, causado pelo estabelecimento da Família Real. A cidade em 1808, segundo Silva citando Cavalcanti, “a partir das informações da décima urbana, contava com 60.163 moradores vivendo em 8.708 fogos, constituída de 2.169 sobrados, 4.750 edificações térreas e 50 armazéns em 146 logradouros” (CAVALCANTI apud SILVA 2012 p.61). Em 1821, citando Lobo (1978), “só a cidade contava com 137.078 habitantes onde as freguesias urbanas perfaziam 97.162 moradores vivendo em 13.917 fogos” (LOBO apud SILVA 2012, p. 61.). Concluindo que houve um aumento de

mais de 60% da população. Este aumento está relacionado ao desenvolvimento da economia da cidade a partir da vinda da Família Real.

Pinto esclarece que a sociedade carioca modificou-se com a chegada da nobreza portuguesa e do corpo burocrático do reino. A autora conta que essas classes “passariam a conviver com os já estabelecidos comerciantes reinóis; com a camada de pequenos arrendatários; com a massa de escravos e libertos dedicados à lavoura, aos serviços domésticos e ao artesanato; e com a aristocracia dos grandes proprietários de terras” (2007, p.66).

Medidas econômicas de grande vulto para a cidade foram estabelecidas a partir de 1808. Podemos citar o alvará de 1º de maio de 1808 que determinava a abertura de fábricas e manufaturas no Brasil e o decreto de Abertura dos Portos Brasileiros às Nações Amigas, que causaram o desenvolvimento da produção interna, o incremento do comércio e a invasão de produtos estrangeiros na cidade, principalmente os ingleses e franceses. O Rio de Janeiro, ao se tornar o centro comercial e financeiro e o local de moradia da Família Real, atraiu um grande número de pessoas para a cidade, de todas as camadas sociais. Com isso, os problemas de demanda de moradia e de infra-estrutura da cidade também se tornaram mais latentes.

Para sanar os problemas que se apresentaram no citado relatório do físico-mor do reino, o médico Manuel Vieira da Silva, intitulado *Reflexões sobre alguns dos meios propostos por mais conducente para melhorar o clima da cidade do Rio de Janeiro*, de 1808, que eram praticamente os mesmos diagnosticados pelos médicos em 1798, cuja Ata dos vereadores com seus pareceres foi publicado no jornal *O Patriota* de 1813, Dom João implementou uma política urbanizadora com o intuito de superar e substituir os traços coloniais da cidade a partir de valores europeus de modernidade. Muitas das sugestões dos médicos, do final do século XVIII, neste período, transformaram-se em práticas urbanísticas do Príncipe.

De acordo com Pinto,

“os processos que agiam no âmbito do núcleo urbano - adensamento populacional, intensificação da circulação de mercadorias e proliferação dos ofícios - explicitaram a necessidade da ocupação de novos espaços e foram determinantes para a implementação de uma política urbanizadora que levaria à criação da Cidade Nova do Rio de Janeiro” (PINTO, 2007, p.90).

Segundo a autora, esta foi a primeira forma de atuação no espaço urbano com o intuito de transformar os antigos padrões coloniais. A política urbanizadora de Dom João

VI procurou aumentar o número de construções, em função da demanda a partir de 1808, concentrou-se na tarefa de aterrar as áreas alagadiças da cidade, que eram um dos maiores vetores de insalubridade e incentivar as construções de casas assobradadas, em detrimento das casas térreas, principalmente na Cidade Nova, através da isenção da décima urbana nessa área.

Com a intenção de ampliar o espaço público da cidade, o Príncipe dedicou especial atenção à criação da Cidade Nova; “nova em contraposição à cidade velha - de estreitos e insalubres espaços, limitada aos padrões coloniais – e que emergia como uma solução para a organização e a transformação para uma nova urbe”, diz Pinto (2007, p.90). Ainda que o Paço, no centro colonial da cidade, continuasse a ser o centro polarizador das atividades da capital, onde ficava o palácio da Família Real e todas as funções administrativas da Corte, a realeza passou a morar no Palácio da Quinta, em São Cristóvão. Dessa forma, a Cidade Nova passou a ser a região intermediária e de ligação entre o Paço Real e o Paço da Quinta, representando o vetor de expansão para o oeste. As obras de melhoria na região buscaram aristocratizar o espaço em busca dos súditos que desejavam viver perto do Príncipe.

Entre as ações públicas do governo, Silva (2012) cita a abertura do Caminho das Lanternas para fazer a ligação leste-oeste da cidade e que foi aberto como opção à antiga estrada de Mataporcos, que já existia desde à chegada da Família Real; as medidas urbanizadoras no entorno do Campo de Santana e a abertura de novas ruas; o aterro parcial dos pântanos da Cidade Nova e a isenção da décima urbana aos proprietários que construíssem sobrados nesta área.

Em contrapartida, os particulares não mediram esforços na abertura de novos logradouros, no aterramento de seus terrenos, no parcelamento de suas chácaras e nas construções de prédios, processo que ocorreu durante o decorrer do século XIX e que é descrito minuciosamente por Pinto. Neste sentido, a autora também descreve o processo de deslocamento do centro político-administrativo do Paço para o Campo de Santana, primeiramente através de obras que serviram de palco para as manifestações da realeza, como a coroação de Dom João VI e o casamento e aclamação de Dom Pedro I e, após 1822, com o deslocamento de instituições ligadas ao governo que passaram a ocupar os prédios do entorno do campo, definindo o Campo de Santana como o principal centro administrativo da capital (PINTO,2007).

Ao mesmo tempo, outros nobres dirigiram-se para a zona sul, indo ocupar a região do Catete, Glória, Botafogo, construindo suas chácaras e sendo favorecidos pelas melhorias públicas neste outro vetor de expansão da cidade.

Segundo Silva (2012) ocorreram na cidade três fenômenos:

“o da expansão da malha urbana para áreas vazias (zona norte e Zona Sul), o adensamento de regiões já ocupadas (centro) e requalificação social de antigos espaços, como foi o do Rossio que passou a contar com um teatro e novos casarões, além da consolidação do Campo de Santana como área urbana” (SILVA, 2012, p.63).

Por último, cabe ressaltar um marco cultural deste período da história da cidade do Rio de Janeiro e que esteve intimamente ligado ao projeto urbanista de Dom João VI: a Missão Francesa de 1816. Contratada pelo governo português para “atualizar o gosto e a técnica do império em território brasileiro”, o grupo de artistas chegou à cidade sede do reino, “trazendo uma nova ideologia de arquitetura, artes e espaço urbano, que correspondia à Europa, contemporânea da Revolução Industrial” e que foi refletida em todas as dimensões do espaço urbano, principalmente na Cidade Nova: os prédios neoclássicos, a abertura de ruas mais largas e regulares e as iniciativas modernizadoras, como a construção de espaços belos e saudáveis. Por outro lado, a arquitetura efêmera construída por esses artistas contribuiu para a prática real da encenação do domínio do poder no espaço da Corte e para o projeto civilizador de Dom João, que mais tarde foi seguido pelos imperadores brasileiros. (PINTO, 2007).

Quanto ao caráter das tipologias habitacionais, o estilo colonial foi sendo suprimido por elementos de influência europeia: a preferência por sobrados em relação às casas térreas; o uso do vidro em substituição aos muxarabis; os afastamentos laterais e a centralidade da casa no espaço do terreno; a introdução de jardins nos quintais, a diminuição das dimensões das chácaras.

No entanto, Pinto (2007) atenta para o fato de que apesar dos planos urbanísticos dos franceses, das práticas urbanísticas de Dom João VI e da própria imersão nos valores europeus, que a sociedade experimentava com a presença da Corte, havia um distanciamento entre o projeto de civilização e as condições sócio-econômicas da cidade.

A vinda da Família Real para o Rio de Janeiro, em 1808, inaugurou o processo de urbanização da cidade, sede do Império português e brasileiro, sucessivamente, no decorrer do século XIX. Buscando superar a estrutura colonial e os principais problemas de infraestrutura urbana, D. João VI iniciou uma política urbanizadora calcada nos ideais europeus

de civilização. Buscou conhecer a cidade, criou instituições, promoveu obras de aterramentos, abertura de logradouros e construção de canais; dedicou-se a criação da Cidade Nova e incentivou a construção de sobrados neoclássicos nesta região.

As transformações políticas, econômicas, sociais e culturais do início do século influenciaram, portanto, na estrutura da cidade que foi assumindo outros contornos, principalmente, foi expandindo-se à medida que o adensamento do núcleo urbano em contrapartida ao aumento demográfico demandava novas práticas urbanas. No entanto, os problemas de infraestrutura da cidade precisavam ser superados, principalmente porque a base continuava a ser o braço escravo.

O processo de urbanização acentua-se na segunda metade do século XIX, num contexto de novas transformações que estão intimamente ligadas à inserção do país na economia capitalista. A propriedade privada da terra e as novas relações de trabalho, bem como a introdução de equipamentos urbanos fazem parte deste processo, cujo resultado é a expansão e consolidação do espaço urbano do Rio de Janeiro, como veremos no capítulo seguinte.

CAPITULO II

Construindo a trama: expansão, equipamentos urbanos e terra na cidade do Rio de Janeiro no século XIX

A década de 1850 foi um momento histórico de grande relevância para a história da cidade do Rio de Janeiro no século XIX, por constituir um marco para transformações em sua estrutura urbana, reflexo das mudanças políticas, econômicas e sociais em curso no próprio país. Segundo Silva, a História da Cidade “corresponde a sua dinâmica de organização”, por isso o estatuto de cidade colonial do Rio de Janeiro não se rompe com a Independência, apenas com “as novas atribuições do Estado e isto teve como pano de fundo o fim do tráfico e a introdução de novas tecnologias no locus urbano” (2012, p.21). Duas medidas de grande impacto para a dinâmica urbana que datam desta época e que trouxeram significativas mudanças foram a Lei de Terras e o fim do tráfico negreiro.

A economia agro-exportadora do café, cuja base era o Rio de Janeiro e São Paulo havia inserido o Brasil nas relações capitalistas de produção, ao mesmo tempo em que surgia uma industrialização incipiente no país. No quadro político, os conservadores, defensores do latifúndio e da mão-de-obra escrava defendiam seus interesses frente as ideias liberais da burguesia nascente, classe que se tornaria cada vez mais atuante neste primórdio de industrialização. Estas duas medidas podem ser enquadradas no projeto de modernização do país que segundo Andreatta, citada por Pinto (2007), tinha como objetivo ampliar a produção, formar um mercado de trabalho baseado na mão-de-obra imigrante em substituição à mão-de-obra escrava e permitir a entrada do capital estrangeiro.

A Lei de Terras, promulgada em 1850, de acordo com Pinto (2007), foi resultado dos “constantes conflitos de terras e o seu processo de valorização” e reflexo de “um projeto liberal”. Com a Lei, que passou a ser executada quatro anos depois, pelo Decreto 1318, as terras só poderiam ser adquiridas por meio da compra e estavam proibidas novas ocupações; os proprietários, por meio de ocupação ou que estavam em situação irregular como sesmeiros poderiam legitimar-se como donos de suas terras a partir desse momento; as doações de sesmarias estavam proibidas de ser concedidas e seriam consentidas a venda das terras devolutas.

Segundo Ferreira, a Lei de Terras “transformou-a em mercadoria, nas mãos dos que já detinham ‘cartas de sesmaria’ ou provas de ocupação ‘pacífica e sem contestação’, e da própria Coroa, oficialmente proprietária de todo o território ainda não ocupado, e que a

partir de então passava a realizar leilões para sua venda” (FERREIRA, 2005 ,p.1), ou seja, a Lei de Terras instaurou a propriedade privada da terra no Brasil, porém, de forma a ratificar o modelo latifundiário de terras nas mãos dos grandes proprietários. Os pequenos proprietários, posseiros, não tiveram como pagar pelo solo e se transformaram em mão-de-obra barata em substituição à mão-de-obra escrava que começava a entrar em processo de declínio. Também em vista da restrição do sistema de escravidão, a Lei de Terras permitiu que o indicativo de riqueza, antes medido pelo número de escravos, pudesse ser medido pela terra, transformada em mercadoria. É neste sentido que o autor relaciona a promulgação da Lei de Terras ao fim do tráfico negro.

Em relação às cidades, segundo o autor, a Lei de Terras também estabeleceu o acesso, os usos e os padrões de ocupação do solo urbano a partir da segunda metade do século XIX, de forma a privilegiar as classes dominantes. Citando Maricato, Ferreira ressalta que a lei “distingue, pela primeira vez na história do país, o que é solo público e o que é solo privado” (MARICATO apud FERREIRA, 2005 , p.4).

Enquanto Pinto (2007) afirma que no Rio de Janeiro, “a idéia de propriedade privada, até então inexistente, passou a determinar a fisionomia e as características das aglomerações urbanas e das formas de loteamento” e que o proprietário particular, que “negociava seu próprio lote em vistas da maneira mais rentável possível” emergiu nesta nova conjuntura, estabelecendo “não mais o poder público como fornecedor único de terras urbanas e rurais”. A autora ressalta que a Lei provocou a valorização e uma intensa disputa pelos terrenos da cidade, o conflito entre o chão público e o privado, e a preocupação com os limites entre os espaços públicos e os espaços particulares. A delimitação e alinhamento dos lotes e o delineamento das ruas e dos largos foram resultantes desta nova “lógica mercantilista urbana”, que alterou a relação entre o público e o privado na cidade do Rio de Janeiro da segunda metade do século XIX.

Com a participação do país no mercado mundial através da exportação do café, a capital do Império, o Rio de Janeiro, reafirmou sua posição de centro político, administrativo, econômico e financeiro do país, ocorrendo a intensificação das atividades urbanas e o desenvolvimento dos setores de comércio e serviços, recebendo a massa de imigrantes estrangeiros e nacionais. Houve o aumento da população carioca, em razão da atração dos trabalhadores livres e libertos, que se tornavam mão-de-obra para as atividades fabris da cidade. Ao mesmo tempo, houve um decréscimo da população escrava da cidade a partir do fim do tráfico negro.

Segundo Lobo, (apud PINTO, 2007, p.144-145) em 1849, a população do município correspondia a 266.466 habitantes, número que cresceu no segundo censo analisado pela autora. Enquanto em 1849, a proporção de livres era de 58,5% dos habitantes, e a de escravos 41,5%; em 1872, a porcentagem do número de escravos entre os habitantes do município era de 17,80%, e a de livres 82,20%. Quanto ao número de estrangeiros residentes na cidade, em 1872 somavam 84.703 imigrantes, cerca de 73.730 livres e 10.973 escravos.

O grande contingente populacional formado pelos imigrantes nacionais, estrangeiros e pelos libertos ocasionou o adensamento do centro urbano e agravou o problema da falta de moradia. No primeiro caso, a solução foi a continuação da expansão da cidade, em direção à Cidade Nova, às regiões norte, sul, oeste e ao subúrbio que aos poucos foram sendo incorporados ao perímetro urbano. Quanto ao problema de moradia para a classe pobre, que devido às dificuldades de locomoção necessitavam morar próxima as suas atividades de ganho, mas que não possuíam o acesso à terra urbana, a solução foi a multiplicação dos cortiços.

O incremento da população na cidade, cuja materialidade ainda possuía traços coloniais, reavivou os problemas de infra-estrutura urbana como os de água, iluminação e saneamento públicos. Todavia, a capital da nação não podia projetar a imagem do atraso nacional em relação à Europa. Pelo contrário, interessava que a cidade tivesse “uma aparência compatível com a ambição comercial da expansão cafeeira” (FERREIRA, 2005).

Ressalte-se que a partir de 1834, a cidade do Rio de Janeiro constituiu-se em município neutro, capital do Brasil e sede do Império, e administrativamente estava sob os cuidados da Câmara Municipal (da Corte), da Intendência de Polícia e da Inspeção de Obras do Ministério dos Negócios do Interior, esta última criada em 1840, consistia numa subpasta do Ministério dos Negócios do Interior. Estas repartições dividiam a função de administrar a cidade e resolver os seus problemas de infra-estrutura, portanto, buscou-se delimitar seus campos de atuação e suas rotinas administrativas durante toda a década de 1840, segundo aponta Silva (2012).

Pinto (2007) salienta que no projeto de modernização da capital do Império coexistiam duas lógicas: a introdução de elementos capitalistas na capital, ao mesmo tempo em que estava baseada em relações de produção escravistas, apesar de enfraquecidas. Para “modernizar” a capital, o Estado firmou parceria com os investimentos

estrangeiros e com a iniciativa privada e passou a atuar através do incentivo às produções fabris e à entrada de capital estrangeiro, principalmente o inglês, através de grandes empreendimentos urbanos. Portanto, “o Estado exercia a função de avalista dos empréstimos obtidos no exterior e obtinha a própria colaboração da iniciativa privada”. (PINTO, 2007, p.144).

A elite burguesa incipiente, a antiga aristocracia rural e os comerciantes detinham o domínio dos serviços urbanos através das concessões do governo. A figura do Barão de Mauá representa esta atuação:

“barão de Mauá (Irineu Evangelista de Souza) que, ao retornar de uma estadia em Londres e obter o respaldo do capital inglês, organizou o Banco Commercial (1851), a Companhia Imperial de Navegação a Vapor (1852), a Estrada de Ferro Rio-Petrópolis (1852), a Sociedade Mauá, Mac Gregor e Companhia (1854), a Sociedade de Gás (1854), a construção do Canal do Mangue (1854), a compra da Sociedade da Estrada de Ferro Rio-São Paulo (1855), a Companhia dos Bondes do Jardim Botânico (1862) e a Companhia do Telégrafo (1871)” (PINTO, 2007,p.144).

A partir dos anos 60, por exemplo, teve início um processo de modernização do método de distribuição de água e de tratamento do esgoto pela companhia inglesa The Rio de Janeiro City Improvements. A distribuição de água até então era feita, principalmente, pelo trabalho escravo que a recolhia nos chafarizes e bicas públicas enquanto as águas usadas das casas tinham como destino as ruas e iam parar nas valas e canais da cidade. Através do serviço oferecido pela companhia inglesa foi instalada uma rede domiciliar de água e o esgoto recebia um pré-tratamento antes de ser jogado na baía. Ambos os serviços, porém, foram sendo instalados nas áreas privilegiadas da cidade e nas casas de quem podia pagar por eles, ou seja, acabaram contribuindo para a diferenciação dos espaços e a segregação social.

O capital inglês também foi o responsável pelo desenvolvimento do setor de transportes da cidade, cujo objetivo era melhorar a circulação e a infra-estrutura da capital e cuja consequência foi a aceleração do processo de urbanização e a expansão e reestruturação social do espaço. Em 1868 a empresa norte-americana Botanical Garden Railroad Company, que mais tarde seria chamada de Companhia Ferro Carril Jardim Botânico, ganhou a concessão para atuação em uma das regiões mais nobres da cidade, a zona sul. A Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel inaugurou uma linha que ligava o centro ao bairro do mesmo nome estimulando a consolidação da Cidade Nova, pois “impulsionou os trabalhos de aterro e construção de uma ponte na região do mangue, próxima ao rio Comprido”, contribuindo para a sua ocupação já que era “ponto intermediário entre o centro e os atuais bairros da zona norte do Rio”. Outras empresas

também “foram criadas com o intuito de atender as localidades mais distantes – Gamboa, Santo Cristo, Caju, Saúde, Rio Comprido, Catumbi, o atual bairro da Tijuca e São Cristóvão -, em direção ao oeste da cidade”. (PINTO, 2007, p. 149).

Em 1858 foi inaugurada a Estrada de Ferro Dom Pedro II – Central do Brasil, cuja estação, como o nome indica, encontrava-se na região central da cidade, no Campo de Santana e cujo objetivo inicial era permitir a comunicação entre o Vale do Paraíba e o porto da capital. E logo se iniciou o transporte de passageiros ao longo das estações do subúrbio, entre elas, São Cristóvão e Engenho Novo. No último quartel do século XIX, a estação central tornou-se a porta de entrada para a grande massa de trabalhadores em busca de oportunidades na cidade, a partir da queda da produção cafeeira no Vale do Paraíba e da liberação da mão-de-obra do campo.

Em sentido contrário, no entanto, Pechman (1985) descreveu minuciosamente a incorporação da área suburbana ao perímetro urbano através dos eixos ferroviários, pela classe média, que tinha condições de ter sua casa própria afastada do centro. É importante ressaltar, que o autor analisa a relação entre as companhias de transporte e o setor imobiliário nas zonas de expansão, pois geralmente os empresários das companhias de transportes tinham o interesse de lotear a área onde estenderiam os seus trilhos, adquirindo prioridades sobre esses trechos da cidade.

“A expansão da cidade através da incorporação de novas terras à área urbana, pelo retalhamento de fazendas, chácaras e sítios será comandada pela expansão dos meios de transporte coletivos, amarrando desde o início os interesses desse setor com os interesses do setor imobiliário” (PECHMAN, 1985, p. 10-11)

Ainda segundo o autor, foi naquela época que o *locus* urbano transformar-se-ia em uma área de atração para investimentos do capital, pois se tornara fonte de lucro e de valorização. O capital estrangeiro e o capital nacional revezavam-se no processo de expansão da cidade, pois “capitais estrangeiros passam a ser investidos na provisão da infra-estrutura e nos transportes, enquanto o capital nacional procura se valorizar na produção da moradia e nos negócios com a terra” (PECHMAN, 1985, p.12).

Em relação ao processo de consolidação da Cidade Nova como área de expansão da cidade, foi crucial a atuação do Estado nas obras de conclusão dos aterros do mangue de São Diogo desde 1852 e a construção do Canal em 1854, os novos arruamentos, o incentivo à instalação das pequenas fábricas na área e o desenvolvimento de ativo comércio, e a introdução de tecnologias urbanas com a ressonância das concepções difundidas pelo Relatório de Beaurepaire a partir de 1840. O Estado, associado à iniciativa

particular, foi o responsável pela conformação do espaço da Cidade Nova. Observa-se que o desenvolvimento da estrutura urbana desta área, na segunda metade do século XIX, seguiu os interesses econômicos dos agentes envolvidos.

Em 1843, o Relatório de Beaurepaire Rohan representou uma nova leitura urbanística da cidade, agora em outra conjuntura política e administrativa, que foi realizada por um engenheiro militar. O Relatório de Rohan é considerado por muitos especialistas como o primeiro plano urbanístico da cidade do Rio de Janeiro. Apesar de ter sido apresentado à Câmara na década de 1840, em um contexto histórico marcado pela construção da Nação brasileira, os problemas da cidade, relacionados a sua insalubridade, à irregularidade da malha urbana e aos costumes higiênicos da população continuavam os mesmos. A diferença das propostas do engenheiro para os códigos de posturas municipais de 1830 e 1838, do mesmo período, era que, enquanto as posturas da Câmara concentravam-se em proibições e regras, através da repressão e fiscalização, o engenheiro apresentava sugestões para os problemas baseados na introdução de tecnologias urbanas e objetivava uma mudança na mentalidade da população, no sentido de civilizar os costumes, cujo resultado seria uma revolução econômica e social.

O desenvolvimento da Cidade Nova, na segunda metade do século XIX, pode ser notado a partir dos dados apresentados por Pinto. Em 1854 e em 1865 foram criadas, respectivamente, as freguesias de Santo Antônio e a do Espírito Santo, ambas desmembradas, em parte, da freguesia de Santana. Esta, por conseguinte, ocupava a posição de segunda freguesia mais populosa do perímetro da cidade. A região da Cidade Nova concentrava o total de 12% das fábricas e de 9,7% das atividades de comércio do total da capitania do Rio de Janeiro em 1853. Além disso, ressalta a autora a quantidade de “tavernas, botequins e casas de pasto, bem como de quitandas e confeitarias, juntos representavam cerca 75% do comércio da localidade e apontavam para a difusão de um mercado próprio no interior da mesma” (2007, p.187).

Em sua análise sobre a criação da Cidade Nova, a autora descreve que, a partir da segunda metade do século XIX, ocorreria um processo de decadência da área, pois se no início de sua ocupação ela foi o espaço privilegiado das camadas abastadas da cidade, a partir de 1850 constituiu-se no lugar de moradia da camada pobre formada pelos trabalhadores livres inseridos nas novas relações capitalistas. As antigas chácaras e os sobrados aristocráticos transformaram-se em casas de cômodo, estalagens e cortiços para abrigar o excedente populacional que não encontrava espaço no núcleo central, ou seja, a

Cidade Nova sofreu um processo de transformação, segundo às demandas de moradia da população. No entanto, os moradores constituíram-se em vítimas das condições insalubres em que viviam, a aglomeração habitacional e a insalubridade das remanescentes áreas alagadiças no entorno do Canal do Mangue.

“O embelezamento da área de entorno do Canal do Mangue tornou-se um dos focos para a expansão e consolidação da Cidade Nova, que já começava a sofrer, nas proximidades do Campo de Santana, com a concentração de um contingente populacional multiforme e flutuante de livres e libertos que trabalhavam e residiam nos limites do antigo centro” (PINTO, 2007, p. 154).

A freguesia de Santana, onde estava situado o Canal do Mangue, passou a concentrar o maior número percentual de moradores operários da cidade e, conseqüentemente, o maior número de cortiços, 154 unidades, que correspondiam a um total de 2.661 quartos abrigando 6.458 moradores. Os cortiços se caracterizavam pela insalubridade das construções, pela falta de infra-estrutura e pela alta densidade de ocupação por espaço. Pinto afirma que os moradores da área constituíam-se em “militares, comerciantes e aqueles empregados em serviços domésticos, manufaturas e ofícios, e de profissão desconhecida, entre outros”(2007, p. 191).

Com o projeto de melhorias da capital, também ressurgiram a preocupação com “a ordem sanitária e o ideal higienista das primeiras décadas do século XIX”. Em virtude das epidemias que assolavam a cidade, reforçou-se a preocupação dos médicos, arquitetos e engenheiros, a partir da segunda metade do século XIX, com a saúde da população da cidade. Neste sentido, os cortiços e demais habitações coletivas que se distribuía pelo centro e seus arredores, passaram a ser vistos por esses especialistas como focos de proliferação das doenças e medidas foram sendo tomadas, através das posturas municipais, para controlar este tipo de habitação, determinando um novo tipo de organização da estrutura urbana.

Na segunda metade do século XIX, o Rio de Janeiro reafirmou sua posição de centro político, administrativo, econômico e financeiro do país, recebendo a massa de imigrantes estrangeiros e nacionais. Houve o aumento da população carioca gerado pela intensificação das atividades urbanas e o desenvolvimento dos setores de comércio e serviços, ao mesmo tempo em que a Lei de Terras acirrou as disputas pelos espaços de moradia da cidade. O aumento demográfico provocou o adensamento do centro, através da multiplicação de casas populares para a classe trabalhadora. Simultaneamente, em busca de novos espaços, parte da população avançou sobre os vetores de expansão consolidados.

Os problemas de infra-estrutura, que se acentuaram a partir do crescimento urbano, eram combatidos através da intervenção pública na materialidade da cidade, quer seja diretamente ou outorgando concessões ao capital estrangeiro. Uma das formas se deu através da introdução de equipamentos urbanos, entre eles a água encanada e o serviço de bondes. Por outro lado, o Estado atuou em busca da melhoria das condições de salubridade da cidade, promovendo obras públicas e legislando sobre as instituições, as construções e os hábitos dos moradores. Estas questões do espaço da cidade, que estavam ligadas ao bem estar dos habitantes, definiam seus locais de moradia e influenciavam na dinâmica do mercado imobiliário da época.

Por isso, no capítulo III, buscarei relacionar três elementos ligados à estrutura urbana - o abastecimento de água, uma visão de qualidade de saúde e o serviço de bondes - como amenidades presentes no mercado imobiliário deste período, a partir das informações dos anúncios de imóveis do *Jornal Correio do Brazil* das edições de 1871 e 1872.

CAPITULO III

Encenando a trama: uma leitura do mercado imobiliário no século XIX

Na leitura do mercado imobiliário, a partir das informações dos anúncios de imóveis do jornal *Correio do Brazil* entre 1871 e 1872, serão analisados três amenidades da estrutura urbana da cidade naquele período.

Observaremos como as três amenidades aparecem no jornal e buscaremos analisar como a sociedade interpretava e valorizava primeiramente o abastecimento de água, depois como se apropriava do discurso médico sobre a urbe, presente na dinâmica imobiliária, principalmente que no se convencionou ser os vetores de doença e de salubridade; e finalmente sobre a introdução dos serviços de bondes, em caráter inaugural na década de 1870, já que esteve ligada à expansão do núcleo urbano e à ocupação dos arrabaldes.

3.1 A água como equipamento de conforto das habitações

Desde a fundação do Rio de Janeiro, a água potável consistiu no líquido precioso de difícil acesso para os moradores. Quando a cidade ainda encontrava-se no alto do morro do Castelo, os poços muito profundos dificultavam o acesso a água. Ao instalarem-se na várzea, os habitantes encontraram outro problema, os poços que foram cavados ofereciam uma água salobra. A alternativa encontrada foi abastecer a cidade com as águas do rio Carioca. De início, os moradores atingiam grande distância até chegar ao rio. No século XVIII, uma grande obra, a construção do aqueduto da Lapa e a instalação de bicas no campo de Santo Antônio favoreceram a chegada da água até o rocío da cidade, mas a parte mais central, o Largo do Paço, levou mais alguns anos para ser abastecida, conforme descreve Cavalcanti (2004):

“Para minimizar essa situação de penúria foi construído o aqueduto da Lapa e as bicas do chafariz do campo de Santo Antônio (atual Largo da Carioca) em 1723, destino final da canalização das águas do rio Carioca. Tal obra levou mais de uma década para ser concluída e, somente com a extensão da rede de canos até o chafariz do Carmo (Paço), a população passou a ter água potável na região mais central da cidade” (CAVALCANTI apud SILVA, 2012, p. 112).

Segundo Cavalcanti (2004), os chafarizes se multiplicaram no decorrer do século XVIII, até chegar ao limite de abastecimento do rio Carioca, quando uma nova fonte, o rio Maracanã, passou a ser explorado, tendo suas águas canalizadas até o chafariz do Campo de Santana.

Portanto, na virada do século XVIII, havia dois sistemas principais que eram os responsáveis pelo abastecimento de água da cidade do Rio de Janeiro: o sistema da Carioca

e o sistema do Maracanã. De acordo com Silva (2012), no século XIX, os dois sistemas possuíam várias nascentes e abasteciam duas partes da cidade:

“O sistema Carioca era formado pelas fontes das Paineiras e do rio Carioca, abastecendo o Centro (freguesias da Candelária, São José e Santo Antônio) e Glória; enquanto o maracanã formado pelas fontes da Cascatinha e do rio Maracanã abastecia São Cristóvão e Centro (freguesias de Santana e Espírito Santo)” (SILVA, 2012, p. 117-118).

Cavalcanti (2004) buscou organizar, a partir do cruzamento de documentação, a relação de chafarizes da cidade do Rio de Janeiro no final do século XVIII, que no total somavam 11, distribuídos por alguns pontos da cidade:

“a) chafariz da Carioca, no antigo Campo de Santo Antônio, depois chamado largo da Carioca. Construção do governo Aires Saldanha; b) primeiro chafariz no largo do Paço, obra do conde de Bobadela, Gomes Freire de Andrade, no centro da praça, posteriormente demolido; c) chafariz de Mestre Valentim, obra de d. Luís de Vasconcelos e Souza, no largo do Paço em substituição ao construído pelo conde de Bobadela, ainda hoje existente; d) chafariz da Glória, no caminho da Glória, obra do Marquês do Lavradio; e) pocinho da Glória, no largo da Glória, obra antiga; f) chafariz das Marrecas, na rua dos Barbons, hoje Evaristo da Veiga, realização de d. Luís de Vasconcelos e Sousa; g) fonte dos Amores, projeto do Mestre Valentim, no Passeio Público, obra de d. Luís de Vasconcelos e Sousa; h) chafariz do largo do Moura, obra do conde de Resende; i) chafariz no largo do Capim, também do conde de Resende; j) chafariz no Campo de Santana, obra iniciada no governo do vice-rei d. Fernando de Portugal; k) chafariz do Lagarto, na altura da lagoa da Sentinela, hoje na rua Frei Caneca, obra do governo d. Luís de Vasconcelos e Souza” (CAVALCANTI, 2004, p. 36).

Como podemos observar, a canalização dos rios e a construção dos chafarizes foram obras dos governadores e vice-reis ao longo do século XVIII, pois se tratava de intervenções que demandavam trabalho e despesas demasiadas para a Câmara Municipal assumir. A partir de 1808, com a chegada da Família Real, foi criada a *Intendência Geral da Polícia da Corte e do Estado do Brasil* que assumiu as responsabilidades sobre as obras públicas e o abastecimento de água, sob a tutela do Príncipe. A partir de 1834, com a transformação da cidade em município neutro, sob a responsabilidade do Ministério dos Negócios, os problemas de abastecimento de água e obras públicas foram alocados na Inspeção Geral das Obras Públicas. Segundo Silva, “o abastecimento de água na década de 1840 era produto da junção de ações da Câmara, da Inspeção de Obras e do chefe de polícia”, sendo a Inspeção responsável pelas maiores ações (SILVA, 2012, p.113).

É importante ressaltar que cabia ao Estado a responsabilidade do abastecimento dos chafarizes. Para a água chegar às casas dos moradores, eles contavam principalmente com o braço escravo (os aguadeiros), que carregava a água, pelas distâncias necessárias, até a casa do senhor, tornando os chafarizes um ponto de encontro dos pretos da Corte. Caso o morador não possuísse nenhum escravo para fazer esse serviço, ele podia contar com os escravos de ganho ou, como nos revela Silva (2012), com o serviço de carroças puxadas a

burro que circulavam vendendo água em barris, muito comum no transcorrer do século XIX.

Os dois sistemas existentes na cidade, porém, não garantiam o suprimento de água de forma regular para a população e o problema do abastecimento constituiu-se em uma questão urbana que mobilizou os esforços da nascente burocracia Imperial no transcorrer do século XIX, até que a rede de água doméstica pudesse se consolidar em um equipamento urbano presente na vida da urbe (SILVA, op.cit).

A intervenção do Estado na resolução da questão da água consistia, principalmente, na busca de novas fontes, na realização de obras de canalização, na construção e manutenção de chafarizes, ou seja, na preocupação em garantir o recurso e a sua captação. Apenas na década de 1840, o Ministério dos Negócios voltou os olhos para um estudo sobre o problema, bem como o Estado passou a atuar também na distribuição da água, a partir da formação de uma rede de abastecimento.

Em 1843, a escassez de água foi tratada de forma metódica a partir da instauração de uma Comissão para resolver o problema da água na cidade. A Comissão, formada por membros do Estado, com a ajuda de “especialistas e curiosos”, elaborou um estudo e propôs soluções para a questão. A conclusão de Silva, (2012) revela, porém, que a Comissão apenas “ratificou o conjunto de procedimentos já conhecido” que passaram a ser colocados em prática a partir daquele momento.

As sugestões novas unidas às antigas para a resolução do problema de água, neste período, portanto, giraram em torno da preservação ambiental dos rios que abasteciam a cidade, de ações para evitar o desperdício de água (compra de torneiras e tanques de armazenamento para evitar o desperdício que ocorriam nos chafarizes), bem como o da modernização e interligação dos sistemas para garantir a eficiência do abastecimento e do esquadramento da rede e da fiscalização dos usos. A busca de novas fontes para captação não era vista como necessária para a Comissão, mas a questão dos custos dos projetos era relevante.

Na década de 1840 o poder público também passou a trabalhar na distribuição da água, através do serviço de canalização particular a quem fizesse o requerimento. Mediante a permissão e fiscalização da Inspetoria e a uma taxa de água, que consistia num donativo ao Estado cobrindo as despesas da obra, era possível desviar os canos do sistema até os domicílios, formando uma rede de distribuição de água. Silva (2012) revela que o

fornecimento deste serviço (estabelecido pelo Regulamento 39 de 1840) consistiu no esforço do Estado em legalizar uma situação que já existia, pois os desvios clandestinos proliferavam, mostrando o “quão era importante ter o domínio da trajetória d’água”.

“O regulamento de 1840 e o mapeamento do sistema d’água de 1844 são ações do Estado para sanar a dupla face do mesmo problema, a deficiência do abastecimento: a indisciplina nos usos das águas e a falta de conhecimento da rede. Os encanamentos particulares, ou seja, aqueles que saíam da rede até o domicílio, mesmo com registro e o nome do requerente, propiciava ligações clandestinas ao longo do percurso, fora do controle do Estado, e às vezes com a conveniência do consumidor” (SILVA, 2012, p.119).

Observa-se, portanto, que no final da primeira metade do século XIX, após a primeira Comissão que objetivou resolver o problema da água na capital, o Estado intervia na questão, através da captação da água e manutenção dos sistemas e distribuição da água, além da organização e fiscalização da rede de abastecimento, o que na prática significava o contínuo suprimento dos chafarizes e a realização de alguns encanamentos domiciliares. Por outro lado, a população supria suas necessidades domésticas de água através da canalização legal ou ilegal ou dos tradicionais meios de obtenção no chafariz. Assim, a “dinâmica do fornecimento necessitava do entrelaçamento das ações da esfera pública e da privada”, pois

“a cidade chegava ao ano de 1850 com muitos problemas relacionados ao abastecimento de água, as várias sugestões colocadas na década de 30 não foram implementadas, da mesma forma que as da década de 40 [...]. As regiões da cidade dependiam de redes que não se interligavam e de bicas que vertiam água noite e dia, havendo muito desperdício, menos no verão, quando tudo secava, principalmente porque não havia reservatórios.” (SILVA, 2012, p. 120).

A partir da segunda metade do século XIX, como já foi tratado no capítulo II deste trabalho, o novo contexto sócio-econômico e político do país provocou inúmeras transformações na cidade do Rio de Janeiro, capital do Império, e que interferiram, particularmente, na estrutura urbana da cidade. De maneira geral, o país estava inserido na ordem capitalista mundial, através da cultura agro-exportadora do café, bem como uma industrialização incipiente ganhava vigor nas grandes cidades, entre elas, o Rio de Janeiro.

A Lei de Terras e a Lei Eusébio de Queirós, ambas de 1850, marcaram o processo de modernização do país rumo a sua inserção na economia capitalista mundial e a gradual substituição da mão-de-obra escrava. A Lei de Terras garantiu a propriedade privada da terra a quem a possuísse, com isso, também garantiu o privilégio da propriedade das águas e o Estado passou a conviver com um novo problema, a aquisição da água, já que as fontes pertenciam ao proprietário da terra, aumentando as despesas do Ministério com esta matéria.

A Lei Eusébio de Queirós instituiu o fim do tráfico negreiro no Brasil e iniciou o processo de substituição da mão-de-obra escrava pela livre, que ocorreria no decorrer da segunda metade do século XIX. Na prática, o Rio de Janeiro buscava superar o atraso dos seus equipamentos urbanos movidos pela engrenagem escrava (como os aguadeiros) e passaria a experimentar novas relações de trabalho livre, voltadas principalmente para as novas atividades da cidade.

O Rio de Janeiro, como centro político, econômico e financeiro do Império, experimentou um grande aumento demográfico de sua população com a vinda de imigrantes nacionais e estrangeiros para a cidade. Com tudo isso, os problemas urbanos se acentuaram, entre eles, o problema de abastecimento da água. Por outro lado, a água encanada tornava-se primordial para o desenvolvimento da capital e para os novos habitantes da área central da cidade, em sua maioria, trabalhadores livres e pobres que não possuíam escravos e necessitavam de comodidades e facilidades frente às suas rotinas. A água encanada também se tornava privilégio, na medida em que os mais abastados possuíam algum terreno em que passasse a água, ou podiam comodamente pagar por um bom encanamento.

Silva revela alguns dados para os anos 1860 e 1870. A autora afirma que existiam na cidade, em 1860, “apenas 2000 residências com penas d’águas, a maioria da população ainda garantia seu suprimento nos 45 chafarizes e 637 bicas espalhadas pela cidade” (2012, p.122). No entanto, a rede era “fiscalizada por 43 guarda chafarizes, 43 interinos, 21 bombeiros, 59 vigias de bicas públicas e 11 de caixa d’água” (2012, p.124), ou seja, a atuação do Estado baseava-se na preservação do recurso, na fiscalização e repressão do uso abusivo. Em 1870, a cidade possuía “mais de 2.302 km de canos e o serviço de distribuição se fazia com 508 bicas públicas, 41 chafarizes com 181 bicas e 4.139 penas d’água espalhadas pela cidade, inclusive no subúrbio” (2012, p.127).

Portanto, durante todo o século XIX, a cidade do Rio de Janeiro conviveu com o problema da precariedade do abastecimento de água. A partir da década de 1840, assistiu-se aos esforços do governo em cuidar mais sistematicamente da captação e distribuição deste recurso para a população, criando-se dentro da incipiente burocracia do Império, uma leitura específica relativa ao abastecimento da água. Ainda que os sistemas públicos de água fossem ineficientes e incapazes de suprir as necessidades cada vez mais preeminentes da população, e empresas privadas objetivassem a concessão dos serviços de água da capital, consolidou-se na Inspetoria o consenso de que o abastecimento da água era um

serviço estratégico do Estado e de que a oferta de água não era uma mercadoria passível de lucro e assim, este serviço tornou-se um equipamento urbano cada vez mais presente e importante na cidade.

É possível afirmar que a água, em sua forma canalizada ou não, apenas pelo seu caráter de recurso imprescindível ao ser humano, constituía uma amenidade positiva na dinâmica do mercado imobiliário na segunda metade do século XIX, ou seja, morar próximo a uma bica ou a um chafariz, principalmente para quem dependia, exclusivamente da água oferecida nestes equipamentos era um aspecto relevante para os moradores. Do mesmo modo, alugar um cômodo que possuísse água encanada ou comprar uma casa com “água dentro” interferia no bem-estar dos consumidores, logo, na sua capacidade de escolha.

Ao percorrer os anúncios de alugueis e vendas de espaços para moradias, do jornal *Correio do Brazil* do ano 1872, é notório a existência da água como equipamento urbano constitutivo do conjunto de amenidades anunciado. Na maioria dos anúncios apenas a palavra “água” ou a expressão “água dentro” foram citadas, não sendo especificado se havia o encanamento.

“Aluga-se o 1º andar da casa n.136 da rua do Theophilo Ottoni, com boas accomodações, tendo agua e gaz; para tratar á rua da Quitanda n.149.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N.65 p.4)

“Aluga-se um quarto mobiliado, com gaz, agua e entrada independente, fazendo-se o serviço; á rua do Senado n.7” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N.101. p.4)

“Vende-se um excellent predio na rua dos Borbonos, com jardim, agua, gaz, etc.; para tratar, na rua do Hospicio n.29” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 160. p.4)

“Aluga-se a casa assobrada e de sobrado da rua da Princeza dos Cajueiros n.140, com grande quintal e agua dentro, propria para numerosa familia de tratamento, ou duas familias; trata-se na rua das Marrecas n.40, sotão.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 13, p. 4)

“Aluga-se a casa do morro da Providencia n.8 com excellent vistas e agua dentro e grande chacara; trata-se na rua das Violas n.142.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 300. p. 3)

“Aluga-se uma casa, propria para qualquer negocio e commodos para familia, com agua dentro, por preço commodo: na rua da Lapa n.35. Para tratar na rua da Quitanda n.36.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 304, p. 4).

Apenas em dois anúncios o serviço de água foi caracterizado como encanado, o que não significa que o encanamento não existisse, pois neste período era uma novidade a existência da canalização na cozinha, para os serviços domésticos, e a existência do

chuveiro para os banhos. Inclusive, há muitas referências aos “banhos de chuva” mesmo nos anúncios em que a palavra água não aparece.

“Aluga-se, com contrato de 3 a 4 annos, os 1º e 2º andares, com grande sotão, da casa nobre da praça da Constituição n.59, com duas boas cozinhas, gaz, agua de encanamento, banheiro para banhos de chuva e quentes, e um lindo terraço, tudo muito decente para familia de tratamento, club ou hotel: para vêr acha-se aberta das 9 horas da manhã ás 4 da tarde, e para tratar na rua Primeiro de Março (antiga Direita), esquina da da Alfandega, n.53.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 13, p. 4)

“Aluga-se. uma grande chacara, na rua Duque de Saxe n.12 A, com optimos commodos para grande familia, com bons dormitorios no sobrado, e logar saudavel, com boa sala de visita e de jantar, commodos para escravos, boa cocheira e cavalariça, com boa casa de lavagem e dous banheiros, dentro e fora da casa e com bastante agua do encanamento e grande terreno plantado de fructas e capim: para tratar na mesma chacara, ou na rua Primeiro de Março n.147,(antiga Direita.) Tem gaz dentro.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 9, p. 4)

“Alugam-se commodos com ou sem mobilia e serviço a homens decentes, fornecendo-se aos que quizerem comida, roupa lavada e engommada e banhos; á rua do Passeio Público n.36.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N.5, p. 4)

“Precisa-se de commodos arejados e com mobilia para dous moços do commercio, nas proximidades das praias do Flamengo e do Hospicio de D. Pedro II, só para dormir e fazer uso dos banhos: carta no escriptorio desta folha sob as iniciaes I.M.C.B., com as declarações precisas para ser procurado por esses três dias” (CORREIO DO BRAZIL, 1871, N.3, p. 3)

“Aluga-se a empregados do commercio, quartos muitos arejados e com bonita vista para toda a cidade, dentro de uma chacara em Paula Mattos, na qual podem tomar banhos de chuva, para informações e tratar; á rua de Theophilo Ottoni n.72.” (CORREIO DO BRAZIL, 1871, n. 10, p.3)

Até mesmo se a água não chegasse até a casa, era importante que ela estivesse o mais próxima possível do local de moradia, por isso, esta condição foi manifestada nos anúncios:

“Aluga-se a casa da rua Bella de S. João em S. Christovão, com 4 quartos, 2 salas, cozinha, quintal e **agua perto**, por 38\$; na rua do Lavradio n.6” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 40, p.3)

“Aluga-se uma chacarinha no Andarahy, com **rio nos fundos** e casa para pequena familia; trata-se á rua d’Ajuda n.80” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 77, p.4)

Algumas considerações acerca desta amenidade, no contexto da estrutura urbana da segunda metade do século XIX necessitam ser analisadas, tomando como exemplo os anúncios em destaque. Em primeiro lugar, a existência deste recurso como amenidade foi identificada nos anúncios de todos os tipos de habitação, ou seja, cômodos em estalagens ou casas de família, casas e sobrados nobres e em chácaras. Isto significa que todas as classes sociais valorizavam a água como um elemento importante na escolha do local de moradia. Do ponto de vista da região da cidade em que esta amenidade era importante, podemos observar que tanto no núcleo central quanto nos arrabaldes e no subúrbio.

Independente de classe social e local de moradia, a existência da água em todas as suas formas de promoção, quer dizer, encanada, próxima a casa ou passando pelo terreno, tinha grande importância, principalmente frente aos problemas de abastecimento que a população enfrentava.

Outro ponto a ser ressaltado é que a água que chegava dentro de casa era um tipo de necessidade no contexto da estrutura urbana deste período. É muito comum a expressão “outras comodidades” vir acompanhando a oferta de água (e de gás), caracterizando a água como equipamento de conforto.

De caráter imprescindível, as populações, desde as primeiras civilizações, sempre buscaram ocupar as regiões próximas às fontes de água potável. Na conjuntura da história da urbanização do Rio de Janeiro, sua população sempre esteve ligada aos chafarizes e bicas da cidade, até o surgimento da distribuição da água encanada, que se tornou um equipamento urbano em meados do século XIX, em cujo período a cidade experimentava novos modos de vida. Os cidadãos livres sempre contaram com algum serviço de distribuição de água em casa, seja através dos aguadeiros e escravos de ganho que a carregava para os senhores ou através da compra de barris e, por último, do encanamento, legal ou clandestino. Tudo isto explica porque nos anúncios de aluguel e venda de imóvel do *Correio do Brazil* do ano de 1872, a existência de água é a amenidade mais repetida e a mais importante. Esta evidência aparece em todos os anúncios, o que permite também pensar que talvez não estivesse presente em todas as moradias, daí todos os anúncios a utilizarem como amenidade

3.2 O discurso médico e as condições de salubridade dos locais de moradia

O Rio de Janeiro do século XIX era acometido por epidemias e endemias que assolavam a sua população. As causas dessas doenças, no entanto, eram discutidas e combatidas desde a virada do século XVIII e início do XIX, através da consolidação de um discurso médico hegemônico sobre os problemas de insalubridade da cidade.

Ao contrário do problema de abastecimento da água, o poder público voltou os olhos para o problema da insalubridade da cidade mais cedo. Na chegada de Dom João VI ao Rio de Janeiro, o Príncipe encarregou o médico do reino de fazer um estudo sobre as questões que afetavam a saúde dos moradores, do qual resultou o documento *Reflexões sobre alguns dos meios propostos por mais conducentes para melhorar o clima da cidade do Rio de Janeiro*, de 1808, de caráter oficial, este documento acabou pautando as ações da Coroa

em sua nova sede. Antes, porém, os vereadores da cidade já se preocupavam com estas questões, como é possível observar pela *Ata da Vereança* de 1798, que contêm as respostas dos médicos, indagados pela Câmara, sobre as doenças endêmicas e epidêmicas da cidade. Estes dois documentos foram objetos de pesquisa de Silva (2012) em que ela analisa o discurso médico sobre a cidade.

O discurso médico dessa época, segundo a autora, dividia-se entre os que acreditavam que a proliferação de doenças na urbe estava relacionada às causas de ordem natural e entre os que afirmavam que a insalubridade da cidade derivava dos aspectos de sua organização social, perante as peculiaridades topográficas do seu espaço físico e do seu clima tropical.

Era consenso nos estudos dos médicos que as áreas alagadiças da várzea da cidade liberavam vapores causadores de doenças, bem como os morros que a rodeavam dificultavam a circulação da brisa do mar para purificar o ar. O clima quente e úmido ainda contribuía para favorecer este ambiente abafado. As chuvas avolumavam as áreas pantanosas e se estas estivessem secas, os habitantes respiravam uma poeira poluída.

Por outro lado, alguns aspectos de sua estrutura urbana propiciavam o quadro de doenças que acometiam a população, principalmente as construções e o traçado das ruas que não favoreciam a circulação de ar, os maus hábitos de higiene da população e as ações de instituições como o matadouro, os hospitais e as igrejas, que influenciavam na falta de asseio da cidade, mas não eram regulados. A própria estrutura urbana escravista do Rio de Janeiro foi citada como motivadora para o alastramento de doenças, entre outras coisas, porque os escravos traziam muitas doenças da África e as suas condições de vida propiciavam a sua proliferação.

Entre as doenças endêmicas e epidêmicas do Rio de Janeiro nesta época podemos destacar:

“sarna, impinge, escorbuto, elefantíase, formigueiro etc. (doenças de pele em geral), as verminoses e outras como a hepatite, as febres renitentes, a morféia ou lepra, a boubá e tísica ou tuberculose [...] grandes surtos epidêmicos de disenteria, bexica, sarampo, gripes e das “tosses convulsivas”, como a coqueluche que grassou no Rio de Janeiro a partir de 1797” (CAVALCANTI, 2004, p.38).

Respaldados pelo seu conhecimento especializado, os médicos sugeriam medidas de intervenção urbana para melhorar os problemas de insalubridade que afetavam e mortalizavam os habitantes do Rio de Janeiro na primeira metade do século XIX. De modo geral, as sugestões giravam em torno do arrasamento de alguns morros, do aterramento dos

alagadiços, da abertura de ruas mais largas e retas, do controle e normatização das edificações, da implementação de práticas de higiene para as instituições e a população.

As intervenções urbanas sugeridas pelos médicos tornaram-se práticas urbanísticas de Dom João VI, cuja repartição criada por ele, a *Intendência Geral da Polícia da Corte e do Estado do Brasil*, tomou as responsabilidades sobre as obras públicas. A Intendência, assim como o Príncipe e a Câmara também passaram a atuar na normatização da materialidade da cidade e dos hábitos dos seus moradores. Pôr em prática as sugestões dos médicos era uma forma de agir em prol da salubridade da cidade. Além disso, a própria presença da Família Real mudaria os modos de vida da população.

Nos anos 1830 e 1840, após a emancipação política do país e a transformação da cidade em município neutro, as obras públicas passaram a ser de responsabilidade do Ministério dos Negócios do Interior, através da Inspetoria de Obras; a Intendência já não possuía as mesmas prerrogativas de prefeitura como antes, e a Câmara Municipal da Corte legislava e administrava os assuntos da cidade mas não tinha recursos(SILVA, 2012).

Ainda que em um novo contexto político, de uma incipiente burocracia Imperial voltada para a administração da cidade, a questão da insalubridade não estava resolvida. Nos Códigos de Posturas de 1830 e 1838, promulgados pela Câmara Municipal e que, segundo Silva, “dão conta da legislação relativa ao alinhamento, limpeza, higiene, iluminação, trânsito e usos dos espaços da cidade” (2012, p. 94) e no relatório do engenheiro Beaurepaire Rohan, de 1843, tornavam-se visíveis as preocupações com os seus antigos problemas. As intervenções eram insuficientes e a fiscalização precária, as dificuldades só se acentuariam com o novo contexto urbano dos anos 1850.

Na segunda metade do século XIX, o Rio de Janeiro iniciou um processo de intensa transformação, reflexo das mudanças no próprio país, como já foi explicitado. Ao mesmo tempo, porém, os problemas de infra-estrutura como os de insalubridade da cidade se acentuaram. A epidemia de febre amarela em 1850 e em 1870 e as epidemias de cólera e varíola em 1870 atestam a situação caótica em que a cidade vivia.

A partir de 1850, o pensamento médico higienista elegeu como o principal foco de proliferação das doenças da cidade os cortiços. Os cortiços surgiram como alternativa à falta de moradias experimentada pelos novos habitantes da cidade, que em número cada vez maior, aglomeravam-se próximos ao mercado de trabalho, no centro e em seu

arrabalde mais próximo, num período em que a oferta de transporte coletivo estava apenas iniciando.

A cidade assistiu à multiplicação de casas de cômodos, estalagens e cortiços, frutos da desvalorização das antigas chácaras e sobrados patriarcais em contrapartida ao deslocamento dos mais abastados para os lugares mais frescos e saudáveis da cidade. Não apenas entre o pensamento acadêmico, mas para o Estado e no meio da opinião pública letrada era consenso que a coabitação, a falta de infra-estrutura básica e a falta de asseio das habitações coletivas, somadas a falta de planejamento urbano acentuavam o problema da insalubridade da cidade, sobretudo nas décadas de 1850 e 1870, que assistiram aos surtos epidêmicos da capital.

Neste sentido, além dos Códigos de Posturas, já citados, o Ministério dos Negócios do Interior formou a Junta de Higiene, a partir de 1849, para estudar e intervir no problema da saúde pública, indicando recomendações à Câmara e atuando junto ao ministro, propondo soluções e dando apoio à execução de obras públicas. Por isso, neste período, podemos citar os relatórios da Junta como reflexo da leitura médica sobre a cidade. Como diz Silva “pode-se acompanhar como a medicina lia os problemas urbanos e como seu discurso tornou-se potente instrumento de legitimação de intervenção na estrutura urbana” (2012, p.139-140). Quanto aos cortiços, a autora afirma que também neste período “o discurso higienista já começava a articular os modos de vida de uma parte da população e, conseqüentemente, seus valores sociais à produção de doença” (SILVA, 2012 p. 140).

O relatório da Junta de 1871 expunha os fatores que contribuíam para deixar a cidade insalubre que, dentre os já citados, destacava-se o problema das habitações dos pobres, ou seja, os cortiços, que segundo os higienistas eram os vetores de contágio e necessitavam de controle. A Junta de Higiene também demandou ao Ministro dos Negócios uma ação mais integrada dentro do Estado para pensar sobre os assuntos de insalubridade da cidade. Neste sentido, foi nomeada uma comissão de engenheiros para colaborar com os profissionais da Junta, cuja atuação resultou no Plano de Melhoramentos de 1876, também analisado por Silva (2012).

Dois discursos passaram a disputar espaço no Estado e objetivavam como produto das suas sugestões de intervenção, a construção de cidades diferentes.

“Os médicos da Junta passaram a investir na regulação (e interdições) de vários aspectos da vida urbana [...]. O escopo de leis apontava não só para a forma dominante como Estado em todas as suas repartições lia os problemas urbanos como indicava também uma maneira de ação [...] Os

engenheiros “passaram a mobilizar um conjunto de argumentos cujo objeto era a prática/técnica, menos inteligível politicamente, mas fácil de ser apropriado pela administração pública e pelos capitais, que desde 1850 penetravam/ investiam na estrutura urbana” (SILVA, 2012, p. 147)

A estrutura urbana e os hábitos da população do Rio de Janeiro, no decorrer do século XIX, foram objetos de estudo dos médicos no esquadramento dos problemas de insalubridade da cidade. É possível, por isso, a partir dos documentos produzidos por eles, conhecer os principais problemas que assolavam a cidade, relacionados às epidemias e endemias, bem como as medidas que estavam sendo tomadas pelo poder público para resolvê-los. Apenas na década de 1870, o discurso dos engenheiros somou-se, efetivamente, ao dos médicos na disputa pela hegemonia dentro do Estado.

O discurso médico sobre a estrutura da cidade consolidou a ideia de que as habitações populares eram os vetores de proliferação das doenças, enquanto os arrabaldes eram os locais favoráveis à saúde da população. O reflexo deste pensamento, apropriado pelos cidadãos, pode ser observado através da dinâmica imobiliária da época.

A partir de 1850, como já foi ressaltado, as habitações coletivas passaram a ser alvo de controle e fiscalização, por representarem para a época, o foco da proliferação de doenças. As posturas municipais resultantes, em grande parte, das recomendações da Junta, normatizavam a construção e a manutenção destes lugares, legislando sobre o asseio, o lixo, o esgoto, a presença de animais, entre outros aspectos materiais. Ao mesmo tempo em que esta intervenção representava uma tensão aos interesses capitalistas dos proprietários destes cortiços, o Estado buscava intervir na “faculdade de existência dos pobres” (PINTO, 2007).

A classe pobre que adensou o centro passou a sofrer com a falta de oferta de moradias e com o aumento dos aluguéis, encontrou a solução habitando os cortiços, pois ainda que neste período a mobilidade tenha passado a ser possível através do sistema de transportes em consolidação na cidade, na prática, era caro se afastar do centro, local das oportunidades. A classe abastada, no entanto, podia experimentar um estilo de vida mais saudável, longe do caos representado pelos problemas de infra-estrutura da cidade e pelas habitações populares. Portanto, como o discurso médico inseriu-se na cultura da urbe, dominando os hábitos da população, as condições da salubridade urbana passaram a constituir-se um elemento qualitativo na dinâmica do mercado imobiliário.

Por um lado, os próprios proprietários necessitavam estar “em dia” com a legislação das habitações, por outro lado, até a classe pobre conhecia o discurso médico e era a

principal vítima dos surtos de doença e, por último, a classe rica podia viver com maior comodidade a sua saúde nos arrabaldes da cidade.

Nos anúncios de imóveis do *Correio do Brazil*, de 1871 e 1872, que estão sendo utilizados nesta pesquisa, as ofertas de quarto, sala com alcova ou cômodo, no núcleo mais adensado da cidade e nos arrabaldes mais próximos, são acompanhados de qualidades que dizem respeito ao discurso médico da época, ou seja, por palavras como “limpo”, “arejado”, “asseado”, “saudável”, “claro”, “fresco”. Eis alguns exemplos:

“Precisa-se para um casal sem filhos e que se trata de um commodo em casa de familia honesta, que seja arejado, limpo e independente, do largo do Rocio para baixo até á rua da Misericordia; quem tiver deixe carta nesta typographia com as iniciaes A. W. M. para ser procurado” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 63, p.4)

“Aluga-se na rua do Riachuelo n.124, uma bonita morada para pequena familia. É casa limpa.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 85, p.4)

“COMMODO. Aluga-se a pessoa de tratamento dous commodos completamente arejados e limpos; para ver e tratar, na rua de Riachuelo n. 284, sobrado” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 228, p.4)

“Aluga-se um bonito sotão com commodidade para pequena familia, ou tres moços do commercio: é muito vistoso e saudavel, na rua do Visconde Sapucahy (Bom Jardim) n.12 A 5º e 6º á mesma casa da frente. Aluga-se no interior da mesma um commodo para duas pessoas, podendo servir-se do quintal e agua” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 172, p.4)

“Commodos claros, frescos, bonitos e mobiliados com serviços, banhos, gaz, comedorias (com rica vista) para pessoas de tratamento; alugam-se no campo da Acclamação 49.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 80, p.4)

Os anúncios dos cômodos do n.49 do Campo de Aclamação são os que mais se repetem no decorrer das edições. Ainda que a sua redação sofra alterações, sempre são enfatizadas as condições de salubridade dos cômodos:

“Aluga-se uma soberba sala espaçosa com alcova, e grande gabinete de frente tudo mobiliado a capricho e propria para algum Sr. Ministro ou consul estrangeiro, ou outras pessoas de tratamento esmerado, por estar tudo nas condições de bem satisfazer a estas pessoas tanto mais por estar tudo disposto não só com apurado asseio, como pela aprazível localidade e ares que se respiram nesta casa; ao campo da Acclamação n.49, 1º andar” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 102, p.3)

“COMMODO. Aluga-se um bonito quarto independente arejado e limpo mobiliado com todas as pertencas para um ou dous moços de tratamento, fornecendo-se comida, serviço, banhos e roupa no Campo da Acclamação n.49.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 11, p. 3)

Apesar das condições de limpeza e arejamento das habitações coletivas serem citadas, dois elementos que dizem respeito às condições de salubridade das casas não foram explicitados, a existência de janelas e de esgotamento sanitário. É importante ressaltar que nos anúncios de habitações nobres estes elementos também não aparecem.

Em cinco anúncios as janelas surgem como parte da descrição do prédio e apenas um anúncio menciona a existência de serviço de esgoto.

“LARANJEIRAS. Vende-se uma boa casa e characa á rua das Larangeiras n.97, em frente ao n.14. A casa está pintada e forrada de novo, tem gaz e esgotos. Independente, tem cocheira e chalet com banheiro e tanques para lavagem. O terreno com 20 braças de frente, tem jardim, repuxo e pomar com muitas arvores fructíferas. O motivo da venda é o proprietario retirar-se para a Europa; para tratar, na mesma, até ás 9 horas da manhã, ou das 4 horas da tarde em diante” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 58, p.4)

Nos anúncios de imóveis nos arrabaldes e nos subúrbios da cidade, a localidade da moradia é associada às condições saudáveis que eram favoráveis e desejáveis para viver.

“Engenho Novo.Vende-se por o proprietario ter de retirar-se, em uma das mais saudaveis localidades deste suburbio, uma chacara com excellente casa, cocheira, cavallariça, capim para quatro animaes horta e pomar com grande variedade de arvoredos fructiferos, muita agua, etc., tudo em terreno proprio. Para mais informações, à rua da Quitanda n.139” (CORREIO DO BRAZIL, 1871, N.6, p. 3)

“Aos estrangeiros. Aluga-se na rua de Santa Isabel n.6, entre as de Santa Christina e D. Luiza, uma linda casa pintada e forrada de novo, recommendavel pela sua posição em um dos mais agradaveis, sadios e pittorescos arrabaldes da côrte, perto da cidade e dos bonds, com muitos commodos, agua, gaz, banheiro e jardim.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 27, p.4)

“CHACARA. Precisa-se comprar uma, que seja boa e situada em algum arrabalde saudavel. Nesta typographia se dira quem precisa.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 144, p.4)

“ATENÇÃO. Aluga-se, em um dos melhores, mais apraziveis e saudaveis arrabaldes desta côrte, um lindo e elegante palacete acabado de novo, passando pela porta os bonds a todas as horas do dia e da noute, com grandes accommodações para familia de tratamento, ou estabelecimento de primeira ordem; contendo vastos salões, mais de vinte aposentos independentes, tendo todas as janellas para a rua, linda vista de floresta e de mar, gaz em toda a casa e agua potavel, cocheira, commodos separados para criados e escravos, lindissimo jardim com repuxo, cascatas, grutas e lagos, grande chacara com arvoredos raros, matas virgens onde se pode caçar, riquissimo banheiro de cachoeira de agua corrente, etc., etc.: quem pretende-a póde dirigir-se á rua da Quitanda n.161” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 3, p. 3)

Podemos destacar uma diferença entre a importância das condições de salubridade do meio ambiente para a classe pobre e trabalhadora, que na maioria das vezes, coabitavam em estalagens, cortiços e casas de cômodo no centro adensado da cidade e para a elite que vivia, em grande parte, nos arrabaldes.

Apesar de os anúncios caracterizarem os quartos e cômodos como locais frescos, arejados, limpos, asseados, claros, é possível que seja um tipo de redação apenas repetido convencionalmente na época, porém, não era relevante na escolha de um local para morar. Visto que as posturas municipais regulavam e fiscalizavam a falta de infra-estrutura destes prédios e os maus hábitos de higiene dos seus moradores, era normal a submissão dos pobres a modos de vida degradantes frente à falta de moradias da cidade. Note-se, também,

que era mencionado as condições do prédio e não as condições de salubridade da região em que ele ficava.

Em contraposição, vimos que o deslocamento da elite para as Zonas Sul e Norte da cidade estava relacionado à fuga do caos e do estado de insalubridade do centro e que os arrabaldes eram considerados locais saudáveis, com ares frescos e por isso, passaram a ser os locais de moradia preferidos dos mais abastados. Para esta parcela da população, a salubridade dos arrabaldes era uma amenidade positiva que influenciava na escolha do lugar para viver.

O discurso médico que esquadrihou o problema da insalubridade da estrutura urbana do Rio de Janeiro do século XIX e que foi apropriado e popularizado na cidade acabou se refletindo na dinâmica imobiliária do período, especialmente, como pudemos observar, nos anúncios de imóveis dos anos 1871 e 1872 que foram analisados. Não foi possível alcançar a importância da salubridade para a classe pobre, moradora do centro da cidade, visto a sua falta de escolha frente aos desafios de sobreviver na cidade. No caso da elite, porém, o seu estabelecimento no arrabalde comprova a sua importância.

É importante destacar que em todos os casos foram reproduzidas idéias do que seriam moradias salubres, mesmo que não fossem. Os anúncios reforçam o pensamento do que seria habitação higiênica, popularizando o discurso médico, mesmo quando o anúncio informava o contrário, afinal uma alcova não pode ser considerada como um espaço arejado, passagem de ar era vista como índice de salubridade.

3.3 Os bondes e a expansão da cidade

Até a segunda metade do século XIX, inexistia um serviço de transporte coletivo na cidade do Rio de Janeiro. Entre os séculos XVIII e início do XIX, a mobilidade espacial não era fácil, simples e acessível.

Cavalcanti (2004) acentua que, na segunda metade do século XVIII, o transporte da parcela da população do Rio de Janeiro que não era escrava e pobre, bem como o transporte de cargas, era realizado, na maioria das vezes, à pé ou com a ajuda dos ombros de um escravo. O autor enfatiza, porém, que ter um escravo para este tipo de atividade e/ou possuir cocheiras na região do centro da cidade era um luxo reservado às pessoas muito ricas e representava *status* social. Entre os meios de transporte da cidade setecentista, podemos citar redes, cadeirinhas, liteiras, carroças, mulas.

No entanto, segundo Cavalcanti (2004), neste período já existiam empresas de aluguel de carros que realizavam o serviço particular de transporte:

“o transporte de passageiros na cidade do Rio de Janeiro já se apresentava como negócio promissor em 1753, ano em que Luiz Pereira da Cunha, negociante estabelecido em Lisboa, apresentou sua proposta de, em troca do privilégio de criar uma empresa que atendesse àquele setor, com exclusividade garantida por dez anos, pudesse pagar ao poder público a quantia anual de 48\$000rs, destinada ao Hospital Real. Segundo o proponente, os moradores da cidade do Rio de Janeiro se beneficiariam com o transporte em cadeirinha de mão, ou até mais simples, pelo qual se pagaria valor unitário. Também se propunha oferecer ‘algumas mais reais e superiores’ pelos preços ajustados com as ‘mesmas partes’”(CAVALCANTI, 2004, p. 268).

Na primeira metade do século XIX, após o início do processo de urbanização da cidade, iniciado com a vinda da Família Real, podemos contar com as informações dadas por Pinto (2007) sobre novos meios de transporte da cidade.

“em 1827, instalou-se a Companhia de Ônibus, sob a presidência do desembargador Aureliano de Souza Oliveira e Coutinho, dando início a subscrição de ações para instalação do serviço regular de coches à tração animal. Em 1838, começaram a circular as chamadas gôndolas, da Companhia de Gôndolas Fluminense, com uma das linhas situada na Cidade Nova, cujo ponto final localizava-se no Rocio Pequeno - Praça Onze de Junho -, dirigindo-se para as imediações de São Cristóvão” (PINTO, 2007, p. 148)

Os transportes coletivos da cidade do Rio de Janeiro, porém, efetivamente surgiram a partir da segunda metade do século XIX, no contexto de crescimento e expansão da cidade e de atuação do Estado na estrutura urbana, relacionada ao investimento de capital estrangeiro nos serviços públicos. Neste sentido, além da constituição de uma rede de fornecimento de água e da atuação frente aos problemas de saúde pública, um equipamento urbano surgiu e se fez presente na estrutura da cidade e na vida da população, neste período, foi o sistema de transporte de massa.

Maria Lais Pereira da Silva (1992) enfatiza o fenômeno de “revolução dos transportes” de Lobo (apud SILVA 1992) para tratar sobre o desenvolvimento dos transportes coletivos no período entre o final do século XIX e início do XX.

“Essa ‘revolução’ refere-se à construção e funcionamento das primeiras estradas de ferro (inaugurando um sistema voltado para os subúrbios) e as linhas de bonde para as Zona Norte e Sul da cidade, primeiro à tração animal, depois elétrica; refere-se, ainda, ao estabelecimento do tráfego regular de barcas para Niterói. Independente de seu significado tecnológico como inovação na cidade, abrindo novas perspectivas de deslocamento, interessam [...] duas implicações na sua implantação: a primeira diz respeito à organização e consolidação do capital nesta área, e a segunda refere-se a alguns aspectos que assume ao se concretizar no espaço urbano” (SILVA, 1992, p. 23)

Segundo a autora, a constituição dos serviços de transporte público na cidade se deu através da formação das principais companhias do setor, a partir da década de 1870. Em um trabalho minucioso, Silva (1992) descreve e analisa a formação das principais

empresas de transportes públicos da cidade do Rio de Janeiro, que segundo ela, obedeceu a uma lógica em que “obtenção e venda de concessões, fusão de empresas e tendência à monopolização do serviço, sem esquecer de todo a conjugação de capitais nacionais e estrangeiros, na gerência das companhias”(1992. p. 55) fez parte do processo.

Portanto, ao contrário do fornecimento de água, por exemplo, em que o Estado e as companhias dividiam a tarefa de prover o serviço, a introdução dos transportes públicos na cidade foi realizado pelas empresas particulares, principalmente através do capital estrangeiro. O Estado atuava barganhando e cedendo concessões e intermediando os conflitos gerados entre as empresas; entre os acionistas no interior das empresas; e entre as instâncias do governo e as companhias; num contexto de busca de monopolização de “zonas privilegiadas” e de configuração do espaço da cidade.

Silva (1992) salienta que em busca da monopolização do serviço em zonas privilegiadas da cidade, era comum acontecer disputas pela obtenção e/ou renovação das concessões, pela manutenção dos privilégios da oferta do serviço em uma determinada região, pela prorrogação de prazos contratuais, entre outros, que envolviam o poder público e os grandes empresários, alcançando até a opinião pública. Em contrapartida, acionistas das companhias, empresários do ramo imobiliário e representantes do poder local podiam estar intimamente ligados e se articulavam em defesa dos seus interesses nos negócios de transportes da cidade.

Portanto, a implantação dos transportes de massa favoreceu o processo de desenvolvimento e expansão da cidade, de ocupação das novas áreas e de mobilidade dos habitantes no decorrer da segunda metade do século XIX, como vetores de expansão estabelecidos, em contrapartida, as companhias de transportes foram as responsáveis por determinar as áreas de ocupação através da ampliação de sua rede de acordo com seus interesses. Cláusulas nos contratos estabeleciam os “privilégios de zona” que segundo Silva eram os “direitos que as concessionárias adquiriam, quanto à prioridade sobre trechos da cidade onde assentariam seus trilhos” (1992, p. 26).

Apesar de os trens e as barcas estarem inseridos no conjunto de transportes públicos, a introdução dos bondes causou grande impacto na estrutura urbana da cidade neste período, ao “costurar” várias zonas da cidade e permitir a circulação de pessoas e mercadoria no perímetro urbano. Por um lado, as linhas férreas que se prolongavam em direção ao subúrbio e ao interior, nesta época, não influenciaram, sobremaneira, o espaço

físico da urbe como os bondes. Já as companhias de serviço de transporte das barcas, que neste período intensificaram suas atividades e disputas pelo serviço de transporte na Baía de Guanabara, desde o início do século levavam passageiros pela orla da cidade. Esboçarei algumas considerações acerca das três companhias de bonde mais importantes na década de 1870: a Companhia do Jardim Botânico, a Companhia de São Cristóvão e a Companhia de Vila Isabel.

A Companhia do Jardim Botânico, cuja concessão foi obtida por Barão de Mauá, após mudanças de dono, teve sua primeira linha construída em 1868 e foi inaugurado o primeiro trecho entre a praia de Botafogo e o Jardim Botânico em 1871. Esta Companhia foi responsável pela expansão da Zona Sul, estabelencendo esta área, especialmente a freguesia da Glória, como sua “zona de privilégio”.

O interesse dos acionistas, majoritariamente estrangeiros, no domínio desta região, se deu em função dela ser habitada pela elite da cidade e por ser constituída de grandes vazios que poderiam ser ocupados, o que significava um “lucro certo”. Neste sentido, a Companhia atuou junto ao capital imobiliário na ocupação deste espaço, estendendo seus trilhos, estabelecendo novas linhas, brigando por concessões e tentando evitar que novas companhias atuassem nessa área. Em 1870, a Companhia do Jardim Botânico estava em processo de formação, tendo estabelecido suas linhas em toda a Zona Sul a partir de 1890. O serviço dos bondes para essa área da cidade era uma demanda de parte da elite que aí morava, bem como da classe trabalhadora que morava ou trabalhava nas atividades domésticas, de comércio ou fabris desenvolvidas nesta região.

A Companhia de São Cristóvão formou-se a partir da fusão de duas empresas estrangeiras e passou a atuar no Rio de Janeiro em 1869, estabelecendo como sua zona de privilégio a Zona Norte da cidade. Neste mesmo ano a companhia “inaugura o primeiro trecho de suas linhas que, saindo do largo de São Francisco, chega até São Cristóvão. Em 1870 completa-se o segundo trecho até o Caju e, no ano seguinte, atinge a Tijuca” (SILVA, 1992, p.30). Esta companhia atuou tanto nas freguesias de São Cristóvão e Engenho Velho, onde vivia uma parte da elite da cidade, quanto em áreas proletarizadas como Santo Cristo, Gamboa, Saúde, Catumbi, pois seus trilhos se estendiam por essas regiões.

O interesse nesta zona de privilégio encontrava-se, portanto, no imediatismo do lucro garantido pelo adensamento da área e pelos tipos de usuários, trabalhadores que precisavam se deslocar para seus trabalhos em vários pontos da cidade. Nesta zona também

encontravam-se o porto e a estrada de ferro, cujas atividades necessitavam de um transporte articulado de cargas e de passageiros. Portanto, a Companhia de São Cristóvão possuía entre seus usuários, passageiros de maior e menor poder aquisitivo, de acordo com os trechos da cidade e suas passagens eram diferenciadas e acessíveis à classe pobre.

A Companhia de São Cristóvão atuou na Zona Norte simultaneamente com a companhia Ferro Carril de Vila Isabel, do final do século XIX ao início do XX, disputando esta zona da cidade, porém, segundo a autora, é possível que as duas empresas tenham entrado em um acordo sobre o domínio do espaço.

Segundo Silva (1992) a Companhia de Vila Isabel foi a que mais representou o fenômeno de articulação entre o capital imobiliário e as companhias de transporte, pois a Fazenda dos Macacos, que deu origem ao bairro de Vila Isabel, foi comprada e loteada ao mesmo tempo em que seu dono obteve a concessão para a formação de uma companhia que estendesse seus trilhos até a região. A concessão aconteceu em 1872 e a inauguração da primeira linha que ia da praça Tiradentes (praça da Constituição) até a Fazenda dos Macacos se deu em 1873. Esta companhia atingiu áreas já ocupadas e bairros ainda em ocupação.

O desenvolvimento dos bondes na cidade do Rio de Janeiro, conforme podemos observar, teve como ponto de partida a formação de grandes companhias de carris a partir de 1870, que consolidaram zonas de atuação na cidade, por onde estenderam seus trilhos, até a garantia da monopolização dos serviços de transportes em 1890 e 1900. Este processo realizou-se através das disputas de concessão e de privilégios que eram dados pelo poder público, muitas vezes articulado aos interesses das companhias. As obras que modificavam a estrutura urbana, bem como os vetores de ocupação que as companhias de carris consolidavam resultaram na expansão e conformação do espaço urbano na segunda metade do século XIX. Outro aspecto importante na consolidação do serviço de transportes na cidade foi a parceria entre os empresários do ramo imobiliário e o setor de transportes, onde o último era o indutor da ocupação das diversas zonas da cidade.

O crescimento incessante do número de passageiros e a disputa pelas regiões da cidade mostram a importância deste equipamento urbano na vida da cidade. A população pobre, que se deslocava para a Zona Sul e Norte e para outros pontos da cidade, necessitavam dos serviços de transporte e cargas dos carris, assim como a elite, cujos locais de moradia preferidos eram os arrabaldes. No entanto, na década de 1870, esta

realidade era inaugural na estrutura urbana, pois as empresas ainda estavam em fase de formação. Entre os anos 1871 e 1872 existiam algumas linhas das Companhias do Jardim Botânico e de São Cristóvão, já a Companhia de Vila Isabel teve sua primeira linha inaugurada apenas em 1873.

Ao analisar as edições do *Correio do Brazil*, observei que a proximidade dos bondes aparece em alguns anúncios, em número proporcional ao seu caráter inaugural. Este fato não se deve a uma falta de importância dos bondes para a cidade, mas aos anos dos jornais analisados, 1871 e 1872. É possível que esta amenidade torne-se mais comum nos anúncios das décadas seguintes, quando, de fato, o bonde se consolidou como um equipamento presente na vida da cidade.

“ATENÇÃO. Aluga-se o grande e novo chalet da rua das Palmeiras em Botafogo, perto da rua de S. Joaquim, por onde passa os bonds, está preparado com todas as commodidades, que se podem desejar, pode ser visto a qualquer hora; trata-se na rua do Rosario n.131, armazem” (CORREIO DO BRAZIL, 1871, N.7, p.3)

“TERRENOS/ A/152 RUA DE S.CLEMENTE 152/ (Em frente á rua da Real Grandeza)/ SILVA BRAGA/ VENDERÁ EM LEILÃO/ TERÇA-FEIRA 6 DO CORRENTE/ ÁS 5 HORAS DA TARDE/ VINTE E SEIS BRAÇAS/ de magnificos terrenos perfeitamente planos e aptos para nelles se edificarem bons predios./ Além destas excellentes qualidades, possuem mais estes terrenos superior e abundante agua nativa que rega o vastissimo pomar nelles plantado com grande variedade de arvoredos fructiferos/ Sendo a rua de S. Clemente uma das mais importantes do pittoresco bairro de Botafogo, tornam-se estes terrenos magnifica aquisição para aquelles que quizerem possuir uma boa casa, onde possam residir com todas as commodidades e em logar onde são de extrema facilidade as conducções./ Os terrenos podem ser examinados desde já, e para mais informações, em casa do annunciante, á rua da Quitanda n.139” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 32, p.4)

“CHALET NO MORRO DE SANTA THEREZA. No logar chamado Poças no ultimo ponto onde param os carros, no melhor logar do morro, há no chalet ainda dous quartos para alugar a moços solteiros para dormirem á fresca, tendo banhos de chuva ou sem ella gratuitos, e uma vista admiravel; trata-se com o Poças, no armazem do mesmo” (CORREIO DO BRAZIL, 1871, N. 8, p.3)

“ATENÇÃO. Vende-se, á rua de S. Luiz Gonzaga, passando os bonds pela porta, uma casa para familia regular, com jardim na frente e boa chacara, com arvoredos fructiferos, agua para lavar roupa, reformada e pintada de novo: garante-se ter bons alugadores que já dão 60\$ mensaes; porém prefere-se vender, por precisão, sendo seu ultimo preço 6:500\$: para informações e tratar na mesma rua n. 61 A, S. Christovão” (CORREIO DO BRAZIL, 1871, N. 10, p. 3).

“Aluga-se um sobrado á rua Detraz da Lapa do Desterro n.41, perto dos bonds e dos banhos do Russel, a chave está no n.43, em frente; trata-se á rua da Pedreira da Gloria n.58, sobrado”. (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 4, p. 3)

“COMMODO. Aluga-se um, perfeitamente limpo e arejado, em casa de familia, tendo bond ao pé da porta; para ver e tratar, na rua do Riachuelo n.284, sobrado” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 57 , p.4)

“Aluga-se, em um dos bons arrabaldes da côrte (bonds perto), um decente commodo para casal, tem jardim, quintal e banheiro, mas só á pessoa do commercio: informa-se, por favor, á rua da Quitanda n.84” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 113, p.4)

“J.C. Guimarães/Vende Hoje /Às 5 horas/ O Bonito Predio/ Assobradado/ A Rua do Paraizo/ Morro de Paula Mattos/ Subida pela rua do Conde d’ Eu e distante 2 minutos dos bonds/ Excusado é tecer elogios ao referido predio, pois esta localizado em um dos arrabaldes mais recommendaveis na presente estação” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 11, p. 3)

“Precisa-se comprar uma chacarina com casa e agua nos bairros de Andarahy-Pequeno, Rio Comprido, Botafogo, onde passam os bonds; á rua da Alfandega n.101” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 19, p.3)

“Precisa-se alugar uma casa ou chacara na linha ou perto dos bonds, com commodos para familia pouco numerosa. Nesta typographya se dirá quem precisa” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 25, p.3)

“Precisa-se alugar uma casa decente, que tenha quintal e agua e esteja situada em logar onde passem bonds: é para pequena familia; trata-se no escriptorio deste jornal, com o Sr. Joaquim.” (CORREIO DO BRAZIL, 1872, ANNO I, N. 88, p.4)

Diante dos anúncios transcritos, é possível tecer algumas considerações. Imóveis nas regiões de Botafogo, São Cristóvão e Engenho Novo, Santa Teresa e, genericamente, arrabaldes, dão importância a amenidade bonde, mostrando as regiões que estavam sendo consolidadas como zonas de atuação das Companhias em funcionamento.

Os bondes são explicitados como amenidades para anúncios direcionados à classe pobre e trabalhadora e, também para os direcionados à classe rica, pois tanto cômodos, como casas nobres e chácaras, em que os trilhos passam próximo, foram anunciados, o que expressa a importância dos bondes para os trabalhadores que se locomoviam para os diversos pontos de trabalho e para os moradores dos arrabaldes, que viviam longe do centro.

Os anúncios revelam a intrínseca relação entre o desenvolvimento do serviço de bondes e a expansão da cidade rumo aos arrabaldes, pois nos anúncios de imóveis para estas regiões, principalmente para Botafogo, a amenidade bonde sempre está presente, por ser imprescindível a ligação do bairro com centro da cidade. A relevância dos bondes na estrutura da cidade também ficou evidenciado em decorrência da ausência de anúncio em que a proximidade com a estação ferroviária ou o serviço de barcas constituísse amenidade.

CONCLUSÃO

A vinda da Família Real para o Brasil em 1808 e a consolidação do Rio de Janeiro como a nova sede do reino português deu início ao processo de urbanização da cidade. Na segunda metade do século XIX, este processo intensificou-se numa conjuntura marcada pela inserção do país na ordem capitalista mundial, cuja capital do Império deveria refletir o seu progresso.

O Rio de Janeiro do início do século XIX era produto da colonização portuguesa na América. Sua estrutura urbana era arcaica, a sua ocupação possuía um caráter orgânico e irregular, a malha viária não havia se estendido além do núcleo antigo, os prédios não eram suntuosos, a população escrava era a maioria, e os problemas de insalubridade e de abastecimento de água e gêneros atingiam os cidadãos.

O príncipe Dom João VI, porém, buscou introduzir na cidade colonial a civilidade europeia através de uma política urbanizadora. Por isso, preocupou-se em conhecer o espaço da cidade e seus problemas de insalubridade e criou a *Intendência* para ajudar a administrá-la. Entre as principais medidas, dedicou especial atenção à expansão do espaço público em direção à Cidade Nova, vetor de expansão ao leste, realizando grandes obras nesta região e favorecendo a sua aristocratização. A Missão Francesa, contratada pelo governo português, em 1816, também contribuiu para refinar, à europeia, os gostos e os costumes da época.

Na segunda metade do século XIX, a estrutura urbana da cidade, que ainda possuía resquícios arcaicos, sofreria os impactos do aumento de sua população e da intensificação de suas atividades urbanas, reflexos da inserção da economia agroexportadora do país na ordem capitalista mundial. Os problemas de infra-estrutura acentuaram-se, entre eles, o de insalubridade, que foi agravado pela multiplicação dos cortiços, alternativa da classe pobre à privatização do solo e à falta de moradias no centro. Em contraposição ao adensamento do núcleo urbano, a cidade consolidou vetores de expansão em direção às zonas norte, sul e oeste. A Cidade Nova sofreu um processo de desaristocratização, concentrando o maior número de atividades de comércio e fabris e o maior número de habitações populares.

No entanto, um novo projeto de modernização pautaria as ações do governo sobre a estrutura urbana do Rio de Janeiro, pois convinha que a capital do Império refletisse a imagem do progresso do país frente ao capitalismo mundial. Através da parceria com os investimentos estrangeiros e com a iniciativa privada, o poder público passou a atuar na

urbe através de grandes empreendimentos e na introdução de equipamentos urbanos, num processo de substituição da engrenagem escrava que antes movia a cidade.

Ao relacionar aspectos da estrutura urbana da segunda metade do século XIX com a análise do mercado imobiliário, a partir de anúncios de imóveis entre os anos 1871 e 1872, foi possível observar que elementos estavam presentes na dinâmica imobiliária deste período e que amenidades eram consideradas importantes. A água, de acordo com a análise, era a principal delas, presente em praticamente todos os anúncios que apresentavam amenidades. A comodidade da água canalizada que chegava dentro de casa era importante sob todos os aspectos, ou seja, para qualquer tipologia habitacional, qualquer classe, qualquer localidade.

Ao contrário da água, as condições de salubridade dos locais de moradia, parece que não se constituía como fator importante para a classe pobre moradora das habitações populares. Apesar de ser clara nos anúncios, a apropriação do discurso médico que elegeu estes lugares como os focos de proliferação de doenças, era antes uma opção de sobrevivência do que de escolha da classe pobre coabitar nestas condições degradantes e colocar em risco sua saúde. Ainda assim, compartilhava os termos médicos nos anúncios. Ao contrário, a elite da cidade escolheu morar nos arrabaldes, entre outras coisas, porque eram os lugares mais saudáveis.

Os anúncios de imóveis nos arrabaldes da cidade expressam as condições que levaram à expansão do perímetro urbano se consolidar. A introdução dos bondes, neste período, em caráter inaugural, já se mostrava importante à medida que a proximidade desta condução foi citada para anúncios de habitações populares e casas nobres, nos locais que passavam as linhas, confirmando o significado da ligação com o centro.

Outros dois aspectos da estrutura urbana, ainda que não tenham sido esmiuçados, por falta de oportunidade, merecem ser destacados. Equipamento urbano que se mostrou igualmente importante foi o serviço de iluminação a gás. Na maioria dos anúncios em que foi ressaltada a existência de água no imóvel, também foi manifestado a sua oferta. O gás aparece junto a água formando uma “dupla” comodidade. A iluminação pública, que havia sido introduzida em 1854, graças à concessão obtida por Barão de Mauá, que criou a Companhia de Iluminação a Gás, estava se tornando uma realidade da capital.

A oferta de imóveis com quintais, “terrenos plantados” ou chácaras (como sinônimo de quintais) também não pode ser ignorada, pois reflete a coexistência de usos rurais e

urbanos no espaço da cidade, presente desde o período colonial. Como a precariedade do abastecimento de gêneros era um problema do Rio de Janeiro desde a sua fundação, ter quintal com plantação ou criação de animais era uma alternativa de subsistência e de renda (os gêneros agrícolas eram vendidos no mercado ambulante), constituindo os quintais como uma amenidade importante.

O conjunto de amenidades presente no mercado imobiliário, entre 1871 e 1872, se apresentou nos 195 anúncios considerados, em número de vezes, da seguinte forma: água (42), quintal (35), gás (28), salubridade (24), proximidade com o bonde (16). Alguns anúncios de casas nobres possuíam todos estes elementos, mostrando que a elite consumia e podia pagar por eles, mas em 63 nenhuma comodidade foi apresentada indicando que havia no mercado imóveis que não utilizava (ou não tinha) essas amenidades, aumentando a importância das que tinham.

Do total de 478 anúncios, 270 eram repetidos e, por isso, não os considerei. Não calculei os anúncios intitulados “precisa-se” na contagem das amenidades, apesar de tê-los utilizado como exemplos, pois, em sentido contrário ao da oferta, representavam a demanda dos moradores. Igualmente, os anúncios de leilões de imóveis não foram computados, porém, a sua redação oferece descrições minuciosas e foram utilizados como exemplo.

A redação resumida de muitos anúncios, que provocou a falta de menção às amenidades, bem como a falta de preços, tem como uma das explicações o fato de existirem nesse período agências especializadas em aluguel e venda de imóveis. Os anúncios que possuíam amenidades, mas cujo imóvel anunciado não possuía endereço, foram contados à medida que era possível perceber que se tratava do perímetro urbano da cidade. Considerei os anúncios de imóveis para o centro, o arrabalde e para o subúrbio, sendo que não foi comum os anúncios de imóveis desta última região.

Entre os tipos de transações, 185 referiam-se a alugueis e apenas 23 para venda. A maioria dos tipos de habitações anunciados era cômodos em estalagens ou casas de família, oferecidos às pessoas solteiras ou casal sem filho. As casas ou “partes” da casa, em segundo lugar, eram oferecidas às pequenas famílias. Os arrendamentos e aforamentos já não eram comuns.

O parcelamento de sobrados e chácaras para a classe pobre, a apropriação do discurso médico sobre a cidade, a expansão do núcleo urbano condicionada pela presença dos

bondes, a introdução de serviços urbanos fruto da parceria público-privada, os resquícios rurais da estrutura urbana e dos modos de vida da população são aspectos que ficaram evidenciados na leitura dos anúncios voltados ao incipiente mercado imobiliário da época.

BIBLIOGRAFIA

ARAGÃO, Solange de. A casa, o jardim e a rua no Brasil do século XIX. **Em tempo de Histórias**, PPG-HIS/UNB, n.12, p. 151-162, Brasília, 2008.

ARAGÃO, Solange de. Fontes documentais para o estudo da casa brasileira do século XIX. **Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo**, n.12, p. 85-93, 2sem 2010. Disponível em <http://www.revistas.usp.br/risco/article/view/44806>. Acesso em: 20 jan. 2014.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Tecido urbano e mercado imobiliário em São Paulo: metodologia de estudo com base na Décima Urbana de 1809. **Anais do Museu Paulista**, São Paulo. N. Sér., v.13, n.1, p. 59-97, jan - jun 2005.

CAVALCANTI, Nireu. **O Rio de Janeiro setecentista**: a vida e a construção da cidade da invasão francesa até a chegada da Corte. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 2004.

EARP, Fabio Sá. ; FRIDMAN, Fania. Tópicos de reflexão para uma pesquisa sobre o mercado imobiliário. **Cadernos IPPUR UFRJ**, ano.VI, n.1, p. 23-28, dez 1992.

FERREIRA, João Sette Whitaker. A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil. In **Anais do Simpósio Interfaces das representações urbanas em tempos de globalização**, Bauru, 2005.

FRIDMAN, Fania. **Donos do Rio em nome do rei**: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed: Garamond, 1999.

FRIDMAN, Fania. Uma Cidade Nova no Rio de Janeiro. **Acervo**, Rio de Janeiro, v.22, n.1, p. 139-152, jan/jun 2009.

HERMANN, Bruno M; HADDAD, Eduardo A. Mercado Imobiliário e Amenidades Urbanas: A View Through the Window. **Est. Econ.**, São Paulo, v. 35, n. 2, p. 237-269, abr-jun 2005.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. O sementeiro e o ladrilhador. In: **Raízes do Brasil**. 26.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

PECHMAN, Robert Moses. **A gênese do mercado urbano de terras, a produção de moradias e a formação dos subúrbios no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: UFRJ, 1985. (Dissertação em Planejamento Urbano e Regional)

PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (Org.). **Rio de Janeiro**: cinco séculos de história e transformações urbanas. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

PINTO, Fernanda Mousse. **A invenção da Cidade Nova do Rio de Janeiro**: agentes, personagens e planos. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007. (Dissertação em Planejamento Urbano e Regional).

SANTOS, Leonardo Soares dos. **A desruralização da cidade do Rio de Janeiro de fins do século XIX**. Disponível em <http://www.iseg.utl.pt/aphes30/docs/progdocs/>. Acesso em: 29 set. 2014.

SILVA, Lúcia. **Memórias do urbanismo na cidade do Rio de Janeiro 1778/1878**: estado, administração e práticas de poder. Rio de Janeiro: E-papers, 2012.

SILVA, Maria Laís Pereira da. **Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro**: tensões e conflitos. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992. Disponível em <http://www0.rio.rj.gov.br/arquivo/publicacoes-biblioteca.html>. Acesso em: 03 set. 2014.

FONTE:

CORREIO DO BRAZIL, Rio de Janeiro, 21 dez 1871 a 13 set 1872.

ANEXOS

1. Número de anúncios de aluguel e venda de imóveis:

Anúncios	Total
Aluguel	185
Repetição de Aluguel	263
Venda	23
Repetição de Venda	7
	478

2. Número de anúncios com especificação de preço:

Anúncio com preço	17
Anúncios sem preço	191

3. Número de ofertas de aluguel ou venda de acordo com a localização e a tipologia habitacional:

Localização	andar/parte*	casa	chácara	cômodo	loja	sobrado
Andarahy Pequeno			1			
Andarahy Grande		1	1			
Arrabalde		1		1		1
Becco de João Batista						1
Becco dos Ferreiros				1		
Beco do Moura						1
Botafogo		1	1	1		
Cães da Gloria		1				1
Campo da Acclamação	1			6	1	1

Catumby				1		
Centro				1		
Engenho de Dentro			1			
Ladeira do Colegio		3	2			
Ladeira do Seminario		2				
Largo de São Domingos				1		
Largo do Paço		1			1	
Largo do Rocio	1					
Morro da Providência		1	1			
Morro de Santa Tereza		2		2		
Morro de Santos Rodrigues		1				
Morro do Castelo		1				1
Morro Paula Mattos		1		1		
Praça da Constituição	1					
Praia do Cajú		1				
Praia Formosa		2				1
Praia do Retiro Saudoso			1			
Praia do Sacco do Alfes		1				
R. Bella de São João (São Christovão)		1				
R. D'Ajuda	1					
R. da Alfândega	5			2	2	
R. da Assembleia				1	1	
R. da Carioca						1
R. da Conceição		1		1		
R. da Constituição		1				

R. da Imperatriz	1				2	2
R. da Lampadosa				1		
R. da Lapa				1		
R. da Princesa dos Cajueiros		1				1
R. da Quitanda				2	1	
R. da Saude	1			1		
R. da Uruguayana						1
R. das Laranjeiras		1	1			1
R. das Palmeiras (Botafogo)		1				
R. das Violas	1			1		
R. de Gonçalves Dias	1					
R. Detras da Lapa		1				1
R. de Santa Isabel		1	1		1	
R. de Santo Amaro				1		
R. de Santo Antônio				1		
R. de São Christovão			1			
R. de São Diniz		2				
R. de São Leopoldo		1	1			1
R. de São Luiz Gonzaga (São Chistovão)		1				
R. de São Pedro	3					
R. do Acqueducto					1	1
R. do Bom Jardim	2	2		2		
R. do Carmo				3		
R. do Catete	1					
R. do Conde D'Eu		2				

R. do Cotovello				1		
R. do Engenho Novo		1	1			
R.do Engenho Velho		1				
R. do General Polydoro (Botafogo)		1				
R. do Hospicio				2		2
R. do Infante (Catete)						1
R. do Lavradio				1		1
R. do Livramento	1					
R. do Passeio Público				2	3	
R. do Pinheiro	1					
R. do Príncipe dos Cajueiros		1				
R. do Rezende				1	1	1
R. do Riachuelo	1	4	1	2		2
R. do Rozario	1			1		
R. do Sabão		1		2		
R. do Sacramento				3		
R. do Senado		1		4		
R. do Ourives				1		
R. do Ouvidor	1			3		
R. Dom Manoel	1					
R. dos Andradas	1					
R. dos Barbeiros						1
R. dos Borbonos						1

R. dos Inválidos		1				
R. dos Pescadores		1				
R. Duque de Saxe			1			
R. Larga de São Joaquim				1		
R. Marquez de Abrantes				2		
R. Nova da Alfandega				2		
R. Nova das Laranjeiras		1				
R. Nova de São Diogo						1
R. Nova do Principe				1		
R. Primeiro de Março				1		1
R. São Clemente (Botafogo)				1		
R. São José	1					
R. Senhor dos Passos				2		
R. Sete de Setembro				1		
R. Theophilo Ottoni	1			1		
R. Visconde de Inhauma				1		
São Christovão		1	1			
São Francisco Xavier			1			
Travessa do Desterro					1	1
Travessa do Maia				1		
Travessa do Paço				1		

¹ Refere-se ao número de anúncios e não à quantidade de imóveis ofertados.

*Parte da casa refere-se à “metade”, aos “fundos” ou ao sótão de uma casa.

4. Amenidades citadas em número de vezes:

Amenidades	Total
Água	40
Água encanada	2
Bonita vista	7
Esgoto	1
Gás	28
Lugar saudável	10
Proximidade aos banhos de mar	5
Proximidade aos bondes	16
Quintal	25
Salubridade do prédio	14
Terreno plantado	10

5. Características dos imóveis:

Características do imóvel	Total
Banhos	23
Cocheira	3
Construção recente/ nova	6
Coradouro	1
Em construção	1
Entrada Independente	20
Janela	5
Jardim	10
Lavatório	1

Pátio	1
Pintado e/ou forrado de novo	30
Proporciona rendimentos	2
Proporções para negócio	10
Serviços de hospedagem e/ou mobília	23
Terraço	8

6. Tipos de destinatários dos anúncios:

Destinatário	Total
Casal	2
Casal sem filhos	10
Empregados do comércio	8
Estudante	1
Estrangeiro	2
Família pequena	5
Família regular / grande	23
Homem	7
Homem solteiro	10
Pessoa decente	12
Senhor negociante	1
Senhora	5
Senhora viúva	1