

UFRRJ

**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

DISSERTAÇÃO

**ANTIGO ARRABALDE, NOVO SUBÚRBIO: O IMPACTO DA
IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE BONDES NA FREGUESIA DE
JACAREPAGUÁ (1870 – 1890)**

Gabriel de Oliveira Gomes Lopes

2022



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**ANTIGO ARRABALDE, NOVO SUBÚRBIO: O IMPACTO DA
IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE BONDES NA FREGUESIA DE
JACAREPAGUÁ (1870 – 1890)**

GABRIEL DE OLIVEIRA GOMES LOPES

*Sob a Orientação da Professora
Surama Conde Sá Pinto*

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em História**, no curso de Pós-Graduação em História, Área de Relações de Poder e Cultura.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de financiamento 001

This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil - (CAPES) – Finance Code 001

Seropédica, RJ
(Janeiro de 2022)

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

O864a Oliveira Gomes Lopes, Gabriel, 1990-
Antigo arrabalde, novo subúrbio: o impacto da
implantação do sistema de bondes na freguesia de
Jacarepaguá (1870 - 1890) / Gabriel Oliveira Gomes
Lopes. - Rio de Janeiro, 2022.
148 f.: il.

Orientadora: Surama Conde Sá Pinto.
Dissertação (Mestrado). -- Universidade Federal Rural
do Rio de Janeiro, Programa de Pós-graduação em
História, 2022.

1. Subúrbio. 2. Arrabalde. 3. Jacarepaguá . 4. Rio
de Janeiro. 5. Bonde. I. Conde Sá Pinto, Surama, 1969
, orient. II Universidade Federal Rural do Rio de
Janeiro. Programa de Pós-graduação em História III.
Titulo.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA



TERMO Nº 94 / 2022 - PPHR (12.28.01.00.00.49)

Nº do Protocolo: 23083.007594/2022-26

Seropédica-RJ, 08 de fevereiro de 2022.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

GABRIEL DE OLIVEIRA GOMES LOPES

DISSERTAÇÃO submetida como requisito parcial para a obtenção do grau de MESTRE, no Programa de Pós Graduação em HISTÓRIA, Área de Concentração em RELAÇÕES DE PODER E CULTURA DISSERTAÇÃO.

APROVADA EM 27 de janeiro de 2021

Conforme deliberação número 001/2020 da PROPPG, de 30/06/2020, tendo em vista a implementação de trabalho remoto e durante a vigência do período de suspensão das atividades acadêmicas presenciais, em virtude das medidas adotadas para reduzir a propagação da pandemia de Covid-19, nas versões finais das teses e dissertações as assinaturas originais dos membros da banca examinadora poderão ser substituídas por documento(s) com assinaturas eletrônicas. Estas devem ser feitas na própria folha de assinaturas, através do SIPAC, ou do Sistema Eletrônico de Informações (SEI) e neste caso a folha com a assinatura deve constar como anexo ao final da tese / dissertação.

Professora Doutora SURAMA CONDE SÁ PINTO - Orientadora - UFRRJ

Professora Doutora MARIA LETÍCIA CORRÊA - UERJ

Professor Doutor JOAQUIM JUSTINO MOURA DOS SANTOS - UNIRIO

(Assinado digitalmente em 08/02/2022 16:56)
SURAMA CONDE SÁ PINTO
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
Depth/IM (12.28.01.00.00.88)
Matrícula: 1636115

(Assinado digitalmente em 08/02/2022 09:26)
MÁRIA LETÍCIA CORRÊA
ASSINANTE EXTERNO
CPF: 822.388.557-34

(Assinado digitalmente em 17/02/2022 11:53)
JOAQUIM JUSTINO MOURA DOS SANTOS
ASSINANTE EXTERNO
CPF: 245.198.207-15

Para verificar a autenticidade deste documento entre em
<https://sipac.ufrrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **94**, ano:
2022, tipo: **TERMO**, data de emissão: **08/02/2022** e o código de verificação: **b85b353b27**

RESUMO

LOPES, Gabriel de Oliveira. **Antigo arrabalde, novo subúrbio**: o impacto da implantação do sistema de bondes na freguesia de Jacarepaguá (1870 – 1890). Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2022.

Este trabalho se propõe a estudar as transformações ocorridas na freguesia de Jacarepaguá entre os anos de 1870 – 1890, período da “revolução dos transportes”, tomando como parâmetro as mudanças na integração da freguesia à cidade do Rio de Janeiro, no seu perfil imobiliário, nas formas de exploração da terra, na fragmentação das grandes propriedades locais e na diversificação econômica da região. O objetivo central é analisar o perfil socioeconômico e geográfico da freguesia utilizando como referência os conceitos de arrabalde e/ou subúrbio. Na realização da pesquisa foi utilizado um conjunto de fontes de natureza variada, incluindo documentação sobre licenciamento e administração da Companhia Ferro-Carril de Jacarepaguá, Censos, Almanaque Laemmert e Imprensa. A hipótese central aqui defendida é a de que a chegada dos bondes à freguesia de Jacarepaguá gerou resultados distintos das suas pretensões iniciais (potencializar a conexão da produção local ao núcleo da cidade) favorecendo transformações no local sem, no entanto, superar as características agrárias da região. Demonstramos também que já se observa no período em questão uma transição entre as categorias de arrabalde e subúrbio, esse segundo, no entanto, ainda de características rurais, caracterizado como local de “vilegiatura”.

Palavras-chave: Jacarepaguá; Subúrbio; Arrabalde; Rio de Janeiro; Bonde.

ABSTRACT

LOPES, Gabriel de Oliveira. **Old arrabalde, new suburb**: the impact of implantation of the tramway system in the parish of Jacarepaguá (1870 – 1890). Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós Graduação em História, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2022.

The purpose of this work is to study the transformations that happened in parish of Jacarepaguá, between the years 1870 – 1890, period of the “transport revolution”, taking as a parameter the changes in the integration of the parish to the Rio de Janeiro city, in the real state profile, in the land exploration forms, in the division large local properties and in the economic diversification of the region. The main objective is to analyze the socioeconomic and geographic profile of parish, using as a reference the concepts of arrabalde and/or suburb. During the search, a set of sources of varied nature was used, including documentation about licensing and administration of the Companhia Ferro-Carril of Jacarepaguá, censuses, Almanaque Laemmert and journalism. The central hypothesis defended is that the tramway arrival in parish of Jacarepaguá generated different results of the initial intentions (enhance the production of local connection to the city’s core) favoring local transformations without, however, overcoming the agrarian characteristics of the region. It is also shown that is already observed in the period a transition between the categories of arrabalde and suburb, however, with rural characteristics, characterized as a “surveillance” place.

Key Words: Jacarepaguá; Suburb; Arrabalde; Rio de Janeiro; Tramway

TABELA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1 - Traçado de linhas de bonde das freguesias do Engenho Velho e Jacarepaguá.....	76
Figura 2 - Mapa do Distrito Federal de Olavo Freire - 1911 (fragmento).....	80
Figura 3 - Mapa do Município Neutro - 1883 (fragmento).....	82
Figura 4 - Mapa das freguesias do Rio de Janeiro no Século XIX.....	86
Figura 5 - Mapa das linhas de bonde após a eletrificação com o nome das estações.....	87
Figura 6 - Mapa da localização dos cafezais nos séculos XVIII e XIX.....	93
Figura 7 - Representação da divisão geográfica da freguesia.....	97

GRÁFICOS

Gráfico 1 - Distribuição geral das categorias (1870 – 1890).....	112
Gráfico 2 - Distribuição das categorias no Marangá (Região 1).....	116
Gráfico 3 - Distribuição das categorias no Tanque (Região 2).....	118
Gráfico 4 - Distribuição das categorias em Taquara (Região 3).....	119
Gráfico 5 - Distribuição das categorias em Pechincha (Região 4).....	120
Gráfico 6 - Distribuição das categorias em Freguesia (Região 5).....	122
Gráfico 7 - Distribuição das categorias em Restinga de Jacarepaguá (Região 6).....	124

TABELAS

Tabela 1 - População por freguesias (1799 – 1890).....	50
Tabela 2 - Número de unidades prediais por tipo e sua participação percentual nas freguesias do Rio de Janeiro - 1890.....	51
Tabela 3 - População por Paróquias, Casas e Fogos.....	52
Tabela 4 - População residente e taxa de crescimento demográfico das freguesias do Rio de Janeiro (1821/1838/1870).....	53
Tabela 5 - População residente e taxa de crescimento demográfico das freguesias do Rio de Janeiro (1872 - 1890).....	54
Tabela 6 - Número de unidades prediais por tipo e sua participação percentual nas freguesias do Rio de Janeiro - 1890.....	55
Tabela 7 - População residente e taxa de crescimento demográfico das freguesias do Rio de Janeiro (1890 - 1906).....	56
Tabela 8 - População residente e taxa de crescimento demográfico - Freguesias da Cidade do Rio de Janeiro (1906 - 1920).....	57
Tabela 9 - Densidade demográficas brutas por Km ² segundo as freguesias (1906 - 1920).....	58
Tabela 10 - Distribuição ocupacional da população economicamente ativa do Rio de Janeiro, segundo as freguesias (1920).....	59
Tabela 11 - Distribuição das companhias de bonde formadas na década de 1870 segundo o seu capital e seu tempo de exploração da concessão.....	72
Tabela 12 - Variação de capital das empresas (1880 - 88).....	73
Tabela 13 - Diferença proporcional entre população escrava e livre nas freguesias (1870)...	76
Tabela 14 - Crescimento populacional da freguesia de Jacarepaguá (1821-1876).....	89
Tabela 15 - Comparativo das populações de livres e escravos de Jacarepaguá, Inhaúma e Irajá (1821).....	91

Tabela 16 - Comparativo da entrada de estrangeiros nas freguesias de Jacarepaguá, Inhaúma e Irajá (1838 – 1849).....	92
Tabela 17 - Distribuição dos anúncios por região com porcentagem em relação à totalidade de ocorrências (1870 - 1880).....	113
Tabela 18 - Distribuição dos anúncios por região com porcentagem em relação à totalidade de ocorrências (1882 - 1885).....	114
Tabela 19 - Distribuição dos anúncios no Marangá com porcentagem em relação aos registros de categorias.....	116
Tabela 20 - Distribuição dos anúncios no Tanque com porcentagem em relação aos registros de categorias.....	118
Tabela 21 - Distribuição dos anúncios na Taquara com porcentagem em relação às categorias.....	119
Tabela 22 - Distribuição dos anúncios do Pechincha com porcentagem em relação às categorias.....	121
Tabela 23 - Distribuição dos anúncios na Freguesia com porcentagem em relação às categorias.....	122
Tabela 24 - Distribuição dos anúncios da Restinga com porcentagem em relação às categorias.....	124
Tabela 25 - Distribuição das categorias (1870 - 1885).....	129

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO 1 - A PRODUÇÃO RELATIVA À REGIÃO DE JACAREPAGUÁ	24
Anexos (Capítulo 1)	50
Anexos (Capítulo 2)	86
CAPÍTULO 3 - ORGANIZAÇÃO FUNDIÁRIA E DIVERSIFICAÇÃO ECONÔMICA	88
Anexos (Capítulo 3)	129
CONCLUSÃO	130
FONTES	146
REFERÊNCIAS	147

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem por objetivo analisar mudanças ocorridas na freguesia de Jacarepaguá, entre os anos de 1870 e 1890, inserindo essa freguesia no panorama geral da história do subúrbio do Rio de Janeiro. Especificamente, procuramos entender no período indicado, quais são as peculiaridades do desenvolvimento de Jacarepaguá dentro do processo de constituição do que se convencionou chamar “zona suburbana” da cidade, registrando a sua evolução através dos conceitos de “arrabalde” ou “subúrbio” como parâmetros de classificação. A dissertação, portanto, analisa o desenvolvimento da freguesia buscando respostas para a questão central desse trabalho, a saber, o porquê da dificuldade da classificação de Jacarepaguá como um bairro “suburbano”, apesar da sua localização dentro da faixa homônima. Percebe-se aqui que o transporte e a integração da freguesia foram pontos centrais dessa análise, o que corrobora a importância desse estudo: apresentar informações que nos ajudem a compreender o motivo do isolamento do bairro dentro da cidade do Rio e a ausência de um projeto efetivo de mobilidade que contemple os moradores locais.

Optamos por utilizar o referido recorte por tratar-se de período em que ocorrem visíveis mudanças nos processos de integração das freguesias, favorecendo a expansão das formas de produção capitalista e o próprio surgimento da categoria administrativa de “subúrbio” e, conseqüente, classificação dessas freguesias nessa categoria, reconfigurando as formas e os espaços de produção da então zona rural da cidade. Ao utilizar essas balizas, destacamos como principais eventos: a sincronização dos sistemas de trens e bondes no Rio de Janeiro (1870), a integração de Jacarepaguá ao complexo ferroviário, através da inauguração das linhas de bonde locais (1875) e, por fim, a transição de classificação de zona rural para suburbana (1890). Além disso, visando contemplar essa hipótese em sua totalidade dissolvemos essa indagação inicial nos seguintes questionamentos: qual o impacto da chegada do sistema de bondes na freguesia? Quais mudanças ocorrem no perfil imobiliário local? Quais eram as características da economia local e de que forma ela se modifica nesse período?

Para responder essas questões, dividimos esse estudo em três capítulos: o primeiro deles aborda a produção sobre Jacarepaguá até o período de início dessa

pesquisa. Nessa parte mapeamos a trajetória da freguesia e seu desenvolvimento histórico, identificando os limites da produção sobre o bairro. No segundo, abordamos o papel do bonde na transformação de Jacarepaguá. Nessa parte destacamos as efemérides relacionadas à implantação do sistema ferroviário, a documentação relativa à concessão e administração da companhia local (em comparativo com outras sociedades suburbanas) e o impacto do traçado do transporte no espaço e ocupação da freguesia. Por fim, no terceiro, estudamos as mudanças na estrutura fundiária e socioeconômica no período, relacionando-as ao sistema de bondes e entrada de novos moradores em Jacarepaguá.

Todo o trabalho teve como base duas obras específicas que nos serviram de fundamento: *Evolução urbana do Rio de Janeiro* de Maurício de Abreu (1987) e *De Freguesias rurais a subúrbios* de Joaquim Justino Moura dos Santos (1996).

Na primeira obra, Abreu aborda minuciosamente a evolução urbana do Rio de Janeiro, desde o seu período de fundação até o século XX. Em termos de metodologia de trabalho empregada, o autor compara o crescimento do Rio de Janeiro à outras grandes metrópoles mundiais. É no resultado desse estudo que reside a sua originalidade: o autor aponta que a cidade do Rio se desenvolve de forma diferente dos outros grandes centros metropolitanos mundiais. No caso específico brasileiro, as classes privilegiadas se aglomeram no entorno do centro, localizando-se assim, nos locais de maior investimento de bens urbanísticos, separando assim, a cidade em três polos distintos: o núcleo, centro da cidade, local da administração e dos negócios (não residencial); a Zona Sul, onde residem as classes ricas, ligadas à zona central pelo bonde; e o subúrbio (inicialmente a zona norte), que se conecta ao núcleo pelo trem. Essa última, antigo local de residência de parte da aristocracia carioca, se torna o local de residência das classes menos privilegiadas, escolhido para a instalação de indústrias e vilas operárias. Essa configuração do espaço urbano analisada pelo autor, se consolida no início do século XX, época em que se consolida o êxodo dessa aristocracia para a zona sul e, quando ocorre a transição da denominação de “arrabalde” para a de “subúrbio”. Essas mudanças marcam o estabelecimento da segregação política e econômica no espaço da cidade do Rio de Janeiro.

Nessa obra em específico demos destaque as informações contidas nos capítulos 2, *Sociedade, espaço urbano e Estado*; capítulo 3, *O Rio de Janeiro no século XIX: Da cidade colonial à cidade capitalista* e capítulo 4, *O Rio de Janeiro no*

século XX: As novas contradições do espaço, com ênfase na análise da cidade no século XIX, que abordam a formação do espaço urbano periférico do Rio de Janeiro, a constituição de sua malha de transportes e o papel da associação do capital imobiliário e ferroviário atuando como elementos de modificação do espaço da cidade carioca. Outro ponto de destaque da obra que foi de grande valia para a construção dessa dissertação foi o modelo da “revolução dos transportes” elaborado pelo autor. Segundo esse paradigma, os anos de 1870 até 1890 são marcados pela ascensão e derrocada do modelo de mobilidade da cidade baseada no modelo ferroviário, que pretendia a integração da periferia ao núcleo, no primeiro momento marcado pela associação trem / bonde e, no segundo, pela incapacidade desse modelo de acompanhar o crescimento demográfico da cidade.

Considerando nesse momento apenas esses pontos gerais que serão desenvolvidos em minúcias durante todo o trabalho, podemos destacar que a obra de Abreu sugere um modelo analítico de construção do subúrbio que tem o transporte ferroviário como agente desencadeador de mudanças. Segundo a visão do geógrafo, são os trens e bondes, em conjunto com o capital imobiliário, que projetam e levam o progresso aos locais distantes, permitindo, assim, a sua integração, ocupação e, conseqüentemente, seu desenvolvimento.

Na segunda obra destacada, Santos se preocupa em abordar a construção do subúrbio com ênfase em freguesias ainda pouco contempladas nas demais obras sobre a periferia do Rio de Janeiro. Deslocando o foco do eixo Centro - Zona Sul, o autor aborda a construção da área suburbana a partir das freguesias de Inhaúma e Irajá. O autor determina que a construção desse espaço ocorre entre as décadas de 1870 e 1920, sendo as antigas “zonas rurais” denominadas como “subúrbio” a partir de 1890. Santos destaca ainda que esse processo de formação do subúrbio se inicia justamente pelas freguesias de Inhaúma e Irajá, e que, o desmembramento da primeira delas em 1873, resultando na criação da freguesia do Engenho Novo, divide também a parte urbana da parte rural dentro dessa nova categoria.

Dessa obra, retiramos preciosas informações sobre Jacarepaguá, desde o processo de formação da freguesia até os dados das tabelas que mostram a variação das categorias socioeconômicas do local durante o século XIX. Em relação à inserção de Jacarepaguá dentro do processo de análise de formação do subúrbio, a principal contribuição de Santos reside na garantia de uma visão ampliada dos processos de desenvolvimento nas áreas periféricas da cidade do Rio de Janeiro,

especificamente na proposta de uma diferenciação nos perfis dessas freguesias suburbanas. Primeiramente, o autor diferencia com mais detalhes as funções dos subúrbios urbanos e rurais. Os primeiros, concentrados no recorte das freguesias de Engenho Velho, Inhaúma e Engenho Novo, se tornam bairros residenciais de moradia dos operários que trabalham nas áreas centrais, no segundo caso, as freguesias rurais, como Irajá, por exemplo, se tornaram, em grande parte, fornecedoras de gêneros alimentícios para os mercados do Centro do Rio, processo esse que marca a transição das grandes propriedades para os pequenos arrendamentos. O autor detalha ainda que essa nova forma de uso da terra é explorada através da mão de obra familiar desses novos arrendatários combinados com a mão de obra escrava. Considerando esse modelo, procuramos abordar o caso de Jacarepaguá de acordo com esses parâmetros, analisando as proximidades e os distanciamentos desses padrões. A pesquisa aqui realizada aponta que, dentro do recorte escolhido para a nossa análise, é possível observar um processo de fragmentação das grandes propriedades da freguesia, no entanto, mais tardio do que o observado em Irajá. Essa é uma das questões que abordaremos nos dois últimos capítulos dessa dissertação.

Considerando a contribuição de Santos em comparativo com Abreu, em relação aos modelos que analisam o desenvolvimento do subúrbio na cidade do Rio de Janeiro, podemos destacar que o primeiro autor analisa o processo partindo da imposição de uma conjuntura externa (expansão do capitalismo liberal) para a nível local. Sendo assim, diferente do que sugere a obra de Abreu, as mudanças que se apresentam dentro da cidade são consequências desse macro processo e não seus impulsionadores, ou seja, as ferrovias aqui não são os motores, mas consequências desse processo que vão gerar resultados específicos de acordo com o local em que se manifestam, sugerindo uma pluralidade de casos dentro do modelo proposto.

Se esses dois autores nos apresentam modelos para pensar o desenvolvimento do subúrbio, também se mostrou necessário a busca de trabalhos que analisassem a evolução do sistema de bondes na cidade do Rio. Para abordar esse tema, foram utilizados dois artigos que contemplam esse objetivo: *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro* de Elizabeth Von der Weid e *A cidade está chegando: Expansão urbana na zona rural do Rio de Janeiro (1890 – 1940)* de Leonardo Soares dos Santos.

O artigo de Elizabeth Von der Weid, como o próprio título sugere, traça um panorama da urbanização do subúrbio carioca através da expansão das linhas de bonde. Segundo a autora, baseada no paradigma da revolução dos transportes de Maurício de Abreu, o último quarto do século XIX foi marcado por uma “revolução” na mobilidade da cidade, baseado tanto na expansão dos ramais da Estrada de Ferro D. Pedro II quanto no início dos serviços de bonde¹, essa expansão é fruto da grande entrada de capitais no Rio de Janeiro, ocorrida a partir de 1850 que ainda impulsionaria, mesmo que de forma indireta, o surgimento de oficinas e manufaturas (principalmente na Cidade Nova) e a industrialização, concentrada predominantemente na região São Cristóvão.

Conforme destacado no estudo supracitado, as primeiras linhas de bonde (as concessões se iniciam em 1859), fracassam rapidamente devido aos acidentes constantes motivados pela novidade da circulação dos bondes, as concorrências com as gôndolas (ônibus movidos por tração animal) e também pela falta de investimentos. Se a falta de capitais representa um empecilho nesse primeiro momento, posteriormente será o grande alavancador das linhas de bonde. A partir de 1873, com a formação da Cia Ferro Carril de São Cristóvão, e a proletarização da região homônima, as linhas de bonde se tornam um negócio lucrativo e gradualmente a concorrência se intensifica entre as primeiras empresas, facilitando o processo de formação de monopólios concentrados nas mãos de grandes capitalistas proprietários dessas primeiras empresas, situação que a autora denomina de “privilégios de zona”². As linhas de bonde, no entanto, não se resumiam às áreas urbanas e suburbanas, se expandindo também para a zona rural, caso específico em que se insere a freguesia de Jacarepaguá. Nesse contexto, em 1876, segundo a autora, surge a Cia. Ferro-carril de Jacarepaguá, empresa que ligava a estação de trem de Cascadura (a estação de Madureira seria inaugurada somente em 1890) até a região de Nossa Senhora do Loreto (atual Freguesia de Jacarepaguá) no bairro de Jacarepaguá. Os primeiros carros eram usados principalmente para o escoamento de produtos agrícolas da região rural para a região urbana³.

¹ ABREU, 1987 *apud* WEID, 1994

² WEID, 1994, p. 11

³ *Ibid.*, p. 17

Conforme exposto, o texto da autora é baseado na obra de Abreu e aborda a expansão das ferrovias baseado no referido modelo da “revolução dos transportes”. A grande contribuição da autora consiste em apresentar alguns dados sobre a expansão dos bondes para a zona rural do Rio de Janeiro, apresentando as formas de exploração dos bondes nas freguesias mais distantes. O trabalho destaca a função predominantemente comercial dos transportes em um primeiro momento (transporte de gêneros agrícolas) e, secundariamente, de transportes de passageiros, que posteriormente passaria a ser a sua principal função, aspecto esse que é abordado no próximo artigo de Leonardo Soares dos Santos. Outro ponto importante do artigo é a discussão sobre os “privilégios de zona”. A autora detalha o monopólio, primeiramente, executado pelas principais companhias da cidade e, posteriormente, com a eletrificação das linhas, dominado por uma grande empresa, a Light, expondo uma mudança no padrão de concentração desses capitais.

O segundo artigo utilizado, de autoria de Leonardo Soares dos Santos, é uma fonte preciosa de informações sobre a região de Jacarepaguá. O texto faz um apanhado geral do processo de urbanização da região rural do Rio de Janeiro composta pelos bairros de Campo Grande, Guaratiba, Santa Cruz e Jacarepaguá durante o século XIX. Segundo Santos, a região de Jacarepaguá experimentou um crescimento demográfico na década de 1870, proporcionado pela expansão das linhas de transporte de bonde, resultante da concessão, em 1872, à Etienne Campos e a Cia. Ferro Carril de Jacarepaguá para o estabelecimento de uma linha ligando Cascadura a região⁴.

Santos mostra que essas regiões da zona rural possuem um determinado padrão de ocupação e um perfil social, mas que, em cada caso, apresentam alguma particularidade, a saber, o tipo de produção local, a presença de estações de bonde ou de trem (até o final do século XIX, somente Santa Cruz possuía uma) e que se intensificam de acordo com a distância da área central. Segundo o autor, as características comuns dessas regiões são: ocupação por grupos heterogêneos, por um lado atraindo uma parcela de moradores pobres de outras regiões, devido ao baixo preço dos loteamentos, e, por outro, uma quantidade de moradores privilegiados. Esses últimos, em específico, podiam usufruir de um local afastado da movimentação da cidade e, ainda assim, arcar com os dispendiosos custos de

⁴ SANTOS, 2011, p. 8

deslocamento para esse local, que ainda concentrava a maior quantidade de vagas de emprego. Outra característica marcante desses locais é a disparidade econômica em relação ao Centro. O autor ressalta que na área suburbana, especificamente na de origem rural, a influência de moradores locais de destaque era, por vezes, utilizada como referência para a reivindicação de melhorias na estrutura local como a manutenção de estradas, implantação de bicas e melhoria nos trilhos e carros de bondes. Citando especificamente o caso de Jacarepaguá, o autor relata que a população local, ao destacar os altos impostos pagos por moradores ilustres da localidade, figuras que “devem merecer alguma atenção” como: Marechal Câmara, Argolo e Cantuária, Generaes Campos, Lauro Müller, Barão Sampaio Vianna e Catrambi, requeriam as referidas mudanças⁵. Esse tipo de estratégia reflete a importância das elites na manutenção das unidades políticas no período imperial, geralmente executada de forma paternalista por essas mesmas.

Por fim, o autor nos apresenta um panorama econômico desses bairros. Segundo o historiador, a partir do início do Século XX, as atividades urbanas experimentam um período de expansão, sem, no entanto, impedir o desenvolvimento dos setores tradicionais, dentre eles, a pequena agricultura. O autor relata ao citar a visão de Pessoa (1905) que, no início do século XX, da Igreja de Penna na região da Freguesia em Jacarepaguá (então Nossa Senhora do Loreto), “se observa um bello panorama: na planície a variedade de plantações da pequena lavoura, em cujo extremo se distingue as lagoas de Jacarepaguá Marapendy e Camorim”. Essa economia rural coincidiu com o loteamento e venda de terras, iniciadas em 1890 pelo Barão da Taquara, maior proprietário do local, que iniciou a divisão das terras e a construção de ruas em seu entorno (visando a valorização dos terrenos). Essas primeiras atividades se iniciam a partir de 1870, quando a “lógica ruralista”, ou seja, a venda de terra, visando a continuidade da lavoura, é substituída devido à chegada do bonde ao local. Os primeiros loteamentos foram realizadas no território conhecido até então como “Vale do Marangá”, correspondendo atualmente ao bairro Praça Seca⁶. Esse modelo também é uma constante nos outros locais analisados pelo autor.

Conforme visto, a contribuição de Santos é bastante rica e variada para essa dissertação. Especificamente, quando o autor cita a disparidade econômica entre as

⁵ Ibid., p.13

⁶ Ibid., p. 20

zonas rurais e o Centro, ao mesmo tempo que reforça a visão de Joaquim Justino Moura dos Santos (1996) sobre as diferenciações entre o subúrbio e as outras áreas e, mesmo dentre as próprias regiões suburbanas, também concorda com a referência teórica e metodológica que utilizamos nesse trabalho (lei do desenvolvimento desigual e combinado), apresentada posteriormente ainda nessa Introdução. Ocorre que a visão do autor indica, em primeiro lugar, a convivência e conjugação de formas diferentes de produzir visando uma única finalidade, contemplar as novas formas capitalistas de se produzir (para Justino, a implantação do “capitalismo liberal”), em segundo lugar, também compreende diferentes modelos de desenvolvimento para os locais que executam funções específicas nessa conjuntura.

Considerando que essas obras nos apresentam modelos para compreender a evolução do subúrbio da cidade do Rio no século XIX, e relacionam esse perfis com a implantação das ferrovias nas freguesias rurais, nos cabe ainda refletir de que forma podemos definir as categorias que, justamente, serão os paradigmas para medir o avanço entre um estágio e outro desse desenvolvimento, especificamente, como podemos descrever as categorias de “arrabalde” e “subúrbio”.

Para realizar essa tarefa, nos apoiamos em três trabalhos específicos: *O raptó ideológico da categoria de subúrbio*, publicação de 2010 do geógrafo Nelson da Nóbrega Fernandes, os artigos *Apontamentos sobre o uso do bairro enquanto categoria histórica* de Luciana Verônica Silva Moreira e o artigo *de arrabaldes e subúrbios: a geografia social do Rio de Janeiro a partir de seus cronistas*, publicação de 2015 do, já citado, historiador Leonardo Soares dos Santos. Os próprios títulos já nos mostram que os referidos autores pretendem fazer uma explicação dos conceitos baseada nos seus limites espaciais e sociais e funcionaram de forma complementar para a utilização nesse trabalho.

No primeiro caso, Fernandes aborda no capítulo inicial de seu livro uma construção histórica dos conceitos de arrabalde e subúrbio desde o século XIX até o XX. Segundo o autor, apesar da utilização simultânea dos dois termos, o “arrabalde” é um termo que é usado de forma preponderante no século XIX, enquanto que o subúrbio é datado principalmente do século XX, sendo suas definições e usos diferentes. O geógrafo relata que, até o século XIX, o termo “subúrbio” foi utilizado apenas para caracterizar as áreas periféricas à cidade, locais esses, que inclusive

eram valorizados⁷, caracterizando-se a partir de dois perfis distintos segundo as ideias de Mumford (1961) e Lefebvre (1991)

(...) para Lewis Mumford, o subúrbio da cidade moderna existe apenas como um espaço destinado as elites e classes médias, constituindo-se em refúgio da cidade insalubre e socialmente perigosa; para Henri Lefebvre o subúrbio se torna o local do proletariado (...)

Para Lewis Mumford, o que existia nesse período foi apenas um subúrbio romântico, reação e esforço da classe média em produzir uma solução privada para a depressão e a desordem da metrópole imunda (...). E, de fato, as hostilidades da cidade e do industrialismo, associadas com a mobilidade proporcionada pelo trem e o bonde justificaram, segundo ele, (...) o êxodo para o subúrbio.”⁸

Percebe-se, portanto, que o autor apresenta duas formas distintas de caracterizar esse subúrbio no século XIX, definições que, inclusive, corroboram a nossa ideia da existência de subúrbios plurais dentro da conjuntura que se impunha sobre o Rio de Janeiro. Cabe também ressaltar que a ideia de Mumford (1961) utilizada pelo autor também apresenta similaridade com o modelo de Abreu que destaca o bonde e o trem como vetores de ocupação desses espaços. Apesar disso, o autor, ao utilizar essas contraposições para explicar a formação do que ele chama de “subúrbio carioca” no século XX, caracteriza o conceito a partir de bairros ferroviários, dependentes do Centro e não identificados com as classes médias e altas. Cabe destacar que, apesar dessa ser uma tendência na definição popular, ou seja, classifica-se como subúrbio os bairros com esse perfil enquanto prevalece uma incerteza na classificação de outros locais da zona suburbana que não possuem esse perfil, ela não se encaixa no que observamos, pelo menos de forma inicial em nossas análises, inclusive por indicar um modelo posterior ao nosso recorte.

O termo “arrabalde”, definição do século XIX, refere-se aos locais com aspecto de descontinuidade de construções, com ruas alargadas e pouca gente ocupando uma grande quantidade de terra. Luciana Verônica Silva Moreira, em seu artigo *Apontamentos sobre o uso do bairro enquanto categoria de análise histórica*, acrescenta algumas informações importantes para a definição do termo. Nesse trabalho, a autora, que procura construir historicamente o conceito de “bairro”, busca nas enciclopédias e dicionários do século XIX e XX a trajetória da palavra. Conforme mostra, o “arrabalde” pode ser definido como uma área periférica que abriga as

⁷ FERNANDES, 2010, p.27

⁸ Ibid., 2010, p.28

populações do entorno do centro, que por sua vez, concentra a administração, o comércio e as moradias⁹. Embora a definição não soe muito distante da proferida por Mumford, a pesquisa realizada pela autora, mostra que houve diferenciação entre a consideração inicial do termo e o seu uso no século XIX e XX. Segundo as definições apresentadas em dicionários portugueses editados de 1828 até 1871, o termo vai se modificando gradualmente de uma divisão geográfica, marcada por uma concepção popular de local, até sua definição como uma áreas administrativas de uma localidade definida juridicamente¹⁰. Ainda segundo a autora, o termo era utilizado, até 1896, no Rio de Janeiro, para classificar as áreas de Jacarepaguá, Glória, Inhaúma, Irajá, Santa Cruz entre outras¹¹.

Considerando as duas concepções adotadas pelos autores, Leonardo Soares dos Santos em seu artigo, complementa essas definições ao demonstrar as concepções sociais sobre esses dois espaços. O autor destaca que enquanto o “arrabalde” é marcado por uma acentuada tendência em enfatizar seu perfil aristocrático e bucólico, o “subúrbio” é marcado pela lógica de uma divisão irregular, dando a aparência de desorganização motivado pelo “surto descontrolado de abertura de ruas e loteamentos irregulares e tumultuados”¹²; segundo o autor ainda, a transição entre arrabaldes e subúrbios está ligada à ocupação desse local por pessoas que habitavam zonas menos valorizadas do perímetro urbano¹³, enfatizando que a ideia pejorativa do subúrbio que caracteriza o local é motivada pelo grupo que passa a ocupá-lo, não necessariamente pobre, mas, afastado das maneiras aristocráticas de seus antigos residentes. Cabe destacar que, o historiador também concorda com a ideia de pluralidade desses espaços. Segundo ele, as condições de transporte e o preço dos terrenos pesavam sobre essa escolha, sendo menor o perfil financeiro dessas populações quanto mais próximos das linhas de trem¹⁴. Por outro lado, Santos reforça essa pluralidade ao indicar que os processos de parcelamento de terras não são lineares, caracterizando desenvolvimentos distintos para áreas distintas, onde, no geral, “as imagens e noções que se referem ao subúrbio como um espaço de transição e indefinição de fronteiras entre os usos

⁹ MOREIRA, 2012, p.3

¹⁰ Ibid., p. 4

¹¹ Ibid., p. 8

¹² REIS, 1977, p. 53 *apud* SANTOS, 2015, p. 13

¹³ SANTOS, 2015, p. 6.

¹⁴ Ibid., p. 13.

rurais e urbanos são verdadeiramente persistentes”¹⁵ até a última década do século XIX.

Sintetizando os argumentos apresentados aqui, podemos destacar, portanto, que a transição do século XIX para o XX é um período de passagem entre as duas definições, prevalecendo ainda uma inconsistência entre os dois paradigmas. É nesse período que o “arrabalde” local rural e aristocrático experimenta uma mudança de perfil social e geográfico. No primeiro caso, aparecem as populações menos favorecidas em locais com tendência urbana maior e próximos as linhas de trem e, por outro, parcelas médias e abastadas, habitando locais mais distantes e conseqüentemente mais custosos. Nesse último caso, prevalece um perfil rural e de “vilegiatura”. Percebe-se, portanto, que o “subúrbio”, novo espaço que se forma, é um local socialmente e geograficamente plural, não aristocrático, que tem como característica homogênea a sua distância e dependência do centro e uma fragmentação das grandes propriedades, que nem sempre resulta em espaços urbanos.

Para além da referida literatura, a fim de proceder à análise das mudanças na freguesia de Jacarepaguá, elegemos cinco grupos de fontes primárias e uma secundária.

Na primeira categoria, foram utilizados os recenseamentos dos anos de 1872, 1890 e 1906 para estudar o perfil da população da freguesia, sua variação demográfica e a classificação administrativa de Jacarepaguá (indicando as mudanças da categoria “zona rural” para “suburbana”). Em específico, o último exemplar, mesmo localizado fora do recorte nos foi útil por apresentar resumidamente um comparativo dos anos anteriores. Também foram utilizadas as seções de anúncios para a freguesia de Jacarepaguá contidas no *Almanak Laemmert* entre os anos de 1870 e 1885 (não se encontravam disponíveis os exemplares dos últimos 5 anos do recorte do trabalho). Nessa seção, exclusiva da localidade, encontramos informações sobre as autoridades locais, a descrição das sociedades comerciais e beneficentes, além da localização e exposição dos comércios e trabalhadores autônomos que atuavam nas diferentes regiões de Jacarepaguá. Nesse setor do almanaque, procuramos registrar a evolução comercial do local e definir as zonas de influência política a partir da diagramação dos grandes

¹⁵ Ibid., p. 7.

proprietários locais. Ainda nesse primeiro grupo de documentos, também foram utilizados como referência os anúncios contidos no *Jornal do Commercio*, entre as décadas de 1870 e 1890. Dessa fonte foram extraídas as características das propriedades imobiliárias, visando a mapear as mudanças de perfil dos imóveis locais, tanto em relações às suas dimensões quanto aos seus usos. Também lançamos mão, neste trabalho, do relato de John Luccock, intitulado *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818*. Com base nessa fonte, foram obtidas informações sobre os primeiros arrendamentos ocorridos na freguesia de Jacarepaguá, ainda no início do século XIX. Por fim, o uso da cartografia, em específico o *Mapa do Município Neutro* (1883), *Mapa do Districto Federal*¹⁶, *Mapa da localização dos cafezais nos séculos XVIII e XIX*¹⁷ assim como o mapa das linhas de bondes do Rio de Janeiro¹⁸ nos ajudou a localizar geograficamente tanto as antigas localidades da região, assim como também a evolução da malha ferroviária local.

No que diz respeito às fontes secundárias, foi utilizado como principal referência o volume 1 da obra *Meios de transporte no Rio de Janeiro* de autoria de Noronha Santos (1996). O livro faz um apanhado histórico, de caráter enciclopédico, da evolução dos transportes no Rio de Janeiro e na Bahia colonial (de forma resumida) desde o século XVI até o início do século XX, apresentando efemérides dos eventos e companhias ferroviárias, dados sobre linhas, passageiros e informações variadas das formas de se locomover entre os séculos no espaço carioca. Todas as outras referências sobre os transportes utilizadas nessa dissertação tiveram como base essa obra.

Em relação aos aspectos teóricos e metodológicos, utilizamos como modelo de análise o livro *A lei do desenvolvimento desigual e combinado* de George Novack, publicação de 1973, que se preocupa em explicar e definir a lei homônima ao título, originalmente desenvolvida na *História da Revolução Russa* de Leon Trótski, para explicar a Teoria da Revolução Permanente do autor russo. Segundo Novack, seguindo a ideia de Trotski, a referida lei pode ser aplicada à todos os processos de evolução social de forma mais ampla, o próprio autor define o conceito da seguinte

¹⁶ FREIRE, 1911

¹⁷ CRULS, 1898

¹⁸ MORRISSON, 1989, p. 100, 101

forma: “o desenvolvimento desigual e combinado apresenta-se-nos como uma mescla particular de elementos atrasados com fatores mais modernos”¹⁹.

Em linhas gerais, o autor determina três elementos chaves para o conhecimento e aplicação do fenômeno: a relativização da noção de progresso, o caráter dual (dialético) da lei e as suas etapas de aplicação.

No primeiro caso, Novack explica que a noção de progresso, ou de “evolução”, deve ser encarada de forma fracionada. Não cabe aqui uma visão de progresso total, onde todos os elementos envolvidos se desenvolvem de forma homogênea remetendo a lógica de um “progresso” geral. Segundo o autor, o avanço total, ou mesmo parcial, de uma unidade não significa o avanço total de todas as outras. Novack explica que, em muitos casos, o preço do progresso em uma unidade pode implicar no sacrifício de outra.

O segundo ponto de destaque, o seu caráter dual, implica em reconhecer que esse progresso ocorre mediante proporções distintas no crescimento social, e que, esses diferentes fatores se correlacionam de forma desigual no processo histórico. Em outras palavras, o autor mostra que a evolução geral observada é uma combinação de “avanços” e “retrocessos” das distintas unidades que compõem esse todo e que, além disso, essa dita evolução ocorre mediante a combinação dessas mudanças contrastantes, visto que ela é exclusivamente o resultado dessas configurações específicas que surgem nessas situações.

Por fim, Novack descreve os estágios de aplicação da lei ao combinar os dois elementos descritos anteriormente. Segundo o autor, a análise baseada na metodologia do desenvolvimento desigual e combinado deve realizar uma observação dos fenômenos a partir dos seguintes considerações : 1) o desenvolvimento desigual das forças produtivas²⁰, ou seja, a convivência de formas diferentes de produzir (ex: latifúndio produzindo para o mercado externo ou a pequena propriedade produzindo para o mercado interno), 2) a combinação dessas forças de forma contraditória (ex: a combinação dessas diferentes formas dentro da mesma cidade ou mesmo dentro da mesma freguesia visando o suporte de um processo conjuntural) e, 3) a superação dessa contradição que, por consequência,

¹⁹ NOVACK, 1973, s.n.

²⁰ Segundo o *dicionário do pensamento marxista* (2012), “o conceito de forças produtivas de Marx abrange os meios de produção e a força de trabalho. O desenvolvimento das forças produtivas compreende, portanto, fenômenos históricos como o desenvolvimento da maquinaria e outras modificações do processo de trabalho” (grifo nosso).

origina novas contradições (ex: a incapacidade da convivência do escravismo com o trabalho assalariado, superando o primeiro, mas, posteriormente gerando novas contradições dentro da nova forma de produzir predominante).

Sendo assim, reiteramos que, a partir das fontes e da literatura aqui apresentados, pretendemos analisar as mudanças processadas na freguesia de Jacarepaguá, entre as décadas de 1870 e 1890. O objetivo central da dissertação é entender a natureza das mudanças ocorrida na freguesia, definindo-a especificamente entre as classificações de “arrabalde” e “subúrbio” através das transformações a serem verificadas²¹.

²¹ Cabe destacar que as obras apresentadas aqui foram nossas referências gerais, sendo posteriormente apresentadas de forma mais ampla, inclusive em diálogo com outras produções que contribuíram, dentro dos objetivos específicos de cada capítulo, para a construção desse fragmento da história do subúrbio do Rio de Janeiro

CAPÍTULO 1 - A PRODUÇÃO RELATIVA À REGIÃO DE JACAREPAGUÁ

O primeiro passo para realização de qualquer trabalho historiográfico é o levantamento da produção sobre o tema pesquisado, a fim de mapear o estado da discussão do objeto escolhido e confrontar visões. Num primeiro momento, quando decidimos estudar o bairro de Jacarepaguá, possuíamos apenas informações antigas (e algumas recentes) veiculadas por parentes ou por outros moradores. Ao realizar um levantamento bibliográfico, buscando informações abalizadas, tivemos a primeira surpresa: as poucas referências que existiam se encontravam espalhadas por diversas obras. Até mesmo a produção historiográfica que contemplava o bairro era limitada e muito recente. Tendo em vista o quadro assinalado, este capítulo foi formulado visando recolher e sintetizar essas informações espalhadas, ou seja, fazer um balanço acerca dessa produção.

Para realizar a tarefa proposta foram utilizadas obras dos historiadores Jaime Larry Benchimol, Lia Aquino de Carvalho, Oswaldo Porto Rocha, Joaquim Justino de Moura dos Santos, Hélio Vianna e do geógrafo Maurício de Abreu, além dos trabalhos de estudiosos do bairro sem formação acadêmica na área, os jornalistas Waldemar Costa e Ronaldo Luís Martins. Todas as obras utilizadas têm o subúrbio como objeto de estudo e as informações apresentadas procuram, dentro do limite, analisar a trajetória da região de forma cronológica.

Por fim, cabe aqui ainda uma observação: considerando os limites²² para a realização deste capítulo, as informações coletadas para sua elaboração dizem respeito apenas ao período da fundação da freguesia de Jacarepaguá (1661) até o último recenseamento utilizado (1906), por isso, algumas outras obras de referência sobre o subúrbio e parte das informações das obras analisadas foram desconsideradas.

Os textos aqui referidos foram apresentados segundo a data e local de publicação, os objetos de análise e as fontes utilizadas, extraindo de cada um, a sua contribuição para a História de Jacarepaguá.

²² Parte dos documentos e periódicos indicados em outras obras também não puderam ser consultados devido ao fechamento dos principais acervos da cidade durante a pandemia de COVID - 19.

Antes da apresentação individual de cada uma das obras, cabe destacar alguns pontos gerais recorrentes na maioria dos trabalhos analisados e que indicam que as produções voltadas à História do espaço carioca encontraram demanda em um período específico da história do estado.

Em relação ao local e às datas de produção, destacamos que todos os textos foram publicados no Rio de Janeiro entre as décadas de 1980 e 1990 e os objetivos centrais, guardadas as suas especificidades, abordam sempre a reorganização do espaço do Rio com ênfase aos eventos ocorridos na transição do século XIX para o XX (Benchimol, Costa, Martins e Santos, o fazem partindo de períodos anteriores). A única exceção desse bloco é o texto de Santos (1996), publicado como trabalho acadêmico pela Universidade de São Paulo, e de Ronaldo Luís Martins, lançado em 2009, que tem como propósito explicar a trajetória do comércio do Rio de Janeiro até a criação do Mercado de Madureira.

A conjuntura do período de lançamento das obras, marcada por políticas urbanísticas como a construção de grandes vias como a Linha Amarela (iniciada na primeira gestão César Maia), expansão dos transportes (principalmente do metrô), implantação de estrutura básica nas favelas (como nos governos de Leonel Brizola, César Maia e Luiz Paulo Conde), explica a grande demanda por trabalhos acadêmicos que abordassem a trajetória da organização da população e do espaço público do estado do Rio de Janeiro. Uma prova marcante disso é a recorrência a fontes oficiais como os recenseamentos, mapas da cidade, documentos do clube de engenharia (no trabalho de Oswaldo Porto Rocha) e a consulta a trabalhos de referência na área, como *História do Rio de Janeiro* de Eulália Lobo e o próprio *Evolução Urbana do Rio de Janeiro* de Maurício de Abreu. A demanda por esse tipo de informação também fica evidente ao observarmos que quatro dos trabalhos analisados neste capítulo tiveram sua publicação realizada pela própria prefeitura do Rio de Janeiro.

Em relação à análise específica de cada obra, iniciamos com *Mercadão de Madureira: caminhos do comércio* escrito por Ronaldo Luís Martins e publicado em 2009, pela própria editora do referido mercado popular, em comemoração aos cinquenta anos de sua fundação.

O trabalho tem por objetivo contar a história do Mercado de Madureira tendo como contexto o desenvolvimento do comércio no Rio de Janeiro desde o século XVI até a data de fundação do entreposto (1959). Martins utiliza basicamente como

fontes as memórias transmitidas a ele pelo seu pai, registros de tradição oral, depoimentos, fragmentos de jornais e revistas, “bibliografias não específicas” e ilustrações retiradas do acervo do próprio local. O autor ainda afirma que foi “testemunha ocular” de parte dos “fatos citados”²³.

O livro traz duas contribuições específicas para a história de Jacarepaguá. Uma delas é indicar as características geográficas e o uso econômico da terra antes do início da colonização portuguesa. A outra refere-se ao relato do desenvolvimento histórico dos caminhos que garantiram o acesso à região. Nesta parte, damos ênfase às informações relativas ao período anterior à dominação portuguesa, sendo as outras, expostas de forma mais ampla no segundo capítulo.

Em seu estudo, Martins destacou que a capacidade agrícola do local já era conhecida mesmo antes da chegada dos portugueses ao Brasil. Com clima ameno e grandes florestas, a localidade possuía abundância de peixes e frutos, facilitando a pesca e produção de alimentos. Esses itens eram comercializados em pontos específicos de encontro, acessados por caminhos chamados pelos indígenas de *piabiru*²⁴. Uma das vias de maior destaque era *Yacare-upa-guá*, que interligava a baía de Guanabara à Jacarepaguá através dos rios Irajá e Meriti. Visando evitar o ingresso de estrangeiros pelo caminho, as transações eram realizadas na região do Largo do Campinho / Praça do Patriarca²⁵.

Posteriormente à chegada dos portugueses, a região das três grandes baixadas - Santa Cruz, Jacarepaguá e Irajá - seriam escolhidas para o plantio da cana, mercadoria de grande valor no mercado europeu. O escoamento dessa produção, dada às dificuldades geográficas encontradas nas duas primeiras regiões, seria realizado através do porto de Irajá, acessado pela Estrada de Santa Cruz e pelo referido *piabiru*²⁶. Os obstáculos geográficos, aliados à distância da área central, seriam fatores de retardamento da ocupação e do desenvolvimento de Jacarepaguá²⁷, problema que só seria resolvido com o melhoramento da Estrada Real de Santa Cruz²⁸ e com a implantação do sistema de bondes²⁹, ambos ocorridos no decorrer do século XIX.

²³ MARTINS, 2009, p.15

²⁴ Segundo MARTINS (2009, p.16): “por onde se caminha para”

²⁵ MARTINS, 2009, p.16

²⁶ Ibid., p. 18, 19

²⁷ Ibid., p.22

²⁸ Ibid., p.28

²⁹ Ibid., p.31, 32

Outro trabalho importante é *O Vale do Marangá*, livro de Waldemar Costa, jornalista e famoso memorialista da região de Jacarepaguá. Escrito em 1986, tem como fim, segundo as próprias palavras do autor, “levantar a memória da região” da Praça Seca (Antigo Marangá). Costa utiliza como fontes depoimentos de descendentes dos pioneiros da região, mapas, periódicos e consultas à obras relacionadas ao tema como *Histórias das ruas do Rio de Janeiro*, de Brasil Gerson, e *Crônicas da Cidade do Rio de Janeiro* de Noronha Santos.

A estrutura da obra foi dividida em nove partes, sendo utilizada neste trabalho somente a primeira, que explica o processo de fundação do Vale do Marangá (atual Praça Seca) e de suas principais propriedades, a Fazenda do Macaco e Engenho de Fora. Para este propósito, o autor fez um apanhado de todo o processo de formação de Jacarepaguá desde o século XVI até o XIX.

Segundo Costa, a fundação do local remete ao século XVI, no ano de 1594, quando as terras do local foram doadas aos filhos de Salvador Correia de Sá (então governador do Rio de Janeiro): Martim e Gonçalo de Sá.

Martim, que recebeu as terras que se estendiam de Camorim até o Recreio dos Bandeirantes, se dedicou à vida política deixando a sesmaria abandonada. Os locais do atual bairro de Jacarepaguá que correspondem a esses domínios são os menos urbanizados, prevalecendo ainda alguns vestígios rurais³⁰.

Gonçalo, que herdou as terras correspondentes a Barra da Tijuca, Freguesia, Taquara e Campinho, iniciou a ocupação imediata. Os primeiros engenhos de açúcar foram fundados no território conhecido como Porta D'Água (atual Freguesia), favorecendo o surgimento de povoados no seu entorno sendo o primeiro deles batizado de Jacarepaguá³¹.

Na década de 1630, após a morte de Gonçalo, as terras foram vendidas para seu sobrinho, Salvador Correia de Sá e Benevides, que alguns anos depois também herda a parte de Martim, seu pai, unificando as duas sesmarias e passando a residir na propriedade de maior destaque da freguesia, o Engenho D'Água, que se consolida como principal local e ponto de irradiação de desenvolvimento da então paróquia de Jacarepaguá. Em 1661, o local alcançou grande desenvolvimento se

³⁰ Considerando que na cópia utilizada para análise não consta a numeração das páginas, todas as referências ao trabalho ao *Vale do Marangá* estão indicadas como COSTA, 1986.

³¹ Segundo o autor, o topônimo Jacarepaguá é derivado do Tupi-Guarani: yakare (jacaré), upa (lagoa) e guá (baixa). Recebe esse nome pois na época de sua fundação as lagoas da baixada de JPA eram repletas de Jacaré (COSTA, 1986)

tornando autônomo administrativamente, sendo fundada, assim, a freguesia de Nossa Senhora do Loreto de Jacarepaguá. Três anos depois foi construída a sua matriz, a Igreja de Nossa Senhora do Loreto, que permanece preservada até hoje no bairro da Freguesia. Costa relata ainda que no final do século XVIII, uma outra família, Teles Barreto, começou a adquirir grande importância na freguesia obtendo, até a metade do século XIX, a maioria das grandes propriedades de Jacarepaguá, como a Fazenda do Engenho D'Água (Freguesia), Engenho de Fora (Marangá) e Fazenda do Macaco (Marangá). No ano de 1865, Francisco Pinto da Fonseca Teles, assumiria todos as posses da família.

Nascido em 1839, Francisco Teles se tornou administrador da Fazenda da Taquara com apenas 23 anos de idade. O autor informa que seu pai, Francisco Pinto da Fonseca, era guarda-roupa do imperador, o que possibilitou que mantivesse laços de amizade com a família imperial, sendo D. Pedro II seu padrinho de batismo. Essa relação de proximidade fez com que sua residência fosse constantemente usada como local de veraneio do imperador e da imperatriz. Francisco recebeu ainda o título de Comendador da Ordem da Rosa (também outorgado à seu pai) pela sua participação na Guerra do Paraguai e o de Barão da Taquara, em 1882, pelos serviços prestados à população local como obras filantrópicas, manutenção de serviços básicos e doação de terrenos a moradores e funcionários. Os primeiros loteamentos de Jacarepaguá foram realizados pelo próprio barão entre o final do século XIX e início do XX ao desmembrar as terras da Fazenda do Macaco e posteriormente do Engenho D'Água, ambas localizadas no Marangá. O final do capítulo ainda são apresentadas informações sobre a introdução e a evolução do sistema de bondes em Jacarepaguá. Esses dados serão abordados no próximo capítulo.

Outra referência sobre Jacarepaguá é *Baixada de Jacarepaguá: sertão e zona sul*, do arqueólogo e historiador Hélio Vianna. Essa obra, que se ocupa em traçar historicamente a organização do espaço da freguesia desde o século XVI até a década de 1990, por um lado, é uma reunião das principais informações publicadas sobre o local, incluindo aqui as contidas no trabalho de Waldemar Costa, e por outro, um trabalho de campo que trata em minúcias dos elementos físicos e paisagísticos de Jacarepaguá.

As principais contribuições desse trabalho são fornecer um panorama do plantio de café na freguesia, apontando seus principais locais de recorrência, e as

consequências econômicas dessa modalidade agrícola para Jacarepaguá. Essas informações estão contidas no capítulo *O café, a Corte e a idéia de periferia*. No capítulo seguinte, *Os subúrbios e o sertão*, o autor nos apresenta uma divisão geográfica da freguesia, indicando seus polos de desenvolvimento, suas áreas secundárias e principais vias de ligação. No capítulo 2 dessa dissertação, utilizamos essas informações para traçar uma divisão da freguesia visando analisar os impactos específicos dos processos que atuam sobre cada uma dessas regiões.

De freguesias rurais a subúrbio é a tese de doutorado de Joaquim Justino Moura dos Santos, defendida no Departamento de História da Universidade de São Paulo no ano de 1996. O objetivo da obra é reconstruir a trajetória dos bairros de Inhaúma e Irajá dentro do processo das divisões coloniais até o surgimento das zonas residenciais destinadas às classes trabalhadoras durante a Reforma Pereira Passos. Segundo o autor, a partir da década de 1870, a região dos referidos bairros passa por um processo de valorização imobiliária proporcionada pela proximidade ao centro do Rio, disponibilidade de transportes e pela quantidade de terras das antigas fazendas a serem loteadas. Todo esse processo já se encontrava plenamente consolidado na década de 1920.

Santos constrói a tese com base em uma variedade de fontes que se estendem desde mapas e plantas da cidade, relatórios políticos, relatos de habitantes e eclesiásticos, até a utilização de fontes secundárias. Uma das originalidades do trabalho é analisar uma parte do subúrbio segregada pela historiografia tradicional relacionando meios urbanos e rurais.

Em seu estudo, as referências à Jacarepaguá se encontram no capítulo 1 no qual Santos traça um panorama do surgimento de Inhaúma e Irajá, oriundos da separação entre zona rural e urbana, e das novas áreas administrativas provenientes do desmembramento das antigas freguesias. Os primeiros territórios a surgirem nesse processo (século XVI) ficaram divididos entre a administração do Estado metropolitano e a Igreja Católica. A administração inicial não determinava distinções em relação ao limite geográfico, no entanto, paróquia e freguesia possuíam atribuições específicas.

A primeira realizava a educação religiosa, que visava consolidar o ideal econômico, social e político da metrópole, além de realizar o registro civil, responsabilidade dos eclesiásticos até o ano de 1890. A paróquia só assumia suas

funções não-religiosas quando recebia sua autonomia da coroa, se tornando uma freguesia.

A segunda, introduzia diretamente a gerência do Estado metropolitano no local através da criação da Câmara Municipal. As funções das freguesias eram determinadas pelas exigências de Portugal e executavam, em sua grande maioria, atividades rurais³². A criação de uma freguesia dependia da criação de uma outra paróquia que atuaria de forma independente até que o local atendesse as exigências para se tornar “autônomo” e vice-versa. O autor ainda destaca que o território do Rio de Janeiro se fragmentou conforme aumentava a necessidade de controle do Estado metropolitano, ampliando por sua vez, o número das freguesias.

A primeira unidade administrativa criada foi a Freguesia de São Sebastião (1569) que abarcava de início todo o território do município do Rio de Janeiro, somente no século seguinte, essa área seria dividida em mais uma unidade: a da Candelária (1634),³³ que absorve os territórios que se estendem da Baía de Guanabara até o oeste³⁴. Alguns anos depois, seria criada a freguesia de Irajá (1647), no primeiro momento muito maior do que o bairro atual, que ganharia a feição contemporânea apenas no século XVIII após constantes fracionamentos. Essa nova região, desmembrada da Candelária, herdou parte da área rural da antiga freguesia que viria se caracterizar posteriormente como “sertão carioca”.

As referências a Jacarepaguá aparecem nessa parte do capítulo, na qual o autor traça um breve panorama de seu desenvolvimento administrativo até metade do século XVII: num primeiro momento compondo a freguesia da Candelária³⁵, é, após o desmembramento dessa, transferida para a jurisdição de Irajá (junto com parte do “sertão” ao qual pertencia), até que em 1661 é elevada à categoria de Freguesia. Cabe destacar aqui que o objetivo principal da obra reside em explicar a trajetória de formação de Inhaúma e Irajá, sendo Jacarepaguá apresentado como uma parte desse cenário de formação e não como objeto principal de estudo.

³² Um dos argumentos de Santos, é que a divisão entre “urbano” e “rural” só ocorreria no final do século XIX, justamente com a criação dos bairros de Inhaúma e Irajá (p. 4, 16). Esse ponto também serve como referência para a análise realizada posteriormente onde consideramos o desenvolvimento específico das freguesias (que ocorre de forma específica) como um dos parâmetros para a análise da conjuntura geral da cidade.

³³ Segundo o autor, esse espaço existente entre a criação das freguesias pode ser explicados por alguns motivos conjunturais como: o estabelecimento da União Ibérica, a luta contra os holandeses no Nordeste, a disputa da coroa portuguesa pela região do Prata e a disputa entre interesses de membros da câmara, representantes dos jesuítas e grandes proprietários. (p.35)

³⁴ SANTOS, 1996, p. 13

³⁵ Idem

Otra abordagem importante está presente na obra *Pereira Passos: um Haussman tropical*, Jaime Larry Benchimol. Nela o autor se propõe a estudar o impacto do trabalho e do capital na organização espacial da cidade do Rio de Janeiro. O recorte de análise se estende do final do século XVIII até o início do XX, com ênfase na transição do XIX para o seguinte.

Elaborado durante o período em que o autor trabalhava no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Benchimol lida com uma enorme variedade de fontes primárias, como dados oficiais, fontes paroquiais, crônicas, periódicos, mapas, censos, além de trabalhos na área de História Social e Geografia.

A análise se divide em duas partes. Na primeira, o autor apresenta a cidade escravista do início do século XIX, mostrando a importância da mão-de-obra cativa para a realização dos serviços urbanos. Na segunda, mostra um Rio de Janeiro com altos índices demográficos, mergulhado na crise habitacional. Esse segundo período, segundo o autor, é marcado pela busca de uma solução que organizasse o espaço urbano segundo os interesses capitalistas, sendo a reforma promovida por Pereira Passos o desfecho desse impasse.

A reforma, por sua vez, é analisada através de dois pontos: a aliança entre os governos federal e local visando uma saída para a crise da cidade, até então encarada como questão nacional dada a importância da capital para o país, e, no segundo ponto, a atuação do capital privado nessa reorganização, materializado na desapropriação dos espaços centrais e da sua conseqüente valorização pelo ramo imobiliário. O autor ainda se preocupa em descrever, em ambas as etapas, os grupos sociais segregados, dentre eles, os trabalhadores e a pequena burguesia, geralmente proprietária das instalações coletivas e do pequeno comércio.

Os subúrbios aparecem em dois momentos distintos na obra supracitada: ao tratar da generalização do trabalho livre, até 1870, período em que ainda eram chamados de freguesias rurais e quando é abordado o crescimento da periferia da cidade durante o período das reformas urbanas. Nessa etapa consolida-se a ocupação dos subúrbios ocasionada pelo “bota-abaixo”.

As referências a Jacarepaguá aparecem especificamente no capítulo 4, no qual o autor traça um panorama da generalização do trabalho livre e descreve as especificidades de cada freguesia. Nos preocupamos apenas em traçar os pontos principais do capítulo e a parte relacionada à freguesia citada, articulando-a à conjuntura.

Benchimol destaca que o Rio de Janeiro ocupava posição importante na economia brasileira no período. Entre as décadas de 1870 a 1890, era o ponto de escoamento da produção cafeeira, principal local de redistribuição de escravos e o seu porto, o maior importador de manufaturados, o que lhe garantia a posição de abastecedor das fazendas e conseqüentemente da concentração das atividades comerciais.

O autor destaca que essa distinção foi reforçada pela evolução das forças materiais experimentadas pela capital na época: a circulação e a produção foram facilitadas pela introdução da tração a vapor, que revolucionou o transporte (substituindo os carros de tração animal pela ferrovia), a navegação e as demais máquinas, que dinamizaram a produção através da otimização do tempo. Por fim, a instalação de um sistema de água e de esgoto, facilitou a concentração de pessoas na área central, possibilitando a concentração de trabalhadores próximos à zona industrial.

Para além desses fatores, Benchimol mostra que um outro processo simultâneo a essa evolução favorece a transição para o trabalho livre na capital: o aumento da demanda por mão-de-obra nas plantações de café do Vale do Paraíba³⁶ (década de 1870) que é acompanhado pela diminuição da oferta de escravos, conseqüência das alforrias conquistadas na Guerra do Paraguai. Esses fatores, aliados à alta do preço dos cativos (diretamente relacionado à diminuição da oferta) e às novas demandas do capitalismo (criação de um mercado consumidor, aumento da escala de produção, aumento da circulação de mercadorias) tornam a escravidão antieconômica e, conseqüentemente, um entrave na inserção do Brasil na economia internacional.³⁷

O autor sublinha, ainda, que prevaleciam diferentes formas de trabalho nas regiões central / periférica. O centro, além dos trabalhos ligados ao porto, ocupava-se principalmente da produção fabril, que concentrava mão-de-obra especializada em oficinas de base artesanal e pequenas manufaturas com escassa divisão de trabalho e pouca ou nenhuma maquinaria³⁸. As paróquias mais afastadas, predominantemente rurais, dependiam principalmente do trânsito de gêneros

³⁶ BENCHIMOL, 1992, p. 76, 77

³⁷ Esse ponto de vista no entanto, não é consenso na historiografia. Vide FLORENTINO (1995) e SLENES (1999)

³⁸ Ibid., p.84

destinados ao abastecimento da cidade³⁹. Em ambas as áreas houve convivência entre mão-de-obra livre e escrava, sendo o trabalho livre mais numeroso conforme a proximidade da área central (e conseqüentemente da transformação tecnológica), enquanto que nas áreas mais afastadas, aumentava o número de escravos.

A descrição da freguesia de Jacarepaguá se aproxima do modelo “periférico” apresentado por Benchimol:

A paróquia de Jacarepaguá se notabilizava pela produção de aguardente, carvão, milho, frutas e hortaliças. Treze grandes proprietários possuíam a maior parte de suas terras (Figuravam no Censo 5 proprietários e 800 lavradores, todos livres)⁴⁰

O autor ainda destaca uma série de informações à respeito da freguesia: possuía três igrejas, um edifício público, 905 edifícios particulares e 985 fogos. Também indica que a população equivalia a um total de 3,2% do total do estado e declinou até o fim do século, sendo a maioria da sua população escrava antes da abolição. Os diferentes tipos de trabalho estavam concentradas nas categorias “sem profissão conhecida” (5.162 pessoas, sendo 2.422 escravos) e “serviço doméstico” (1.324 pessoas, sendo 588 escravos).⁴¹

Habitações populares é a dissertação de mestrado de Lia Aquino Carvalho. Publicado pela primeira vez em 1986, com o título de *Contribuição ao estudo das habitações populares no Rio de Janeiro: 1870 - 1920*. A versão aqui analisada foi publicada em uma coletânea lançada pela Prefeitura do Rio nas edições da Biblioteca Carioca, no ano de 1995. A obra é o primeiro trabalho historiográfico a analisar a transição brasileira para o capitalismo a partir do foco das moradias populares no Rio de Janeiro. Seu objetivo central é realizar uma análise do problema habitacional do Rio na virada do século XIX para o XX, tomando como base as moradias das camadas menos favorecidas da população carioca. A autora utiliza como fontes: fotografias retiradas de artigos públicos (principalmente do Arquivo Geral do Rio de Janeiro), tabelas de dados (de outros autores e dos recenseamentos) e fontes secundárias.

³⁹ Idem.

⁴⁰ LOBO, 1978, p.250 *apud* BENCHIMOL, 1992, p.85,86

⁴¹ *Ibid.*, p. 85, 86

De acordo com Carvalho, o Rio de Janeiro, então Capital Federal, experimentou, a partir último quarto do século XIX, um processo de modernização capitalista favorecido por uma série de fatores: crise da cafeicultura, que durante seu auge gera uma infraestrutura, então subutilizada, abolição da escravidão, responsável pela ampliação do mercado consumidor e desenvolvimento dos meios de transporte e das indústrias. Na virada do século esse processo é acelerado pela instauração da ordem burguesa, consolidada através da Reforma Urbana empreendida por Pereira Passos. Essa reorganização, teve como principais consequências: delimitar o espaço reservado ao trabalho (central) e o das moradias e determinar quais bairros seriam destinados às camadas de menor poder aquisitivo e quais abrigariam às camadas abastadas⁴².

As referências a Jacarepaguá no trabalho aparecem nos dois primeiros capítulos da obra, através de representações de dados em tabelas.

No capítulo 1, destacam-se as mudanças ocorridas a partir da metade do século XIX, que possibilitaram a industrialização do Rio de Janeiro e seus impactos no centro do Rio e seu entorno. Segundo a autora:

O processo de desagregação dessa economia que adquiria um caráter irreversível a partir de 1850, levaria a uma concentração de capitais de certo vulto que, deixando de ser investidos na mão-de-obra escrava, tiveram seu investimento atraído para outros setores da economia, refluindo, assim, para o mercado interno e determinando uma diversificação e aumento da produção⁴³

O impulso no comércio de importação e exportação, a introdução do trabalho assalariado através da mão de obra estrangeira, a instalação de manufaturas, a construção de estradas de ferro entre outros, são fatores que vão se somar à conjuntura apresentada.

Segundo a autora, essas referidas mudanças, o deslocamento do eixo econômico do Norte para o Sudeste (devido à decadência da lavoura tradicional) e o aparecimento do café, transformaram o Rio de Janeiro no centro das atividades mercantis e no principal porto exportador do Brasil⁴⁴. Com a expansão da produção, o Brasil se incorporava ao sistema capitalista internacional, mantendo o seu papel de país agrário-exportador.

⁴² CARVALHO, 1995, p.12

⁴³ Ibid., p.119

⁴⁴ Ibid., p.117

Na segunda parte do capítulo, a autora trata do processo de industrialização e do seu impacto na área central e periférica.

No período anterior à industrialização (do início à metade do século XIX), a produção no Rio de Janeiro se encontrava concentrada nas manufaturas de caráter familiar. Não era comum a utilização de maquinário e todas as atividades desvinculadas do setor agrário possuíam caráter marginal. Dentre os ofícios mais importantes do período estão a fabricação de chapéus, calçados, tecidos, cervejas, velas e produtos químicos.⁴⁵ As forças produtivas se encontravam estagnadas em função do sistema agrário-exportador escravista.

Esse quadro, no entanto, sofreria modificações no período de 1850 a 1890. O capital, até então dedicado ao tráfico escravista, passou a ser remanejado para diferentes áreas da economia, possibilitando uma conjuntura que viria favorecer à superação da fase comercial e o início da industrialização.

Dentre os fatores que possibilitaram o surgimento das fábricas nesse período, Carvalho destaca: a substituição da força hidráulica pela energia à vapor, possibilitada pela constante oferta de carvão às fábricas da região urbana, devido à intensa atividade do porto e uma concentração de funções terciárias e serviço especializado na área central. Além disso, o suprimento de mão-de-obra a baixo preço era garantido por um contingente subutilizado de trabalhadores, proveniente do grande fluxo de migrantes vindos das áreas inutilizadas pelo café (Vale do Paraíba) e por estrangeiros.⁴⁶ Um derradeiro impulso ainda ocorreria na última década do século XIX, com a abolição da escravidão e a implantação do regime republicano.

A capitalização da economia e o aumento do crédito, assegurados pelo “encilhamento”, possibilitaram o crescimento das fábricas, e o “surto industrial” da virada do século. Todo esse processo gerou um vertiginoso crescimento demográfico (96% de 1872 a 1890),⁴⁷ ampliando o espaço urbano. Auxiliado pela expansão dos transportes ferroviários (iniciada na década de 1870), surgem novos bairros no entorno da área central e se intensifica a ocupação das áreas rurais, mais afastadas.

⁴⁵ Ibid., p.124

⁴⁶ Ibid., p.120

⁴⁷ Ibid., p.125

A primeira referência à freguesia de Jacarepaguá aparece de forma indireta na apresentação de duas tabelas.

A tabela 1⁴⁸ apresenta o crescimento populacional das Freguesias do Rio dentro do período informado. Analisando apenas o recorte de 1870 a 1890, percebe-se um crescimento de 110% da população do local (de 7.633 moradores para 16.070), ou seja, mais do que duplica.

A tabela 3⁴⁹ indica o número e o tipo de estruturas em cada freguesia e sua porcentagem em relação ao conjunto no ano de 1890. Analisando os dados de Jacarepaguá na tabela, observa-se que não consta nenhum prédio industrial na freguesia, os prédios públicos são de expressão ínfima (8 unidades, representados por 0%), assim como os “mistos” (5%), sendo a grande representação do local as propriedades domiciliares (95%). As três últimas décadas do século XIX, marcam o início da transição agrária-urbana na freguesia sendo o processo intensificado na transição para o XX. Um exemplo dessas mudanças pode ser observado na descrição de Costa (1986) a respeito dos desmembramentos ocorridos no Marangá (atual Praça Seca) no período:

O primeiro loteamento no antigo Vale do Marangá, em lotes bem menores, foi realizado no início da década de 1890 pelo Barão da Taquara. Foram abertas sete ruas e a Estrada de Jacarepaguá passou a ser chamada de Cândido Benício (...) Entre 1906 e 1909, o Barão realizou outro loteamento no Vale do Marangá, bem mais amplo do que o primeiro, surgindo dezenas de ruas nas fazendas do Macaco e Engenho de Fora.

O segundo capítulo, tem por objetivo explicar a conjuntura que gera a crise habitacional na virada do século XIX para o XX e, na segunda parte, explicar o papel das vilas operárias nesse contexto.

Para Carvalho, esse aumento populacional da área central, motivado principalmente pela entrada de imigrantes e de migração das áreas decadentes do café, causa uma demanda por moradias, agravando um problema já existente de baixa oferta de imóveis. A solução para a crise foi o acúmulo desse novo contingente nas chamadas “habitações coletivas”. Segundo a própria autora: “Por Habitações coletivas entendiam-se oficialmente aquelas que, dentro do mesmo

⁴⁸ Anexo 1.01

⁴⁹ Anexo 1.02

terreno ou sob o mesmo teto, abrigavam famílias distintas que se constituíam em unidades sociais independentes.”⁵⁰

Durante a reforma Pereira Passos, as construções populares foram as primeiras vítimas dos higienistas. Consideradas grandes focos de insalubridade, a derrubada dos cortiços e das casas de cômodos não foram acompanhadas pela construção de habitações baratas em número suficiente. Aliado a esse processo, a valorização imobiliária da área central consolidou a expulsão das camadas mais pobres do Centro do Rio. Parte dessa população se estabeleceu nas encostas, formando as favelas, a outra, ocuparia as áreas no entorno do centro, com predominância das freguesias centrais, que além da facilidade de locomoção (proximidade das ferrovias), concentravam as atividades comerciais, artesanais e manufactureiras desde o início do século XIX. Até mesmo as freguesias rurais, mais distantes, são procuradas por uma parcela desse contingente.

A dispersão, no entanto, apresentou um novo problema: o distanciamento da zona industrial, diminuiu a oferta da mão-de-obra. É nesse contexto que surgiram as vilas operárias:

A habitação como solução para as classes empresariais, visando garantir o suprimento de mão-de-obra através do seu controle direto, teve, sob a forma de vilas operárias, sua função assegurada pelo próprio Estado que, passando para o empresariado industrial a resolução do problema de moradias populares, abria uma área de ação em que as relações patrão empregado se reproduziam e reforçavam.⁵¹

A referência à freguesia de Jacarepaguá no capítulo se encontra na Tabela 5,⁵² que faz um levantamento da concentração da população em domicílios no ano de 1870.

Segundo o documento, a população de Jacarepaguá na época contava com 7.633 habitantes distribuídos em 909 casas e possuindo 983 fogos⁵³ contabilizados, indicando que as unidades familiares se encontravam bem distribuídas (média de 1,1% por casa), sendo a média familiar de 8,3 membros.

Outro trabalho que merece destaque é *A era das demolições*, de Oswaldo Porto Rocha. Nesse estudo Rocha se preocupa em abordar a reforma urbana do Rio

⁵⁰ CARVALHO, 1995, p.133

⁵¹ Ibid., p. 115

⁵² Anexo 1.03

⁵³ O conceito de “fogo” se refere à unidade familiar, sendo contabilizados, inclusive, os escravos da casa.

de Janeiro a partir da interferência dos interesses de classe do capital privado. O autor explica a reestruturação do centro da capital como consequência da implantação da lógica burguesa, promovida pelo capital nacional e estrangeiro.

A originalidade do trabalho se baseia em dois eixos de análise distintos: a atuação do Clube de Engenharia no processo de reforma promovida por Pereira Passos e o estudo do que Rocha chama de “outra cidade”, comunidades que continuam residindo no Centro após o “bota-abaixo”, concentradas principalmente nas regiões da Praça XI e nos morros. O autor procura retomar o cotidiano desses atores através da análise de fontes incomuns como músicas populares e a literatura.

Os subúrbios são pouco retratados no trabalho. O autor se limita à análise tradicional dos eixos: implantação das ferrovias / reforma urbana, onde o primeiro elemento atua como potencializador da ocupação das áreas mais distantes e o segundo como consolidador da expulsão da massa de trabalhadores da região central. O livro possui apenas uma referência à freguesia de Jacarepaguá, localizada no capítulo 2.

Nessa parte do trabalho, Rocha se preocupa em traçar um panorama das mudanças políticas ocorridas no Rio na virada do século e das discussões sobre as reformas, ocorridos durante o Congresso de Engenharia e Indústria, em 1901. No final do século XIX, a cidade do Rio de Janeiro já se encontrava organizada segundo os princípios da lógica de produção industrial. Copacabana e Botafogo, já se configuravam como bairros de elite, destino dos antigos moradores dos arrabaldes⁵⁴, enquanto outras freguesias localizadas no entorno do Centro - que então, se constituíam em subúrbios - se apresentavam como alternativas para as camadas menos favorecidas expulsas do meio urbano. Irajá e Inhaúma se destacavam nesse cenário.

Todo o argumento do autor se desenvolve em torno da trajetória de duas “organizações intelectuais”: a Escola Politécnica e o Clube de Engenharia.

A primeira foi uma instituição de ensino superior fundada em 1874, que tinha como principal função a formação de mão-de-obra especializada (engenheiros civis) para a área da construção, em constante expansão e carente de profissionais. Além de sua função educacional, alunos e professores da instituição tiveram grande

⁵⁴ Segundo SOARES (1960 *apud* Fernandes, 2010), os arrabaldes se definem por apresentar “aquele aspecto de descontinuidade de construções e de largueza, de menos gente ocupando mais terra (...)”. são usados para designar as áreas afastadas do Centro do Rio, primeiro ocupada pelas elites. Posteriormente se tornaram o que se chamou de subúrbio.

participação nas campanhas abolicionistas e republicanas, gerando uma tradição no envolvimento da instituição com questões políticas de sua época.

O Clube de Engenharia foi criado em 1880, no interior da Escola Politécnica. Integrado ao debate sobre as obras públicas, as sessões do clube formavam a opinião predominante sobre a reforma urbana, apresentando sempre a última palavra em questões como saneamento e modernização da capital. Para o autor, a instituição se classifica como um “órgão de classe dirigente”. Sua preponderância se deve ao preenchimento do espaço deixado pelo poder público nas questões de saneamento e urbanização e atuou como um mediador entre seus filiados - engenheiros, comerciantes, proprietários de firmas de construção civil - e o Estado, que segundo Rocha era controlado por uma fração da elite social⁵⁵.

No plano político, a reforma foi precedida por uma especificidade da capital nacional: a proclamação da República, que promoveu uma série de mudanças na política do Rio de Janeiro. A câmara local foi dissolvida e substituída pela intendência municipal. A administração e o Legislativo do município neutro ficaram a cargo do poder federal. Alguns anos depois, a Lei Orgânica de 1892 determinou que o prefeito seria escolhido pelo Presidente da República e deveria posteriormente passar pela aprovação do Senado⁵⁶.

Cândido Barata Ribeiro assumiu a direção do Rio em 1892. Médico e homem de confiança de Floriano Peixoto, seu mandato seria vetado, durando apenas seis meses, mas ainda assim, marcado pela política agressiva de alargamento das ruas, implantada às custas do combate às habitações coletivas e justificada pelo discurso higienista. Sua administração foi uma prévia das reformas que seriam postas em prática alguns anos depois.

O autor ao analisar as reformas urbanas, destaca dois momentos: o primeiro, ocorrido em 1874, durante a elaboração do relatório pela comissão organizada pelo então Ministro dos Negócios do Império, João Alfredo Correia de Oliveira, da qual Pereira Passos foi um dos integrantes. Os objetivos da comissão eram variados: melhoramento das condições higiênicas da cidade, aumento da capacidade de circulação entre os diferentes pontos e garantia do embelezamento e harmonização

⁵⁵ ROCHA, 1995, p.51

⁵⁶ A respeito do formato jurídico administrativo do Distrito Federal no período, consultar as obras *Só para iniciados... o jogo político na antiga capital federal* (2011) de Surama Conde de Sá Pinto, *Uma capital para a República: Poder político e forças políticas locais no rio de Janeiro na virada do século XX* (2000) de Américo Freire e *A encenação da questão da higiene: o Conselho municipal como teatro* (1999), dissertação de mestrado de Marcelo de Souza Magalhães.

das construções. Apesar de sua realização parcial (identificação de problemas e carência de soluções), o documento apresenta a conclusão de que as habitações coletivas seriam a principal causa da insalubridade no centro do Rio.

O segundo momento, ocorreu em 1901, durante as discussões do segundo Congresso de Engenharia e Indústria, sediado no Clube de Engenharia. O debate, liderado por Paulo de Frontin, teve como principal tema o saneamento e o embelezamento da capital e como base o relatório de 1874. O objetivo geral do congresso foi a apresentação de um plano bem definido para a execução do projeto de modernização. Rocha nos mostra que essa solução foi apresentada através de nove diferentes resoluções⁵⁷.

A referência à freguesia de Jacarepaguá, aparece no item 8, intitulado *embelezamento*, que determinava a criação de:

avenida marginal ao longo do litoral da cidade; abertura de avenidas em toda a cidade, nunca menores que 17 metros; recuo na construção dos prédios; uma linha de cintura ligando Gávea e Jacarepaguá aos demais pontos da cidade⁵⁸

Evolução urbana do Rio de Janeiro é o livro de Maurício de Abreu, publicado em 1987 pela editora da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. O trabalho do geógrafo é o primeiro a fornecer uma síntese do processo de formação do espaço urbano carioca através da atuação do Estado, desde o início do século XIX até o último quarto do século XX⁵⁹.

Dentre os objetivos da obra, podemos destacar a preocupação em explicar a estratificação social do espaço metropolitano carioca, intensificado a partir da segunda metade do século XIX, que consolida a expulsão das classes populares do Centro do Rio. Visando alcançar este objetivo, Abreu utiliza uma variedade de documentos oficiais como fontes, dentre eles: planos urbanísticos, programas de governo, recenseamentos, mapas da cidade e das linhas de transporte, plantas de loteamento de fazendas e estudos de entidades governamentais.

⁵⁷ Segundo ROCHA (1995, p.50), as resoluções apresentadas foram divididas em nove itens: 1) Saneamento do Litoral, 2) Abastecimento de água, 3) Esgoto, 4) Drenagem, 5) Ventilação, 6) Calçamento, 7) Limpeza da Cidade, 8) Embelezamento e 9) Capital.

⁵⁸ ROCHA, 1995, p. 50

⁵⁹ Originalmente escrito em 1978, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, foi parte integrante de um trabalho maior intitulado "Políticas Públicas, Estrutura Urbana E Distribuição De População De Baixa Renda Na Área Metropolitana do Rio De Janeiro", realizado pelo programa de estudos do Centro de Pesquisas Urbanas do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM)

Partindo da ideia que o espaço metropolitano contemporâneo do Rio de Janeiro, apresenta uma disposição a um modelo núcleo-periferia, com separação entre ricos e pobres, Abreu adota dois pressupostos em sua obra: 1) o Estado historicamente se alia a diferentes unidades do capital, se estruturando através de interesses privados e 2) existe relação direta entre políticas públicas e estratificação social, justificadas pelo objetivo de priorizar a eficiência econômica em detrimento da sociedade⁶⁰.

Considerando a quantidade de informações sobre Jacarepaguá contidas na obra e a finalidade deste trabalho, consideramos nesta análise apenas os capítulos que tratam da trajetória do bairro no momento ligeiramente anterior ao recorte (década de 1870) até o ano de 1890.

No capítulo 2, o autor procura traçar um modelo da estrutura metropolitana do Rio de Janeiro. Segundo Abreu, a cidade se caracterizava pela diferença entre um núcleo hipertrofiado, que concentrava renda e recursos e uma periferia carente, precarizada conforme a distância da área central. A infraestrutura (acumulada no centro) era cercada pela população rica, resguardada pela especulação imobiliária (realizada por empresas privadas) e pelas políticas públicas (marcadas pelos processos de expulsão).

A região metropolitana do Rio de Janeiro, segundo Abreu, se dividia em quatro áreas distintas. A primeira, o Núcleo, concentrava a área comercial e central e englobava os bairros da Zona Sul, Centro, Niterói e parte da Zona Norte. A segunda, Periferia Imediata era composta pelos bairros da Zona Norte cortados pela linha de trem, além da Barra da Tijuca e Jacarepaguá. A terceira, intitulada Periferia Intermediária, era composta por parte da Baixada Fluminense com acesso ao trem (São João de Meriti, Duque de Caxias e Nova Iguaçu), além da cidade de São Gonçalo. Por fim, a quarta, periferia distante, era composta por regiões com índice menor conurbação sendo parte da região metropolitana, mas não da área metropolitana.

O capítulo 3 trata da conjuntura do Rio de Janeiro do início do século XIX até o XX. É nesse período que ocorre a urbanização e a estratificação do espaço da cidade, finalizada pela Reforma Pereira Passos. O autor analisa esse processo

⁶⁰ ABREU, 1987, p.11

através de três eixos: características sociais / espaciais, modificações ocorridas a partir do século XIX e contradições.

Em relação ao primeiro item, Abreu traça um perfil da população e do espaço do Rio de Janeiro. Segundo o geógrafo, no início do XIX os habitantes estavam divididos em uma grande população de escravos, alguns poucos trabalhadores livres e uma reduzida elite administrativa / militar / mercantil. Essa massa se encontrava concentrada devido à necessidade de defesa e à ausência de um sistema de transportes coletivos, sendo as moradias da elite e da população em geral diferenciadas mais pela forma do que pela localização. Esse perfil começa a mudar com a modernização imposta pela chegada da família real portuguesa à capital⁶¹.

Ao descrever o segundo item, o autor destaca que esse conjunto de mudanças acarretou duas alterações importantes: a divisão em classes sociais (até então pouco definidas), ao diferenciar a nobreza da elite colonial; e a imposição de novas necessidades materiais, motivadas pelos interesses de consumo dessa nova classe. Essas necessidades permitiram uma maximização do desempenho econômico do Rio de Janeiro, que engloba desde a valorização do porto ao surgimento de um sistema inicial de transportes (bondes movidos à tração animal).

Um segundo fator mudaria completamente a organização espacial do Rio de Janeiro: a ascensão do café ao principal posto nas exportações. A expansão, além de modificar a estrutura econômica, atraindo grande número de trabalhadores livres nacionais e estrangeiros para a capital, possibilitou o surgimento de uma infraestrutura para o transporte do produto que favoreceu a ligação com as regiões periféricas.

Por fim, o terceiro item mostra as contradições geradas nessa conjuntura de mudanças. Se por um lado temos a introdução de um sistema de transportes impulsionado pela ascensão do café, por outro, o escravismo, mola propulsora da economia, entrará em colapso ao conviver com a nova realidade capitalista. As informações sobre Jacarepaguá relacionada a essa conjuntura aparecem expressas em tabelas que foram retiradas de variadas fontes.

A tabela 3.1⁶² analisa o crescimento das freguesias do Rio de Janeiro em três períodos distintos: 1821, 1838 e 1870. Os locais estão divididos em dois blocos:

⁶¹ ABREU, 1987, p.35

⁶² Anexo 1.04

Freguesias urbanas e rurais, sendo Jacarepaguá enquadrada nessa segunda categoria.

Na comparação de crescimento entre os dois grupos, as freguesias urbanas apresentam um crescimento geral muito superior (à 100%) ao das freguesias rurais (31%), mesmo com alguns decréscimos individuais de alguns locais. Ainda assim, apesar das diferenças pode se considerar que ambas os blocos se encontram em franca expansão demográfica.

Em relação às populações rurais, Jacarepaguá apresenta crescimento expressivo no período (30%), sendo a segunda maior entre as freguesias rurais (7.633), inferior apenas à de Campo Grande (9.593).

Abreu apresenta uma justificativa para esse grande deslocamento:

Já no final da primeira metade do século, o Rio de Janeiro apresentava, então, uma forma diferente daquela que tinha prevalecido até o século XVIII. Beneficiadas pela ação do poder público, que abria e conservava as estradas e caminhos que demandavam os arrabaldes da cidade, as classes de renda mais alta, as únicas com poder de mobilidade, puderam se deslocar do antigo e congestionado centro urbano em direção à Lapa, Catete e Glória (freguesia da Glória), Botafogo (freguesia da Lagoa e São Cristóvão (Freguesia do Engenho Velho)⁶³

Dentre esses caminhos abertos pela administração pública, é interessante destacar aqui a colocação de Martins⁶⁴ sobre o acesso à Jacarepaguá durante o primeiro quartel do século XIX. Segundo o autor, o caminho conhecido como Estrada Real de Santa Cruz, via para a residência de veraneio da família real, é alargado e melhorado, visando tornar o deslocamento para a propriedade mais agradável. As mudanças, no entanto, favorecem também a circulação de mercadorias e garantem a Campinho o status de importante ponto de parada e descanso, além da sua manutenção como entreposto comercial, favorecendo de forma secundária o acesso às áreas rurais que se ligavam ao local, sendo uma das mais próximas, Jacarepaguá.

Continuando a explicação sobre a obra de Abreu, a tabela 3.4⁶⁵ apresenta os dados de crescimento posteriores ao ano de 1870, se estendendo até 1890, ano final do recorte deste trabalho.

⁶³ ABREU, 1987, p.38

⁶⁴ 2009, p.29

⁶⁵ Anexo 1.05

Em comparação com a tabela anterior, a análise de crescimento entre as duas categorias de freguesia é inverso. Apesar de notável crescimento em ambos os blocos, as localidades rurais (crescimento de 101%) ultrapassam as urbanas (88%) sendo inclusive mais populosas em alguns casos.

Dentre as freguesias rurais, Jacarepaguá apresenta uma taxa de crescimento de 96%, ainda assim, superada pelas freguesias de Irajá (122%), Inhaúma (135%) e Santa Cruz (263%). No final do período, continua sendo a segunda maior população do bloco (16.070), inferior apenas à Inhaúma (17.448).

Este segundo período é marcado por uma nova conjuntura: a expansão do transporte coletivo. Segundo o próprio autor:

Este período começa, na realidade, em 1858, com a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil) que permitiu, a partir de 1861, a ocupação acelerada das freguesias suburbanas por ela atravessadas. A partir de 1868, com a implantação das primeiras linhas de bondes de burro (...) Controlados em grande parte pelo capital estrangeiro, trens e bondes tiveram um papel indutor diferente no que toca à expansão física da cidade. Os primeiros passaram a servir áreas ainda fracamente integradas à cidade, que se abriram então àqueles que podiam se dar ao luxo de morar fora da área central mas não podiam arcar com os custos, já elevados, dos terrenos da Glória, Botafogo ou Tijuca; os bondes permitiram o êxodo cada vez maior dos que podiam arcar com esse ônus, mas mantinham-se no centro por falta de meio de transporte rápido e regular.⁶⁶

A tabela 3.5⁶⁷ apresenta a divisão das unidades prediais de cada freguesia no ano de 1890. Conforme visto anteriormente, a análise desta tabela já foi realizada quando apresentada na descrição do texto de Lia Aquino de Carvalho⁶⁸.

A tabela 3.6⁶⁹ apresenta mais uma vez os dados do crescimento demográfico nas freguesias do Rio de Janeiro no período de 1890 até 1906.

Realizando um comparativo entre as duas categorias principais, se observa que as freguesias rurais têm crescimento (100%) muito superior às urbanas (44%), apesar de ser ainda o meio urbano mais populoso (619.648) do que o rural (185.687).

⁶⁶ ABREU, 1987, p.43

⁶⁷ Anexo 1.06

⁶⁸ Anexo 1.02

⁶⁹ Anexo 1.07

Jacarepaguá apresenta ainda um pequeno crescimento (7%), inferior ao registrado no período anterior, possuindo a quinta maior população dentre as freguesias rurais (17.265).

Esse crescimento se dá por dois motivos, que conjugados explicam os dados representados na tabela, a Reforma Passos na área central e a eletrificação dos bondes, ambas influenciam essa saída, mas de forma distinta para as classes mais abastadas e a classe proletária.

Sobre a Reforma Pereira Passos, Abreu destaca:

De fato, o alargamento das ruas centrais e a abertura de novas artérias, que atravessaram preferencialmente as velhas freguesias artesanais e industriais, “destruiu os quarteirões de cortiços, habitados pelos proletários, e os armazéns e trapiches dos bairros marítimos, numa extensão de aproximadamente 13 ha”. Grande parte da população foi, então, forçada a morar com outras famílias, a pagar aluguéis altos (devido à diminuição da oferta de habitações) ou a mudar-se para os subúrbios (...)⁷⁰

Em relação aos transportes, o autor nos fala que a sua modernização revela

a progressão da ocupação residencial burguesa na zona sul e na freguesia do Engenho Velho, que eram agora servidas por bondes elétricos. Com efeito, a partir de 1904 toda a linha da Companhia Jardim Botânico passou a ser eletrificada, o mesmo acontecendo, a partir de 1905, com as linhas das Companhias São Cristóvão, Carris Urbanos e Vila Isabel, detentoras de volume de tráfego apreciável.⁷¹

Essas informações explicam ainda o decréscimo sofrido pelas freguesias da Candelária (-54%) e Sacramento (-20%) e o crescimento gigantesco registrado na área rural, principalmente nas freguesias de Irajá (109%), Inhaúma (293%) e Campo Grande (96%), todas cortadas pelo trem.

O capítulo 4 explica o processo de estratificação do espaço do Rio de Janeiro entre área central, zona sul e subúrbios. Segundo o autor, a tomada do poder político pelos cafeicultores, a decadência do café e o advento da Primeira Guerra mundial, foram fatores preponderantes nessa nova organização do espaço.

Segundo Abreu, a estratificação do espaço foi consequência de dois fatores: a acumulação de capital (imobiliário, financeiro, comercial e industrial), que executou papel fundamental na diferença de investimento/desenvolvimento nos diferentes polos; e a intervenção do Estado que, em parte agindo junto ao capital privado, em

⁷⁰ ABREU, 1987, pgs. 63, 66

⁷¹ Ibid., p. 66

parte de forma autônoma, influencia o crescimento da cidade de acordo com seus interesses. Essa intervenção é responsável pela divisão do espaço entre bairros burgueses e proletários, direcionando os recursos que dispunha para os primeiros em detrimento dos segundos. Segundo Abreu:

As razões foram bem mais imediatas, dizendo respeito à crise de abastecimento por que passava o Distrito Federal nessa época, resultado da diminuição drástica das importações e da redução da navegação de cabotagem, em função do racionamento de combustível. Era preciso, pois, incentivar a atividade agrícola nas freguesias rurais e melhorar o seu acesso ao centro, para garantir o abastecimento. Tal hipótese ganha substância quando se verifica que, embora muitas estradas suburbanas (e, portanto, servindo basicamente às desprestigiadas áreas proletárias) fossem incluídas pela administração Amaro Cavalcanti na lista de logradouros a serem beneficiados pelo governo municipal, as concorrências efetivamente realizadas restringiram-se às estradas vicinais, que ligavam as áreas tipicamente rurais às estações ferroviárias.⁷²

A tabela 4.1⁷³ demonstra em números esse processo ao analisar o crescimento das freguesias do Rio de Janeiro no período de 1906 até 1920.

Primeiramente, ao realizarmos a comparação entre as duas categorias principais, observamos um crescimento muito superior das localidades suburbanas (92%) em comparação às urbanas (28%), indicando uma migração / expulsão das áreas central e de entorno. Essas últimas apresentam um decréscimo populacional em quase metade dos locais durante o recorte escolhido. Entre as freguesias suburbanas, destaque para Irajá (263%) e Inhaúma (92%), que apresentam, em 1920, população superior à todo o perímetro urbano em uma comparação individual. Jacarepaguá apresenta um crescimento de 14% (superior no período apenas à Santa Cruz com 7%) e a quinta maior população do bloco (19.751) .

Abreu assim descreve as motivações para a ocupação dos subúrbios:

O desenvolvimento industrial da cidade nessa época, feito praticamente sem qualquer apoio do Estado, não tardou a atrair um grande número de migrantes, na sua maioria provenientes do antigo Estado do Rio de Janeiro. Beneficiados agora pela existência de uma tarifa única nas linhas suburbanas dentro do Distrito Federal, muitos decidiram instalar-se a distâncias cada vez maiores do centro, dando origem a novos bairros. (...) Esta tabela indica ainda um decréscimo demográfico considerável nas freguesias centrais que, se em parte era explicado por desmembramento, por outra refletia maior mobilidade residencial em direção aos subúrbios,

⁷² ABREU, 1987, p.74

⁷³ Anexo 1.08

onde, através da iniciativa de inúmeros loteadores, vendiam-se terrenos e moradias a preço módico.⁷⁴

A tabela 4.2⁷⁵ mostra que durante o mesmo período, acompanhando o crescimento, a densidade demográfica (1906 - 1920) das áreas suburbanas (87%) é substancialmente maior que nas urbanas (22%). Dentro do primeiro bloco, Inhaúma (96%) e Irajá (264%) apresentam os maiores índices. Jacarepaguá, apresenta o quinto maior adensamento (32%) dentre as 9 freguesias.

Por fim, a tabela 4.5⁷⁶ apresenta a divisão da população economicamente ativa entre as freguesias do Rio de Janeiro no ano de 1920. Agora dividida em quatro categorias, Jacarepaguá está desmembrada da categoria de “subúrbio” e aparece em “demais freguesias”. Na categoria, apresenta contingente (7.292) inferior apenas à Campo Grande (18.353). Dentre as divisões apresentadas, a de maior destaque é “Exploração do solo” (8,4%), seguido de “Força pública / administração” (1,7%) e “Serviço Doméstico” (1,6%). Esses dados mostram que apesar das mudanças, a atividade econômica predominante da freguesia ainda era a agrícola. É possível considerar ainda que com o baixo nível de “Profissionais liberais e Capitalistas” (0,9%), e da categoria “transporte e comércio” (0,8%), a população residente ainda era predominantemente residencial, e se deslocava para outros locais para trabalhar.

Considerando as referências expostas podemos traçar, então, um panorama que, se considerado cronologicamente, nos aponta que Jacarepaguá já apresentava potencial agrícola (reconhecido) muito antes do início da colonização, existindo inclusive um comércio praticado pelos indígenas através do *piabiru de yakare-upaguá* que envolvia variedade de pescados e gêneros agrícolas.

A partir do século XVI, com o início da colonização, a baixada de Jacarepaguá ficou responsável pela produção de cana, visando o abastecimento do mercado europeu. Para tal finalidade, o território foi dividido em duas sesmarias doadas à Martim e Gonçalo de Sá, experimentando grande desenvolvimento nas terras deste último, onde foi instalado a primeira grande unidade produtiva do local, o engenho D'Água, e no seu entorno fundado o povoado de Jacarepaguá.

⁷⁴ ABREU, 1988, p.80

⁷⁵ Anexo 1.09

⁷⁶ Anexo 1.10

Após a morte de ambos, na década de 1630, as terras passaram a pertencer a Salvador Correia de Sá e Benevides, tornando-se, em 1661, autônoma ao se desmembrar, junto com parte do “sertão carioca”, da jurisdição de Irajá. A freguesia, já integrada ao sistema internacional como local de cultivo de cana, também adquiriu destaque como produtora de itens para o abastecimento interno como aguardente, carvão, milho, frutas e hortaliças. Nessa época a área já apresentava população composta em sua maioria por escravos e grande concentração fundiária.

Todo esse quadro começará a se modificar a partir do século XIX. A família Teles Barreto, proprietária da Fazenda da Taquara, desde o final do século XVIII, irá gradativamente comprar as principais propriedades do local, até se tornar a maior dona de terras da região. Francisco Pinto da Fonseca Teles, o Barão da Taquara, iniciou o processo de divisão e loteamento das grandes fazendas do local a partir do final do século. A facilitação do acesso à freguesia, seria outro fator decisivo nesse processo de mudanças.

Considerando o painel apresentado, observamos que a freguesia já apresenta mudanças estatísticas significativas desde os anos de 1821 - 1870: o período é marcado por um crescimento populacional considerável (30%), transformando a freguesia na segunda maior população entre as localidades rurais. Dois motivos justificam esse dado: as obras de melhoramento e alargamento da Estrada Real de Santa Cruz, responsável pelo transporte de mercadorias entre Jacarepaguá e o Centro e a inauguração da estação ferroviária de Cascadura (1858), que possibilita o deslocamento mais rápido para a área central, favorecendo a chegada de uma parcela de novos moradores que agora pode residir em locais mais distantes e trabalhar na cidade. Nos vinte anos seguintes, a introdução do bonde (1875) conectando Jacarepaguá ao trem justifica um novo aumento no número de habitantes (96%).

Se nos referidos períodos observamos uma mudança significativa na quantidade de moradores na região, é entre 1890 - 1920 que se observa uma modificação estrutural no espaço da freguesia. Apesar de ainda ter como principal atributo econômico a exploração do solo (8,4%), baixa taxa de profissionais liberais e capitalistas (0,9%) e apresentar um crescimento menos expressivo do que o do bloco anterior (23%), é nessa época que se iniciam os loteamentos das grandes propriedades, além de uma alteração nas características dos imóveis (esses dados

serão apresentados no capítulo 3), demonstrando indícios de uma mudança no perfil do lugar.

Por ora, para efeitos de conclusão, destacamos que as permanências e modificações ocorridas em Jacarepaguá são processos de longo prazo relacionados ao acesso à freguesia. Se, por um lado, a área se afirma como importante produtor agrícola, a distância e dificuldades de chegada ao Centro do Rio mantêm o local isolado, justificando o penoso acesso (distância, tempo e custo), somente pelo escoamento da sua lucrativa produção, em geral voltada para o mercado externo. A conjunção desses fatores imprimem um perfil agrário marcado por características como: população reduzida (em sua grande maioria escrava), baixa densidade demográfica, concentração de terra e precariedade de serviços. Esse perfil será mantido desde a sua fundação até o primeiro quarto do século XIX.

O investimento nas estradas, aliado às mudanças ocorridas a partir da década de 1870, sinalizaram uma mudança social, geográfica e econômica no local. A estrutura, implantada visando justamente a otimização do transporte de mercadorias, gera uma série de modificações que, inicialmente observada no aumento do fluxo de pessoas para o local, implicaria no final do século em uma nova organização do seu espaço, introduzindo elementos urbanos em sua paisagem (criação de ruas, aumento do fluxo de pessoas, diminuição dos espaços, loteamento de fazendas, etc.). Nas páginas a seguir, nosso foco volta-se para a análise desse período de transição, com vistas a elucidar de que forma e quais agentes modificadores atuam na transformação do local.

Anexos (Capítulo 1)

ANEXO 1.01 –

Tabela 1 - População por freguesias (1799 – 1890)

Freguesias	1.799	1.821	1.838	1.849	1.856	1.870	1.872	1.890
Sé	11.847	22.486	-	-	-	-	-	-
Sacramento	-	-	24.256	41.856	-	24.429	26.909	30.663
Candelária	9.488	12.455	10.113	18.683	10.577	9.239	9.818	9.701
S. José	8.796	19.811	14.410	27.407	15.088	20.220	20.010	42.017
Santa Rita	12.397	13.744	14.557	31.812	20.804	23.810	30.865	46.161
Santana	-	10.835	15.773	38.717	19.173	32.686	38.446	67.533
Glória	-	-	6.568	15.670	11.750	18.624	22.135	44.105
Eng. Velho	-	4.877	8.166	20.884	17.423	13.195	15.428	36.988
Lagoa	-	2.125	3.319	10.877	8.189	11.304	13.447	28.741
Gávea	-	-	-	-	-	-	-	4.712
Santo Antonio	-	-	-	-	12.222	17.427	20.629	37.660
Espírito Santo	-	-	-	-	-	10.796	13.793	31.389
S. Cristóvão	-	-	-	-	-	9.272	10.833	22.202
Engenho Novo	-	-	-	-	-	-	-	27.873
Irajá	-	3.757	5.034	6.162	6.700	5.746	5.782	13.130
Jacarepaguá	-	5.841	7.302	11.172	-	7.633	7.993	16.070
Inhaúma	-	2.840	3.091	5.315	5.452	7.190	7.220	17.448
Guaratiba	-	5.434	9.385	15.511	8.443	6.918	7.091	12.654
Campo Grande	-	5.628	7.519	12.530	9.207	9.593	9.686	15.950
Santa Cruz	-	-	3.677	4.450	3.838	3.455	2.631	10.954
I. Governador	-	1.695	2.391	3.457	2.910	2.594	2.782	3.991
I. Paquetá	-	1.177	1.517	1.963	-	1.260	1.333	2.709
	42.168	112.695	137.078	266.466	151.776	235.381	266.831	522.651

Fonte: Recenseamento de 1906.

Fonte: CARVALHO, 1995, p. 121

ANEXO 1.02

Tabela 2 - Número de unidades prediais por tipo e sua participação percentual nas freguesias do Rio de Janeiro - 1890

Freguesias	Total	Domicílios	%	Indúst.	%	Público	%	Mistos	%
Freg. Urbanas	35.650	27.595	77	3.590	10	215	1	4.250	12
Candelária	1.109	8	1	722	65	12	1	367	33
São José	1.912	1.173	61	288	15	34	2	417	22
Sta. Rita	2.469	1.521	62	631	26	12	0	305	12
Sacramento	3.254	1.321	40	976	30	24	1	933	29
Glória	3.180	2.811	88	90	3	11	0	268	9
Santana	4.712	3.869	82	271	6	28	1	544	11
Sto. Antonio	2.081	1.627	78	97	5	24	1	333	16
Espírito Santo	4.037	3.667	91	69	2	10	0	291	7
Eng. Velho	4.059	3.703	91	37	1	25	1	294	7
Lagoa	2.307	1.990	86	141	6	6	0	170	8
S. Cristóvão	2.239	1.891	84	241	11	12	1	95	4
Gávea	644	599	93	25	4	4	1	16	2
Eng. Novo	3.647	3.415	94	2	0	13	0	217	6
Freg. Rurais	11.121	10.507	94	195	2	62	1	357	3
Irajá	1.694	1.614	95	3	0	12	1	65	4
Jacarepaguá	1.397	1.324	95	-	-	8	0	65	5
Inhaúma	2.428	2.315	96	53	2	8	0	52	2
Guaratiba	1.370	1.335	97	12	1	5	1	18	1
Campo Grande	2.009	1.868	93	4	0	9	1	128	6
Sta. Cruz	1.296	1.203	93	79	6	8	1	6	0
I. Governador	615	563	92	30	5	7	1	15	2
I. Paquetá	312	285	91	14	4	5	2	8	3
Total	46.771	38.102	81	3.785	8	277	0	4.607	10

Fonte: CARVALHO, 1995, p.123

ANEXO 1.03

Tabela 3 - População por Paróquias, Casas e Fogos

Paróquias	População	Casas	Fogos
Candelária	9.239	1.175	1.406
São José	20.220	1.876	3.773
Santa Rita	23.810	2.619	4.351
Sacramento	24.429	3.303	5.788
Glória	18.624	1.920	3.146
Santana	32.686	3.362	5.461
Santo Antônio	17.427	1.642	3.495
Espírito Santo	10.796	1.323	1.972
Engenho Velho	13.195	1.429	2.143
Lagoa	11.304	1.373	1.683
São Cristóvão	9.272	1.367	1.574
SOMA	191.002	21.389	34.792
Irajá	5.746	933	984
Jacarepaguá	7.633	909	984
Inhaúma	7.190	964	935
Guaratiba	6.918	1.124	1.145
Campo Grande	9.593	1.312	1.339
Santa Cruz	3.445	409	417
I. Governador	2.504	415	414
I. Paquetá	1.260	224	190
SOMA	44.289	6.290	6.408
Urbanas	191.002	21.389	34.792
Rurais	44.289	6.290	6.408
TOTAL	235.291	27.679	41.200

Fonte: LOBO, Eulália, Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978; v.1.p.360.

Fonte: LOBO, 1978, p.360 *apud* CARVALHO, 1995, p.142

ANEXO 1.04

Tabela 4 - População residente e taxa de crescimento demográfico das freguesias do Rio de Janeiro (1821/1838/1870)

Freguesias	População Residente			Taxas de Crescimento	
	1821 ¹	1838 ²	1870 ³	1821-1838	1838 - 1870
Freguesias Urbanas	79.321	97.162	191.002	22	97
Candelária	12.445	10.113	9.239	- 19	- 9
São José	19.881**	14.410	20.220	- 27	40
Sta. Rita	13.744	14.557	23.810	6	64
Sacramento	22.486	24.256	24.429	8	1
Glória	-	6.568	18.624	-	184
Santana	10.835	15.773	32.686	46	107
Sto. Antônio	-	-	17.427	-	-
Espírito Santo	-	-	10.796	-	-
Eng. Velho	4.877*	8.166*	13.195	67	62
Lagoa	2.125*	3.319*	11.304	56	241
São Cristóvão	-	-	9.272	-	-
Gávea	-	-	-	-	-
Eng. Novo	-	-	-	-	-
Freguesias Rurais	33.374	39.916	44.289	20	11
Irajá	3.757	5.034	5.746	34	14
Jacarepaguá	5.841	7.302	7.633	25	5
Inhaúma	2.840	3.091	7.190	9	133***
Guaratiba	5.434	9.385	6.918	73	-26
Campo Grande	5.628	7.519	9.593	34	27
Sta. Cruz	-	3.677	3.445	-	-6
Ilha do Governador	1.695	2.391	2.504	41	5
Ilha de Paquetá	1.177	1.517	1.260	29	17
Total	112.695	137.078	235.291	22	72

* Incluída no Censo de 1821 como Freguesia Rural.
 ** Inclui o distrito da Glória.
 *** Aumento populacional devido à instalação de unidades militares na Freguesia, ver LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *op. cit.*, vol. 1, p. 252.

Fontes:
 1 Brasil. Ministério dos Negócios do Império. *Relatório do Ministério dos Negócios do Império, Sessão Ordinária*. Rio de Janeiro, Typografia Nacional, 1839. Apud LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao capital industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro, IBMEC, 1978, vol. 1, p. 135.
 2 *Ibid.*, p. 136.
 3 *Ibid.*, p. 360.

Fonte: ABREU, 1988, p39

ANEXO 1.05

Tabela 5 - População residente e taxa de crescimento demográfico das freguesias do Rio de Janeiro (1872 - 1890)

Freguesias	População Residente		Taxas de Crescimento %
	1872	1890	1872-1890
Freguesias Urbanas	228.743	429.745	88
Candelária	10.005	9.701	- 3
São José	20.282	42.017	107
Santa Rita	34.835	46.161	33
Sacramento	27.077	30.663	13
Glória	22.485	44.105	96
Santana	38.903	67.533	74
Santo Antônio	20.693	37.600	82
Espírito Santo	14.130	31.389	122
Engenho Velho	15.756	36.988	135
Lagoa	13.616	28.741	111
São Cristóvão	10.961	22.202	103
Gávea	-	4.712	-
Engenho Novo	-	27.873	-
Freguesias Rurais	46.229	92.906	101
Irajá	5.910	13.130	122
Jacarepaguá	8.218	16.070	96
Inhaúma	7.444	17.448	135
Guaratiba	7.627	12.654	66
Campo Grande	9.747	15.950	64
Santa Cruz	3.018	10.954	263
Ilha do Governador	2.856	3.991	40
Ilha de Paqueta	1.409	2.709	92
TOTAL	274.972	522.651	90

Fonte: Recenseamentos de 1872 e 1890.

Fonte: ABREU, 1988, p.54

ANEXO 1.06

Tabela 6 - Número de unidades prediais por tipo e sua participação percentual nas freguesias do Rio de Janeiro - 1890

Freguesias	Total	Domicílios	%	Indústria	%	Público	%	Mistos	%
Freguesias Urbanas	35.650	27.595	72	3.590	95	215	78	4.250	92
Candelária	1.109	8	0	722	19	12	4	367	8
São José	1.912	1.173	3	288	8	34	12	417	9
Santa Rita	2.469	1.521	4	631	17	12	4	305	7
Sacramento	3.254	1.321	3	976	26	24	9	933	20
Glória	3.180	2.811	7	90	2	11	4	268	6
Santana	4.712	3.869	10	271	7	28	10	544	12
Santo Antonio	2.081	1.627	4	97	2	24	9	333	7
Espírito Santo	4.037	3.667	10	69	2	10	4	291	6
Engenho Velho	4.059	3.703	10	37	1	25	9	294	6
Lagoa	2.307	1.990	5	141	4	6	2	170	4
São Cristóvão	2.239	1.891	5	241	6	12	4	95	2
Gávea	644	599	2	25	1	4	1	16	0
Engenho Novo	3.647	3.415	9	2	0	13	5	217	5
Freguesias Rurais	11.121	10.507	28	195	5	62	22	357	8
Itajá	1.694	1.614	4	3	0	12	4	65	1
Jacarepaguá	1.397	1.324	3	-	-	8	3	65	1
Inhaúma	2.428	2.315	6	53	2	8	3	52	1
Guaratiba	1.370	1.335	4	12	0	5	2	18	1
Campo Grande	2.009	1.868	5	4	0	9	3	128	3
Santa Cruz	1.296	1.203	3	79	2	8	3	6	0
Iha Governador	615	563	2	30	1	7	2	15	1
Iha Paquetá	312	285	1	14	4	5	2	8	0
Total	46.771	38.102	100	3.785	100	277	100	4.607	100

Fonte: Recenseamento de 1890.

* Esta fábrica possuía, em 1900, cerca de 1.000 operários.

Fonte: ABREU, 1988, p.55

ANEXO 1.07

Tabela 7 - População residente e taxa de crescimento demográfico das freguesias do Rio de Janeiro (1890 - 1906)

Freguesias	População Residente		Taxas de crescimento %
	1890 ¹	1906 ²	1890-1906
Freguesias Urbanas	429.745	619.648	44
Candelária	9.701	4.454	- 54
São José	42.017	44.878	7
Santa Rita	46.161	45.929	- 1
Sacramento	30.663	24.612	- 20
Glória	44.105	59.102	34
Santana	67.533	79.315	17
Sto. Antônio	37.660	42.009	12
Espírito Santo	31.389	59.117	88
Engenho Velho	36.988	91.494	147
Lagoa	28.741	47.992	67
São Cristóvão	22.202	45.098	103
Gávea	4.712	12.750	171
Engenho Novo	27.873	62.898	126
Freguesias Rurais	92.906	185.687	100
Itajaí	13.130	27.410	109
Jacarepaguá	16.070	17.265	7
Inhaúma	17.448	68.557	293
Guaratiba	12.654	17.928	42
Campo Grande	15.950	31.248	96
Santa Cruz	10.954	15.380	40
Ilha do Governador	3.991	5.616	41
Ilha de Paqueta	2.709	2.283	- 16
Total	522.651	805.335	54

Fontes: 1) Recenseamento de 1890.
 2) MORTARA, Giorgio. Um Enigma Resolvido: a população do Brasil. *Estudos Brasileiros de Demografia*, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1 (7): 72-3, julho/1947. Apud LOBO, Eulália Maria Lahmeyer, *op. cit.*, vol. 2, p. 828.

Fonte: ABREU, 1988, p.67

ANEXO 1.08

Tabela 8 - População residente e taxa de crescimento demográfico - Freguesias da Cidade do Rio de Janeiro (1906 - 1920)

Freguesias	Popu- lação ¹ 1906	Popu- lação ² 1920	Crescimento (1906-1920) %
Freguesias Urbanas	619.648	790.823	28
Candelária	4.454	3.962	- 11
São José	44.878	27.714	- 38 *
Santa Rita	45.929	38.164	- 17 *
Sacramento	24.612	27.370	11
Glória	59.102	68.330	16
Santana	79.315	40.632	- 49 *
Santo Antonio	42.009	49.325	17
Espírito Santo	59.117	77.798	32
Engenho Velho	91.494	48.948	- 46 **
Lagoa	47.992	57.558	20 ***
São Cristóvão	45.098	59.332	32
Engenho Novo	62.898	41.727	- 34 **
Gávea	12.750	15.270	20
Santa Teresa		8.326	
Copacabana		22.761	
Gamboa		50.699	
Andaraí		84.171	
Tijuca		11.484	
Méier		57.252	
Freguesias Suburbanas	185.687	356.776	92
Irajá	27.410	99.586	263
Jacarepaguá	17.265	19.751	14
Inhaúma	68.557	131.886	92
Guaratiba	17.928	23.609	32
Campo Grande	31.248	52.405	68
Santa Cruz	15.380	16.506	7
Ilha do Governador	5.616	8.785	56
Paqueta	2.283	2.916	28
Outras ilhas		1.332	
Total Geral	805.335	1.147.599	42

Fonte:

1 - MORTARA, Giorgio, Um Enigma Resolvido: A população do Brasil. *Estudos Brasileiros de Demografia*, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1 (7):72-3, julho/1947. Apud LOBO, Eulália M. Lahmeyer, *op. cit.* vol. 2, p. 828.

2 - Recenseamento de 1920.

* Parte do decréscimo verificado deve-se a desmembramento.

** Grande parte do decréscimo verificado deve-se a desmembramento.

*** O pequeno acréscimo percentual deve-se ao desmembramento, no período do distrito de Copacabana.

Fonte: ABREU, 1988, p.80

ANEXO 1.09

Tabela 9 - Densidade demográficas brutas por Km² segundo as freguesias (1906 - 1920)

Freguesias	Habitantes por km ²		Crescimento (%)
	1906	1920	
Zona Urbana	3.928	4.808	22
Candelária	14.748	11.005	- 25
Santa Rita	41.118	18.618	- 55
Sacramento	41.295	42.765	4
São José	43.196	25.805	- 40
Santo Antonio	29.320	36.988	26
Santa Teresa	1.617	1.407	- 13
Glória	10.105	11.991	19
Lagoa	3.976	7.442	87
Gávea	362	449	24
Copacabana (1915)	-	2.816	-
Santana	29.114	31.659	9
Gamboa	27.718	29.689	7
Espírito Santo	12.872	16.579	29
São Cristóvão	9.202	11.969	30
Engenho Velho	5.853	7.580	30
Andaraí	3.177	5.291	67
Tijuca	190	283	49
Engenho Novo	3.430	5.033	47
Méier	2.488	4.124	66
Zona Suburbana	191	357	87
Inhaúma	1.568	3.059	96
Irajá	212	770	264
Jacarepaguá	69	91	32
Campo Grande	127	200	57
Guaratiba	99	127	28
Santa Cruz	139	129	- 7
Paqueta	2.087	2.666	28
Ilha do Governador	194	304	57
Outras ilhas	348	301	- 14
Distrito Federal	721	986	37

Fonte: Prefeitura do Distrito Federal, *Cidade do Rio de Janeiro: Remodelação, Extensão e Embellezamento*, Paris, Foyer Brésilien 1930, p. 99

Nota: As densidades da Tijuca, Lagoa e Gávea estão subestimadas devido ao grande número de montanhas existentes nessas freguesias.

Fonte: ABREU, 1988, p.81

ANEXO 1.10

Tabela 10 - Distribuição ocupacional da população economicamente ativa do Rio de Janeiro, segundo as freguesias (1920)

	Exploração Solo %	Indústria %	Transporte e Comércio %	Força Pública Administração %	Profissionais liberais e cartelistas %	Serviço Doméstico %	População Economicamente Ativa	População Total
Freguesias Centrais e Periféricas ao Centro	3.276 10,8	56.168 36,7	59.725 43,1	14.128 26,0	8.919 27,6	19.148 26,0	161.350	323.990
Candelária	19 0,06	232 0,2	1.597 1,6	105 0,2	177 0,5	405 0,6	2.591	3.962
Santa Rita	373 1,2	6.573 5,2	8.254 6,0	3.460 6,4	799 2,5	1.239 1,7	20.678	38.164
Sacramento	89 0,3	4.795 3,1	7.945 5,8	680 1,3	835 2,6	2.417 3,4	16.761	27.370
Santo Antonio	225 0,7	9.026 5,9	9.595 6,9	2.105 3,9	2.280 7,0	3.620 5,0	26.851	49.325
São José	958 3,1	3.787 2,5	5.353 3,9	1.838 3,4	1.230 3,8	1.982 2,8	15.148	27.714
Santa Teresã	191 0,6	897 0,6	943 0,7	306 0,6	456 1,4	1.075 1,5	3.868	8.326
Santana	340 1,1	7.692 5,0	8.218 5,9	1.403 2,6	652 2,0	1.653 2,3	19.958	40.632
Espírito Santo	692 2,3	12.799 8,4	10.333 7,5	2.909 5,4	2.051 6,3	3.975 5,6	32.764	77.798
Gambôa	389 1,3	10.317 6,7	7.492 5,4	1.322 2,4	439 1,4	2.782 3,9	22.731	50.699
Freguesias da Zona Sul	2.517 8,3	20.220 13,2	16.433 11,9	7.853 14,5	8.919 27,6	19.447 27,2	75.389	163.919
Glória	776 2,6	9.025 5,9	8.469 6,1	2.137 3,9	4.433 14,0	8.983 12,6	33.878	68.330
Lagoa	943 3,1	6.451 4,2	5.332 3,9	4.002 7,4	2.976 9,2	6.418 9,0	26.122	57.558
Gávea	442 1,5	2.998 2,0	660 0,5	684 1,3	328 0,7	599 0,8	5.611	15.270
Copacabana	356 1,2	1.746 1,1	1.972 1,4	1.030 1,9	1.227 3,8	3.447 4,8	4.778	22.761
Freguesias da Zona Norte	2.074 6,8	16.080 10,5	14.356 10,4	7.183 13,2	6.059 18,7	12.465 17,4	58.167	144.603
Engenho Velho	595 2,0	5.076 3,3	5.817 4,2	3.030 5,6	2.245 6,9	4.630 6,5	21.393	48.948
Andaraí	896 2,9	9.845 6,4	7.605 5,5	3.787 7,0	3.464 10,7	6.936 9,7	32.533	34.171
Tijuca	583 1,9	1.159 0,8	934 0,7	366 0,7	350 1,0	399 1,3	4.241	11.434
Freguesias Suburbanas	7.351 24,0	51.038 33,4	42.433 30,6	20.012 36,9	7.178 22,2	16.397 22,9	146.436	389.783
São Cristóvão	882 2,9	8.737 5,7	5.454 3,9	2.398 4,4	1.530 4,7	3.050 4,3	22.052	59.332
Engenho Novo	695 2,3	3.850 2,5	3.923 2,8	2.482 4,6	1.948 6,0	2.687 3,8	15.585	41.727
Méier	674 2,2	5.772 3,8	5.169 3,7	3.536 6,5	1.818 5,6	3.391 4,7	20.337	57.252
Inhabima	1.821 6,0	18.887 12,3	21.031 15,2	6.000 11,0	687 2,1	4.480 6,8	52.906	131.886
Irajá	3.279 10,8	13.792 9,0	6.856 4,9	7.596 14,0	1.195 3,7	2.789 3,9	35.507	99.586
Demais Freguesias	15.218 50,0	9.471 6,1	5.525 4,0	5.018 9,3	1.247 3,9	3.992 5,6	40.671	125.304
Jacarepaguá	2.563 8,4	1.234 0,8	1.101 0,8	926 1,7	294 0,9	1.177 1,6	7.295	19.751
Campo Grande	6.140 20,1	6.071 4,0	2.199 1,6	2.109 3,9	461 1,4	1.373 1,9	18.353	52.406
Guaratiba	4.553 15,0	776 0,5	410 0,3	150 0,3	119 0,4	432 0,6	6.640	23.609
Santa Cruz	1.293 3,6	800 0,5	1.125 0,8	937 1,7	123 0,4	428 0,6	4.506	16.506
Ilhas	869 2,9	590 0,4	690 0,5	846 1,6	250 0,8	582 0,8	3.877	13.033
Total	30.436 100	152.977 100	138.472 100	54.194 100	32.322 100	71.449 100	482.013	1.147.599

Fonte: Recenseamento de 1920

Fonte: ABREU, 1988, p.85

CAPÍTULO 2: O PAPEL DO BONDE NA TRANSFORMAÇÃO DE JACAREPAGUÁ

Neste capítulo abordaremos os impactos da Cia. Ferro-Carril de Jacarepaguá na freguesia desde o momento da concessão de sua linha até o instante próximo ao limite cronológico estabelecido para este trabalho (1890). A necessidade desta investigação se impôs, visto que, procurando entender a relação da implantação do sistema de bondes com a ocupação local, não encontramos em nenhuma das obras que utilizamos como referência⁷⁷ uma exposição aprofundada das companhias de bonde das áreas suburbanas e rurais. Os problemas que se colocaram inicialmente foram: o sistema de transportes visava integrar com mais eficiência a produção local ao mercado central e/ou ao porto ou favorecer a ocupação do local? Dessas questões principais se desenvolveu ainda uma outra: por que a linha fica limitada ao espaço determinado, mesmo com a exigência de expansão pela legislação?

Para resolver essas questões utilizamos como fontes, o volume 1 do trabalho de Noronha Santos (1996), *os meios de transporte no Rio de Janeiro*, que nos ofereceu valiosos dados quantitativos sobre o funcionamento do transporte na região de Jacarepaguá e de toda a cidade do Rio de Janeiro. Da obra de Charles Dunlop (1953), *Apontamentos para a História dos bondes do Rio de Janeiro*, retiramos informações sobre outros projetos de integração da freguesia de Jacarepaguá às outras paróquias. O *Almanak Laemmert* e o *Jornal do Commercio* nos forneceram referências sobre as diferentes administrações da Cia. de Jacarepaguá. Dos recenseamentos realizados no decorrer do século XIX, analisamos dados demográficos das diferentes freguesias. Por fim, os decretos que regulamentam os parâmetros de funcionamento das respectivas sociedades foram empregados visando realizar comparações entre as diferentes companhias.

O capítulo foi dividido em duas partes. Na primeira, apresentamos um breve panorama da historiografia das ferrovias e sua influência sobre as interpretações utilizadas. Em seguida, apresentamos as características gerais do sistema de transportes no Rio de Janeiro do século XIX, com ênfase nos bondes, a partir das três principais companhias do período conforme descrito pelo paradigma da “revolução dos transportes” de Maurício de Abreu. Na segunda parte, abordamos em específico o caso da Cia. de Jacarepaguá. Nessa parte do texto, procuramos criar

⁷⁷ ABREU (1987), DUNLOP (1973), SILVA (1992) e WEID (1997)

um quadro comparativo entre os documentos da empresa e de outras companhias, buscando resgatar tanto as particularidades do processo de ocupação e urbanização de Jacarepaguá dentro deste contexto, como também apontar alternativas ao modelo apresentado.

Os paradigmas que explicam o desenvolvimento do sistema de transportes no Rio de Janeiro foram precedidos de uma vasta historiografia sobre o transporte ferroviário, existente desde o começo do século XX. Apesar de sua produção se encontrar concentrada nas universidades de São Paulo, uma parte considerável dessas obras aborda os processos de instalação e expansão dos transportes em outras regiões do Brasil, dentre elas o Rio de Janeiro.

Dois trabalhos específicos exerceram maior relevância como base metodológica para as demais produções sobre ferrovias no Brasil: *História da viação pública de São Paulo*, de Adolpho Augusto Pinto, publicado originalmente em 1903 e relançado em 1949, obra na qual o autor realiza o levantamento documental e cronológico da História Ferroviária do País⁷⁸ e *Meios de Transporte no Rio de Janeiro*, de Noronha Santos, lançado originalmente em 1934 e relançado em 1996, esse último pela própria prefeitura do Rio de Janeiro, na conjuntura retratada no primeiro capítulo. Como os títulos dos textos sugerem, cada uma dessas obras teve influência característica na explicação da formação dos sistemas ferroviários de seus respectivos estados. No caso do Rio de Janeiro, cabe ainda destaque para dois trabalhos de origem externa ao meio acadêmico lançados por Charles Dunlop: *Apontamento para a história dos bondes no Rio de Janeiro*, de 1953, e *Os meios de transporte no Rio Antigo*, de 1973⁷⁹, sendo esse segundo, uma síntese e complementação da primeira obra.

Em relação às grandes correntes paradigmáticas da historiografia das ferrovias, destacamos a existência de três momentos distintos nos quais se inserem as obras aqui abordadas. O primeiro, compreendido entre os anos de 1972 – 1980, de grande influência da matriz metodológica da História econômica, contempla as análises que priorizavam as mudanças estruturais oriundas da relação entre

⁷⁸ OLIVEIRA; CORREA, 2018, p.146

⁷⁹ O texto *A evolução dos Transportes* de autoria de Nestor de Oliveira Neto publicado na coletânea *O Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos* (Record, 1965), de grande relevância na década de 1960, consiste em grande parte no apanhado das ideias contidas nos textos de Santos (1934) e Dunlop (1954).

ferrovias e avanço econômico⁸⁰. Foram temas constantes nesses trabalhos a associação entre capitalismo moderno e ferrovias⁸¹, poder público e privado⁸² e a influência dos empreendimentos ferroviários estadunidenses e ingleses na economia nacional.⁸³

O segundo momento, compreendido entre os anos de 1981 – 1990, deram vez à História do trabalho com forte ênfase em abordagens de cunho marxista⁸⁴. São temas recorrentes a essa corrente o estudo das greves ferroviárias⁸⁵, a relação entre ferrovias e consciência de classe⁸⁶, relações entre desenvolvimento e atraso⁸⁷ e transformações socioeconômicas do espaço⁸⁸. Esse paradigma é fruto da conjuntura de mudanças e questionamento da História no qual se observou a penetração do “político” nos temas de pesquisa, visando “dar conta de novas dinâmicas sociais”⁸⁹, fruto do que se convencionou chamar na historiografia de “Novo Sindicalismo”, momento ocorrido no final do período ditatorial no Brasil influenciado pelas demandas dos sindicatos classistas surgidos à época, fortalecidos pelas grandes greves ocorridas na transição da década de 1970-1980.

Por fim, o período compreendido entre 1991 – 2000 é marcado por uma expansão das análises sobre áreas mais periféricas das regiões Sudeste e Sul, além de outras ainda não contemplados, com ênfase para o Nordeste. Haja visto que a grande maioria das obras, até então, se concentravam no desenvolvimento de São Paulo, foi da própria historiografia paulista, que se adotou os pressupostos metodológicos para a produção dessas análises e, conseqüentemente, nas universidades de São Paulo que se defendeu a maioria dos trabalhos⁹⁰. Foram recorrentes nesse período a problematização de políticas, concessões e desenvolvimento empresarial além do balanço dos aspectos negativos e positivos da implantação das ferrovias. Oliveira e Correa⁹¹ apontam como temas inovadores

⁸⁰ OLIVEIRA; CORREA, 2018, p.147

⁸¹ COSTA, 1976

⁸² SAES, 1979

⁸³ CECHIN, 1978

⁸⁴ OLIVEIRA; CORREA, 2018, p.147

⁸⁵ LEME, 1984

⁸⁶ CORGOZINHO, 1989

⁸⁷ HARDMAN, 1986

⁸⁸ KROETZ, 1985

⁸⁹ OLIVEIRA; CORREA, 2018, p.143

⁹⁰ Ibid., p.149

⁹¹ Ibid., p.150

surgidos nesse período a análise do papel da mulher no mundo ferroviário⁹² e a influência do desenvolvimento urbano e arquitetônico de cidades fora do circuito Sul-Sudeste.⁹³

Por mais que se apresentem todas essas influências nos trabalhos aqui utilizados, cabe destacar que, no caso do Rio de Janeiro, não foram tão constantes as obras que abordam exclusivamente o caso das ferrovias,⁹⁴ sendo mais comum a sua análise dentro de um conjunto de mudanças que priorizam a evolução urbana da cidade como um todo.

A segunda metade do século XIX no Rio de Janeiro foi marcada pela criação de uma estrutura que possibilitou a reprodução do capital nacional e estrangeiro na cidade. Fruto da substituição gradual da mão de obra escrava e da lenta promoção de novas formas de produção que modernizaram a economia nacional, a então capital do Brasil, experimentou uma expansão da malha urbana no período, demarcada pelo avanço industrial e pela expansão dos serviços básicos. Todo esse conjunto de mudanças possibilitou uma acelerada reorganização do seu espaço social e geográfico que, até então ordenado segundo relações de produção escravista, agora procurava se adequar às novas demandas do capitalismo que se impunha.

A malha ferroviária, surgida no Brasil com a criação da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 1858, materializa parte desse processo de substituição dessas relações escravistas. Ela não só aperfeiçoou a circulação de mercadorias, como também contribuiu para o desafogo demográfico da área central, possibilitando o deslocamento de parte de sua população para as freguesias de seu entorno. Uma década depois de sua criação, a consolidação de um sistema efetivo de bondes complementaria esse processo, ligando as freguesias suburbanas mais afastadas e as áreas rurais à malha ferroviária e consolidando a ocupação da zona sul, que passa a contar com um sistema constante e rápido de comunicação com o Centro.

Esse conjunto de mudanças, compreendidas entre 1870 e as primeiras décadas do século XX, foi denominado por Maurício de Abreu (1987) como a “revolução dos transportes”⁹⁵. O período é caracterizado por um ciclo, iniciado com a sincronização dos dois sistemas de transporte (década de 1870), aumento do

⁹² POSSAS, 1999

⁹³ FERREIRA, 1999

⁹⁴ Com exceção para os trabalhos de referência: SANTOS (1996) e DUNLOP (1954)

⁹⁵ ABREU, 1987, p.43

número de viagens de trem para o subúrbio e pela consolidação do serviço de bonde, cuja experiência inicial (bem sucedida) de ligação do Centro à zona sul, atrai número significativo de pedidos de concessão para a exploração de novas linhas. A sua data limite, por sua vez, coincide com a crise desse conjunto de elementos cuja estrutura não acompanha o vertiginoso crescimento experimentado pela Capital Federal (a população do Rio aumenta de 200 para 500 mil habitantes no período).⁹⁶

Definidas as balizas que caracterizam o período da “revolução”, é preciso destacar que trem e bonde exerceram papéis diferentes nesse modelo. Segundo Abreu, o primeiro teve o papel de ligar áreas até então pouco integradas⁹⁷ à cidade, habitadas por uma população que não possuía condições materiais de obter terrenos na zona sul (local de destino da antiga aristocracia que habitava os subúrbios), mas que ainda assim podia arcar com os custos dos transportes para a área central. Para o autor, nesses locais se observa uma “rápida transformação de freguesias que, até então, se mantinham exclusivamente rurais”.⁹⁸ Nos locais servidos por bondes, por sua vez, se observa um processo de urbanização mais lento, intensificado conforme sua proximidade ao Centro. Nesse modelo, os transportes são encarados como vetores de ocupação e evolução dessas freguesias conforme expressa Noronha Santos na passagem reproduzida pelo próprio Abreu:

Trens e bondes foram, sem dúvida, indutores do desenvolvimento urbano do Rio. (...) o bonde fez a zona sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram “realidade” ... Já o trem veio responder a uma necessidade de localização das pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústrias, por exemplo)⁹⁹

A análise do sistema de bondes, conforme realizada pelos autores das décadas de 1980 e 1990, se desenvolveu a partir da investigação da formação e consolidação das três maiores companhias de bonde do Rio de Janeiro no período: a Cia. Jardim Botânico, Cia. de São Cristóvão e a Cia. Vila Isabel.

Pode-se observar que os processos, conforme descritos por Silva (1992) e Weid (1997), apresentam os seguintes padrões: (a) exploração, administração e construção das linhas por representantes do capital privado, mediante regulamentação do Estado, com (b) predominância do capital estrangeiro observável

⁹⁶ SILVA, 1992, p.27

⁹⁷ ABREU, 1987, p.43

⁹⁸ ABREU, 1987, p.50

⁹⁹ SANTOS, 1977, *apud* ABREU, 1987, p. 44

na criação de sedes fora do país, nos financiamentos e nos materiais importados; (c) monopolização de locais de atuação (zonas de privilégio) garantidas pelo governo imperial com a incorporação de empresas menores que atuavam em zonas de expansão e (d) ênfase na exploração do serviço de transporte de passageiros em detrimento do transporte de mercadorias favorecido em parte pelo loteamento das áreas de destino, indicando aliança com o capital imobiliário.

O primeiro item diz respeito às formas de regulação dos serviços realizados através de concessão e exploração das linhas. Os documentos de regulação determinavam que o privilégio devia ser explorado por uma companhia formada pelo proprietário da concessão, logo após a instalação de toda a estrutura necessária. Além disso, a sociedade deveria obrigatoriamente se dissolver ao fim do período determinado, sendo o direito de exploração e a estrutura das linhas transferida para o governo após a data.

Por mais que a competição pelos privilégios de exploração estivessem abertas a qualquer indivíduo apto a apresentar um projeto de traçado das linhas, a análise dos decretos¹⁰⁰ que regulamentavam os serviços revelou que o estrito controle do governo sobre esses documentos favoreceu um perfil específico da iniciativa privada organizado por critérios hierárquicos, observados na relação entre as áreas cobertas pelos bondes dessas companhias e o perfil social das sociedades formadas. Os itinerários que apresentavam maior possibilidade de lucros (em específico o das linhas da “São Cristóvão” e “Jardim Botânico”) foram garantidos a membros da aristocracia. Aos investidores “sem títulos” couberam os trabalhos mais espinhosos, como no caso da “Vila Isabel”, que incluía não só a construção do próprio bairro, como ainda, como nos indica Noronha Santos (1996, p.204), o aterramento de mangues e construção de pontes. O Barão de Drummond, que organiza a companhia no ano de 1872, só viria a receber o baronato em 1888.

Para além dessas diferenças, em ambos os casos se observa a associação desses indivíduos com profissionais técnicos (engenheiros, empreiteiros, administradores) ou pessoas de destaque social (doutores, bacharéis ou funcionários públicos)¹⁰¹, combinando assim o prestígio, que para além da já referida

¹⁰⁰ Conforme descrito nos decretos de concessão 3.001/1862 (Cia. Jardim Botânico), 4.895/1872 (Via. Vila Isabel) e 5.466/1873 (Cia. São Cristóvão)

¹⁰¹ A composição das sociedades das três empresas deixa bem clara esse perfil: Irineu Evangelista de Sousa, o barão de Mauá (1862, Cia. Jardim Botânico), Manuel Gomes de Carvalho Filho, barão do Rio Negro e Quintino Bocaiúva (1869, Cia. de São Cristóvão - formada em 1873) e João Batista

vantagem na concorrência, também facilitava a obtenção de crédito e, por outro lado, a experiência profissional que concretizava a instalação propriamente dita das linhas.

O capital estrangeiro, por sua vez, era uma consequência conjuntural da situação vivida pelo Brasil. A necessidade de otimização da produção agrária e da circulação de mercadorias no porto do Rio, não encontravam equivalência nas forças produtivas nacionais, limitadas por uma organização espacial e econômica, até então, baseada na lógica escravista. Os investimentos, como no caso dos bondes por exemplo, encontravam alguns entraves no âmbito interno: a incapacidade de atrair investidores que arriscassem o capital em um projeto desconhecido, uma indústria deficiente incapaz de produzir qualquer material necessário para a implantação e manutenção dos transportes e a falta de experiência no processo de instalação das linhas. Santos (1996, p.182) relata os problemas encontrados pelo Barão de Mauá na construção das primeiras linhas:

O grande Mauá (...), recebeu, entretanto, organizar, sob iniciativa exclusivamente nacional, uma linha de carris, nos termos da concessão de 1856. Não obstante o prestígio que desfrutava, não conseguiu (...) conter a reação rotineira no retraimento de capitais e na descrença quanto ao êxito de semelhante empresa. Ninguém tomava a sério o projeto e acreditava que se pudesse levar avante aquele moderno sistema de viação.

A saída encontrada por Mauá para a realização do empreendimento, foi a busca de capitais na América do Norte, onde alguns anos depois firmou uma aliança com Charles Greenough, criando em 1868 nos EUA a *Botanical Garden Railroad*¹⁰². A concessão foi transferida para uma companhia nacional apenas no ano de 1881, passando pouco tempo depois a se chamar Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico.¹⁰³ O próprio Santos (1996, p. 196) justifica através do exemplo da *Botanical Garden*, o motivo da recorrência da participação do capital estrangeiro nesse momento de pioneirismo do transporte ferroviário no Rio de Janeiro:

A Botanical Garden exemplificou as vantagens do sistema de transporte, de que se fizera pregoeira. Mostrou o *modus* prático de executar a viação urbana e, seguindo-lhe a trajetória, empresas congêneres organizaram-se, servindo outros pontos do Rio (...)

Viana de Drummond, Barão de Drummond, Dr. João Batista de Oliveira, empreiteiro e Carlos Frederico Taylor, advogado (1872, Cia de Vila Isabel).

¹⁰² WEID, 1997, p.7-8

¹⁰³ SANTOS, 1996, p. 243

Caso semelhante se observa também na fundação da Cia. São Cristóvão, cuja concessão foi primeiramente explorada pela “*Rio de Janeiro Street Railway Company*”, empresa estadunidense.

Em relação ao privilégio de zona, trata-se da formação de monopólios que repartiam “fatias” da cidade entre os grandes capitalistas¹⁰⁴ de todas as categorias, desde os especuladores e investidores até os ligados ao mercado imobiliário. Essa concentração foi decorrente da alta lucratividade proporcionada pelo negócio dos transportes na capital, principalmente após o êxito inicial da *Botanical Garden*. Esse fenômeno, se apresentou como uma resposta ao grande aumento do número de pedidos de concessão vindos de uma infinidade de pequenas empresas que concorriam ferozmente por essas parcelas da cidade, tornando-se assim, entraves na expansão das companhias maiores. Silva (1992, p.33) apresenta um exemplo que ilustra bem esse tipo de conflito: a tentativa de estabelecimento da “Metropolitana”, empresa que, em 1891, obteve concessão para a construção de uma linha que ligasse o largo da Carioca aos subúrbios e a Ilha do Governador. O trajeto desta linha, no entanto, cortava várias dessas áreas monopolizadas, gerando a oposição de outras companhias que se colocavam em defesa “de seus privilégios de zona e contratos que lhes davam pleno direito de, sem nenhum concorrente, explorar o serviço de viação da cidade”. A oposição mais marcante ao feito foi a da Cia. São Cristóvão, que dominava grande parte da área norte da cidade.

A exposição deste episódio nos possibilita compreender as consequências desse modelo: eliminação da concorrência e a garantia do lucro às companhias melhor posicionadas na hierarquia de privilégios. Gradualmente, as empresas menores que exploravam linhas nos limites dessas zonas de monopólio (geralmente nas áreas mais afastadas dos subúrbios e nas zonas rurais) vão sendo absorvidas pelas maiores. Caso característico é da Cia. Vila Isabel, cujo “crescimento e consolidação” se dão mediante:

incorporação ao seu acervo de outras duas companhias de carris urbanos: a Empresa Ferro Carril Guarani (1886), que atendia à área entre a antiga praia Formosa e a estação ferroviária de São Cristóvão e mais tarde (em 1899), a Companhia Ferro Carril de Cachambi, que fazia o tráfego entre as estações de Engenho Novo e Engenho de Dentro.¹⁰⁵

¹⁰⁴ WEID, 1997, p.12

¹⁰⁵ SILVA, 1992, p.34-5

Se ultrapassarmos um pouco o recorte cronológico estipulado por esse trabalho, veremos que a própria Cia. Ferro-Carril de Jacarepaguá, no ano de 1911, também é vítima desse processo de expansão da “Vila Isabel” que nesse período já era administrada pela Light.

A mesma “Vila Isabel” também é exemplo da associação entre o serviço de bonde e o loteamento de determinadas áreas.¹⁰⁶ Silva (1992, p. 33) afirma que a formação da empresa “se confunde com o próprio empreendimento imobiliário do qual resultou o bairro com o mesmo nome”. Ainda segundo a autora, parte da área anterior ao bairro, a fazenda dos Macacos foi obtida pelo barão de Drummond, em 1872, mesmo ano de criação (pelo próprio) da Companhia Arquitetônica, “que levanta a planta da área, aí estabelecendo um projeto de loteamento”. As viagens no primeiro ano da Cia. foram gratuitas, visando promover a venda dos terrenos.¹⁰⁷ Caso parecido é o da Cia Jardim Botânico que, no ano de 1894, enquanto construía um novo ramal para o bairro do Leme, firma uma parceria com a empresa do engenheiro Otto Simon, que previa a “modificação do traçado e o arruamento” do local.¹⁰⁸ Noronha Santos relata que a atuação da companhia era baseada na ação “civilizadora” dos bondes, que levava a bairros afastados o “gosto e o conforto na edificação de prédios, a vida e o progresso”.¹⁰⁹

A companhia Ferro-Carril de Jacarepaguá é, no entanto, pouco abordada nessas obras. Apenas algumas referências pontuais encontradas em Silva e Weid¹¹⁰ apresentam de forma simplificada o desenvolvimento da empresa desde o período de obtenção da concessão (1873), passando pela inauguração de sua primeira linha (1875), eletrificação do sistema (1907) e sua fusão com a Cia. Vila Isabel (1911). Essas referências são expostas quase como efemérides. A empresa é classificada como um ramal secundário, que ligava a freguesia rural de Jacarepaguá à estação

¹⁰⁶ Maurício de Abreu (1987, p. 45), destaca que esse processo é significativo na transição da definição de “arrabaldes” para “subúrbios” nessas áreas, visto que os antigos bairros de chácaras da zona norte começam a desaparecer, mediante esses loteamentos proporcionados pela chegada de linhas de bonde

¹⁰⁷ SILVA, 1992, p.34

¹⁰⁸ ABREU, 1987, p.48

¹⁰⁹ SANTOS, 1934, p.242 *apud* ABREU, 1987, p.48.

¹¹⁰ SILVA,1992, p.37 e WEID, 1997, p.17

ferroviária de Cascadura, permitindo assim o transporte de gêneros agrícolas para a área urbana.¹¹¹

Observamos, então, que esse modelo apresentado pelos referidos trabalhos representa apenas uma parcela da história do desenvolvimento dos transportes no Rio de Janeiro sendo, portanto, insuficiente para explicar outros processos que ultrapassam o recorte de atuação dessas empresas e que, como no caso de Jacarepaguá, não se enquadram na associação do trem e bonde exclusivamente como vetores de ocupação. Cabe destacar aqui que essa crítica não implica em desmerecimento das obras mencionadas, que tiveram o papel pioneiro no estudo do sistema de transportes e na sua relação com a evolução urbana do Rio de Janeiro; no entanto, visando compreender o processo de urbanização de Jacarepaguá, nos empenhamos em acrescentar a esse quadro as especificidades de uma experiência alheia à contemplada por esse padrão.

Antes de iniciarmos a discussão sobre as especificidades da Cia de Jacarepaguá, é necessário estabelecer de que forma se diferenciam as empresas abordadas pela historiografia citada das outras não contempladas. Para realizarmos essa tarefa, é preciso compreender qual o papel desempenhado por essas companhias dentro da referida conjuntura e de que forma isso se reflete na regulação do funcionamento dessas companhias pelo governo imperial, visto que o modelo da “revolução dos transportes” não nos oferece elementos suficientes para a compreensão dessas diferenças.

Para a realização da tarefa, nos pareceu mais adequado considerar a relação proposta por Santos (2019). Segundo o autor, o período compreendido entre 1870 e 1906 é marcado pelo surgimento do “subúrbio carioca propriamente dito”. O autor toma como referência para essa análise as freguesias de Inhaúma e Irajá, locais nos quais se iniciam essas modificações. Segundo o autor:

(...) o que acontecia em Irajá, em 1900, era ainda a manutenção de uma vida rural bastante ativa, ao mesmo tempo em que, em Inhaúma, grande parte de seu território já era ocupado por crescente número de

¹¹¹ Um outro caso que merece destaque é o da Cia. de Carris Urbanos. A empresa, apesar de cobrir uma área importante (ligação da região central com o porto e a ferrovia), e apresentar número de passagens inferior apenas aos da Cia. Jardim Botânico, também é tratada de forma secundária nessas análises. Pela observação deste caso, se constata que a desconsideração dessas empresas nas análises, não diz respeito à sua maior ou menor participação em processos mais amplos, mas sim às suas particularidades, que destoam do modelo consolidado.

trabalhadores empregados no Centro da cidade. Eram muitos operários e pobres que, impedidos de continuar residindo no centro ou de vir a morar nele, após o fim das relações escravistas, deram início, em Inhaúma, a uma grande área residencial proletária. Criava-se uma área do município com esse caráter e com uma função econômica e social, que, a meu ver, dava origem ao subúrbio carioca propriamente dito: a de suprir de mão de obra o crescente mercado de trabalho reunido no centro da cidade.¹¹²

Santos, com essa descrição, define o seu próprio modelo de desenvolvimento do subúrbio, a nosso ver, mais adequado para a explicação do caso dessas companhias “secundárias”. Perceba que o historiador divide as freguesias “suburbanas” em duas categorias diferentes: as rurais, caso de Irajá, que na virada do século assumia o papel de fornecedor de gêneros agrícolas para o Centro após a decadência da grande lavoura exportadora¹¹³, e as urbanas, como Inhaúma, que se torna local de residência do operariado, em grande parte empregado no Centro. O autor relata sobre a formação do subúrbio:

a fundação da freguesia do Engenho Novo em 1873, não só desmembrou da freguesia de Inhaúma grande parcela de seu território, como fez com que a partir daí, a zona rural passasse a ser compreendida desta última freguesia em diante. Com efeito, devemos considerar que nos anos 1890, a zona rural passou a ser denominada suburbana (...)¹¹⁴

É ainda necessário sublinhar o papel dos transportes nessa transformação. Em relação ao trem, o autor destaca:

(...) deve ser visto como um veículo de transporte de massas, posto na época a serviço da instalação e da consolidação do capitalismo liberal no Rio de Janeiro (...) que só se tornou realmente possível criar após o fim das relações escravistas. Sempre em favor do capital, e executado pelo Estado que os representava, na passagem do século XIX para o XX.

Não se tratava de criar um serviço de trens voltado para o nascimento e para a formação do subúrbio, mas sim da explosão que deu origem ao subúrbio durante o declínio e o fim da sociedade escravista no Rio de Janeiro (...)¹¹⁵

Em relação ao bonde:

(...) embora tivesse menos peso do que as ferrovias, a instalação de redes de bondes, ao comunicar com suas linhas os lugares distantes dos trens, até suas estações, ou entre si, ou mesmo chegando diretamente à cidade,

¹¹² SANTOS, 2019, p. 25

¹¹³ Ibid., p.30

¹¹⁴ SANTOS, 1996, p.227

¹¹⁵ SANTOS, 2019, p.32, 33

após uma ou outra baldeação, foram vitais para preencher os vazios dos bairros que nasciam, ou faziam nascer, entre os leitos das estradas de ferro.¹¹⁶

A visão de Santos opera uma mudança nos objetos. Aqui, o sistema de transportes aparece como variável dependente do processo de “instalação e da consolidação do capitalismo liberal no Rio de Janeiro”. Em outras palavras, o sistema de transporte é um dos elementos dessas mudanças operadas no Rio na virada do século. As mudanças desencadeadas por esses recursos, ocorrem de forma secundária.¹¹⁷ Essa visão, portanto, nos parece mais adequada para explicar as mudanças ocorridas nas freguesias mais distantes da área central, visto que nos proporciona a possibilidade de análise do impacto de um mesmo evento, (complexificação econômica e transformação da paisagem) em locais diferentes através da comparação da intensidade de um de seus efeitos (o surgimento do sistema de transportes ferroviários, em específico o de bondes).

O primeiro ponto de distinção dessas empresas, portanto, pode ser analisado segundo o papel desempenhado por suas respectivas freguesias na referida conjuntura da segunda metade do século XIX.

A partir da análise do mapa das freguesias do Rio de Janeiro no século XIX¹¹⁸ podemos realizar um comparativo dessas funções dos locais e sua consequência na distribuição dos capitais e tempo de concessão legados às companhias criadas na década de 1870:

Tabela 11 - Distribuição das companhias de bonde formadas na década de 1870 segundo o seu capital e seu tempo de exploração da concessão.

Empresas	Ano de formação	Capital	Concessão
Cia. Vila Isabel	1872	2.000:000\$	35 anos
Cia. São Cristóvão	1873	3.000:000\$	25 anos

¹¹⁶ Ibid., p.30

¹¹⁷ A consideração nesses moldes nos permite conceber duas comparações em relação ao modelo padrão: (1) Essa proposição (transporte como elemento do processo de consolidação do capitalismo, aqui compreendido como complexificação econômica) difere, por exemplo, da colocação geral da ocupação, foco da “revolução dos transportes”, apoiada principalmente no modelo ocorrido na zona sul e (2) mesmo que não tenha sido instalada com a intenção de causar determinadas mudanças, elas também ocorrem, ou seja, os transportes são consequência e causa das transformações da freguesia.

¹¹⁸ Anexo 2.01

Cia. Jacarepaguá	1875	300:000\$	20 anos
Cia. Cachamby	1879	150:000\$	20 anos

Fonte: SANTOS (1996), Decretos 3.001/1862, 5.019/1872, 5.941/1875, 7.418/1879

Observamos que essas disparidades correspondem às áreas de cobertura de cada uma dessas companhias¹¹⁹. Enquanto que a “Vila Isabel” e a São Cristóvão” atuavam em regiões do perímetro urbano, que cobriam bairros industriais, áreas nobres e regiões de residência proletária (Freguesias do Engenho Novo, Engenho Velho e São Cristóvão), a “Jacarepaguá”, servia localidades de caráter predominantemente rural¹²⁰. A “Cachambi”, por sua vez, atuava na área limítrofe do perímetro urbano, entre as freguesias de Inhaúma e Engenho Novo (com predominância para a primeira) e executava funções como “melhorar o suprimento do leite destinado ao uso alimentício e terapêutico”¹²¹ e servir “um dos pontos salubres do Meier”, local “dos mais procurados por doentes e convalescentes de moléstias pulmonares”¹²².

Ainda baseado na tabela apresentada, verificamos que o tempo de concessão e o capital das empresas, aliado à padronização do valor das ações (duzentos mil réis)¹²³ atuaram como mecanismos de controle da expansão dessas empresas e, em específico, de avanço das empresas de porte maior sobre as menores. A incapacidade de investimento, aliada ao controle exercido pelo governo imperial das questões administrativas e financeiras das empresas, impedia uma concorrência generalizada, levando as companhias menores à estagnação ou até mesmo à retração do capital.

Tabela 12 - Variação de capital das empresas (1880 - 88)

Companhias	Capital	
	1880	1888

¹¹⁹Considerando as linhas até 1899, ficam assim divididas as freguesias entre as companhias: a) São Cristóvão: Alto da Boa Vista, Tijuca, Benfica, Cajuí; b) Vila Isabel: Andaraí, Engenho Novo, Grajaú, Jacaré; c) Cachamby: Inhaúma, Méier, Boca do Mato, Engenho de Dentro; d) Jacarepaguá: Freguesia, Taquara, Tanque, Campinho (Benício).

¹²⁰ Anexo 2.02

¹²¹ BRASIL, 1878

¹²² SANTOS, 1996, p. 262

¹²³ Conforme consta nos decretos de organização das referidas sociedades: 3.001/1862, 5.019/1872, 5.941/1875, 7.418/1879

São Cristóvão	4.000:000\$	4.000:000\$
Vila Isabel	2.000:000\$	3.000:000\$
Jacarepaguá	302:000\$	302:000\$ ¹²⁴
Cachambi	150:000\$	130:000\$

Fonte: SANTOS, 1996, p. 232, 331

Essa situação fica visível se tomarmos como exemplo o caso da “Vila Isabel” e da “Jacarepaguá”: ambas empresas tinham uma estrutura administrativa semelhante,¹²⁵ no entanto, a segunda, por regulamento, permitia uma maior concentração de capitais e de monopolização das decisões através da sua política de regulação. Considerando, por exemplo, a capacidade de votação nas assembleias, percebe-se que apesar da exigência de número de ações por voto, serem menores para a “Jacarepaguá” do que para a “Vila Isabel” (5 votos na primeira contra 10 na segunda), a capacidade de concentração de votos por acionista, é dez vezes maior na primeira do que na segunda, podendo um acionista da “Jacarepaguá” concentrar até dez votos nas assembleias, enquanto que na “Vila Isabel” somente um. Esse quadro é reforçado pelo fato de que na primeira era necessário o pagamento de $\frac{1}{3}$ do valor da ação para a sua negociação, enquanto que na segunda, esse valor é de $\frac{1}{4}$ da ação, ou seja, no caso da “Jacarepaguá” a capacidade de fluxo dessas ações é menor, pelo menos para os acionistas de menor poder aquisitivo que deveriam pagar um valor mais alto para poder usufruir do direito de negociar essas ações ou de participar das decisões da empresa. Em suma: a legislação da “Jacarepaguá” favorecia a concentração de decisões, situação agravada por uma elite local influente¹²⁶ que dominava os cargos públicos e as principais terras da freguesia.

¹²⁴ Segundo balanço geral publicado no *Jornal do Commercio* em 31/10/1898, o capital

¹²⁵ Os decretos 5.019/1872 e 5.941/1875 que regulam respectivamente 119as cias. Vila Isabel e Jacarepaguá, aponta algumas semelhanças nas exigências do governo imperial na composição das duas diretorias: deveria ser composta por três membros, mesma quantidade de ações para a candidatura à presidência (50 ações), mandato trienal.

¹²⁶ A elite local aqui corresponde a uma parcela da população que possuía o monopólio das terras e, conseqüentemente, da economia das respectivas freguesias. Conforme nos informa Fridman (2017, p. 237, 238) até a promulgação da Lei de Terras (1850), “o acesso à Terra, que até então ocorria através de doações de terras devolutas da Coroa e da compra do domínio útil dos aforamentos” e estava restrito até a metade do século XIX aos religiosos e elites locais cujos membros estavam ligados ao imperador. A autora complementa a explicação relatando que os “melhoramentos urbanos” como abertura de ruas, caminhos, fornecimento de água e saneamento local eram de responsabilidade dessas elites.

Esses dois casos exemplificam o impacto dos diferentes projetos que se impunham às duas freguesias: A “Vila Isabel” era responsável, até 1899, pela cobertura da maior parte da freguesia do Engenho Velho (Andaraí, Engenho Novo, Grajaú, Jacaré e Vila Isabel). O local era composto por grandes fazendas que começam a ser repartidas na metade do século XIX e, já na década de 1870, começou a experimentar uma urbanização de seu espaço. Noronha Santos nos relata o impacto do avanço da lógica capitalista sobre a região:

Bons prédios de apurado gosto, têm sido, de 1870 para cá construídos nas ruas servidas pelos bondes das Companhias de S. Cristóvão e Vila Isabel, dando novo aspecto à freguesia que, antes daquela data, só possuía casas de recreio e de campo, nas terras das fazendas e sítios, em que foram abertos os logradouros públicos (...) ¹²⁷

O maior exemplo de desenvolvimento local foi a própria Vila Isabel, primeiro bairro planejado do Rio de Janeiro, criado em 1873, sob uma antiga fazenda de propriedade da família real (Fazenda dos Macacos). Foi concebido com o objetivo de se tornar um bairro residencial tanto para os “burgueses de classe média” como para o proletariado carioca e já possuía, na virada do século, uma vila operária e a mais importante fábrica de tecidos de toda a freguesia¹²⁸.

Em Jacarepaguá, coberto pela companhia homônima, observamos caso oposto. A freguesia se destacou, desde a sua fundação, como produtora agrícola, característica que permanece como marca durante todo o século XIX. O mesmo Noronha Santos relata sobre a freguesia no período:

Exporta aguardente, lenha, carvão, milho, muitas ervas e frutas.
A freguesia de Jacarepaguá, conhecida por seu clima salubérrimo, e um dos melhores pontos da vastíssima capital da República para a instalação de sanatórios, segundo a opinião de abalizados médicos.¹²⁹

Essas diferenças, por sua vez, refletem a composição social das freguesias especificamente na presença da escravidão no período de formação das referidas companhias:

¹²⁷ SANTOS, 1965, p. 42

¹²⁸ ABREU, 1988, p.87, 44, 57, 66

¹²⁹ SANTOS, 1965, p.83

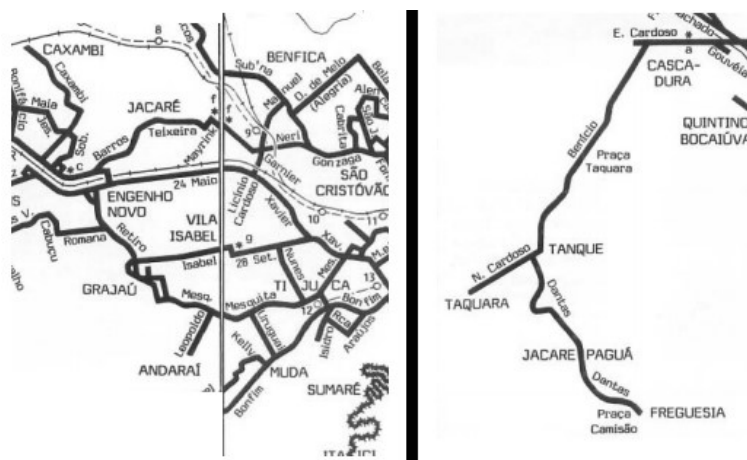
Tabela 13 - Diferença proporcional entre população escrava e livre nas freguesias (1870)

Freguesias	População		
	Livre	Escravos	Total
Engenho Velho	9389 (71,2%)	3806 (28,8%)	13195
Jacarepaguá	4618 (60,5%)	3014 (39,5%)	7633

Fonte: SANTOS, 1996, p.229

O produto final dessa conjunção de fatores se materializa não só em suas especificidades econômicas, mas também nas diferentes formas de organizar seus espaços, conforme observado no mapa a seguir:

Figura 1 - Traçado de linhas de bonde das freguesias do Engenho Velho e Jacarepaguá



Fonte: MOORISSON, 1989, p.100, 101

No primeiro caso se observa que a freguesia, além de cortada pelo bonde ainda era servida por linhas em seu entorno, possibilitando acesso uniforme de ambas as partes do local ao sistema de transportes. Além disso, se verifica a preocupação de integração do bairro a todos os locais de seu entorno. Esse planejamento, cujo traçado do bonde é apenas um dos aspectos, gerou um rápido desenvolvimento da freguesia, contando ainda antes da virada do século com uma considerável estrutura residencial e industrial. No segundo caso, por sua vez,

verifica-se um traçado “horizontal” cuja função era integrar parte da freguesia à estação ferroviária de Cascadura e que apesar das possibilidades e tentativas, nunca se expandiu.

As diferenças presentes nesses dois traçados são fruto do dinamismo imposto pelas configurações das freguesias. No caso do Engenho Velho, visando a grande movimentação de trabalhadores empregados no Centro, o local necessitava de escoamento constante e controlado, envolvendo várias linhas que pudessem transportar essa mão de obra espalhada pela freguesia ao Centro do Rio, onde se concentravam os empregos. No caso de Jacarepaguá, por outro lado, a sua população, composta por livres e escravos, em grande parte vinculada à produção agrícola¹³⁰ se via limitada a um deslocamento que favorecesse apenas o escoamento dessa produção, em grande parte cumprido pela ligação da freguesia com Cascadura e cortando os locais de concentração dessas produções¹³¹. Essas lógicas, embora não tenham sido uma constante em todo o desenvolvimento das duas freguesias, irá marcar os diferentes parâmetros de organização desses espaços distintos.

Considerando as informações até então apresentadas, passemos agora, portanto, a abordar exclusivamente a formação e as características da Cia. Ferro-Carril de Jacarepaguá.

Sua fundação foi decorrente da concessão à Etienne Campas, segundo o decreto 5.399 de 1873, por vinte anos para a construção e a exploração de uma linha de bondes à tração animal que ligasse a freguesia de Cascadura até Nossa Senhora do Loreto de Jacarepaguá. Dentre as determinações contidas no documento, para além das características técnicas dos trilhos e dos carros,¹³² se encontrava a exigência da construção do trajeto até a própria paróquia de Jacarepaguá em até dois anos e de sua extensão até a freguesia de Guaratiba nos dois anos seguintes.

Cumprindo os requisitos iniciais foi inaugurado em 1875 o primeiro trajeto da linha que se estendia da ferrovia D. Pedro II até o Tanque. No mesmo ano, o decreto Nº 5.941, criava a “Companhia Ferro-Carril de Cascadura a Jacarepaguá”, cuja duração seria a mesma que o tempo de exploração da linha, devendo ser dissolvida

¹³⁰ LOBO, 1978, p.250

¹³¹ Cabe destacar aqui que essas áreas de produção servidas pelos bonde eram de exclusividade da família Telles, conforme veremos adiante.

¹³² Para mais informações consultar também SANTOS, 1996, p.208-9

ao final do prazo. Dentre outros aspectos, o registro também determinava o capital da empresa (300 contos de réis) e seu modelo administrativo composto por uma diretoria de três membros: um presidente, um secretário e um tesoureiro.

À essa direção competia as tarefas de convocação da assembleia geral, prestação de contas e organização e contratação de um corpo de funcionários. Seus membros deveriam ter pelo menos cinquenta ações depositadas no cofre da empresa para a candidatura e exercício dos cargos. Somava-se a diretoria um gerente que, escolhido e subordinado à essa, deveria fiscalizar o funcionamento da companhia e auxiliar na sua administração. Coube, portanto, ao próprio concessionário o primeiro mandato de presidente e a organização do projeto que determinaria o traçado inicial da linha, o qual, conforme indicam as fontes, era direcionado para instalação de uma Indústria na freguesia.

Campas era um comerciante francês que residia na corte, pelo menos desde de 1840. No final dessa década já se indica nos registros dos classificados do Almanak Laemmert a propriedade de uma loja de calçados na rua do ourives, importante ponto comercial do Centro do Rio. Segundo os registros de proprietários de seguros de vida da associação “protectora das famílias” publicados no Jornal do Commercio, desde o ano de 1868, Etienne aparece como um dos principais contratantes do serviço, indicando ser possuidor de uma razoável fortuna na época.¹³³ O comerciante tinha interesse em expandir seu negócio e enxergava em Jacarepaguá uma oportunidade para tal: pede, em 1873, mesmo ano de obtenção do privilégio de exploração da linha, concessão por dez anos para “introduzir nesta côrte e na província do Rio de Janeiro machinas e aparelhos destinados a curtir couro, preparar couro plástico e fabricar sapatos em grande escala”.¹³⁴ Essa informação é corroborada pela citação de Noronha Santos em seu relato sobre a obtenção do privilégio de exploração da linha de carris por Campas na freguesia:

¹³³ Pela recorrência do sobrenome e da profissão, é bem provável que Etienne tenha parentesco com J. Campas, francês, fabricante e vendedor de sapatos que possuía uma loja na Rua do Ouvidor na década de 1840 conforme nos indicam alguns anúncios do Jornal do Commercio da década. Delso Renault (1985, p.199,200), também indica que em uma época em que as lojas da Rua do Ouvidor vendiam calçados franceses a “preços altíssimos”, J. Campas foi o responsável pela introdução da primeira fábrica de sapatos de pelica na corte, na referida rua, nº 77. Esses sapatos, de qualidade superior aos importados, provavelmente foram grande fonte de riqueza para seu fabricante.

¹³⁴ JORNAL DO COMMERCIO, 08/11/1868 e Decreto 5.359/1873

No início da exploração do privilégio, cogitou o concessionário em fundar uma fábrica, nela empregando crianças, em número de 120 pelo menos, e dando-lhes alimentação, ensino e vestuário.

Esse estabelecimento, malgrado os esforços de Etienne Campas, não chegou a funcionar.¹³⁵

Curiosamente, apesar da não participação da elite local no pedido de exploração do privilégio do serviço, se observa a sua presença desde a primeira diretoria eleita da companhia (1876 - 1880) através do preenchimento do cargo de presidente por Francisco Pinto da Fonseca Telles, futuro barão da Taquara, cuja família exercia controle sobre a região desde o século XVII. Hélio Vianna nos informa sobre a importância do então comendador à época:

Administrando suas propriedades desde 1864, com 25 anos, o barão tratava de aumentá-las: além de pastos e gado em Santa Cruz, adquiriu terras em Jacarepaguá correspondente hoje às localidades de Campinho, Praça Seca, Mato Alto, Tanque, Taquara, Rio Grande, Cidade de Deus, Gardênia Azul e muitos dos campos que se abriram dali até o mar. O prestígio da família podia ser medido pela frequência com que o casal imperial se hospedava na fazenda da Taquara, fosse para visitas ao santuário da Pena, para pequenas férias ou para rever d. Leopoldina, irmã do imperador que ali convalesceu de doença grave.

Considerado o patriarca de Jacarepaguá, o barão da Taquara personificou o padrão das relações de paternalismo clientelista: realizou obras públicas, construiu e manteve escolas, doou terras a empregados e amigos, erigiu e reformou capelas.¹³⁶

Conforme indicado anteriormente, é provável que os mecanismos legais de controle das ações tenham favorecido a presença de Telles na direção. Mesmo após o fim de seu mandato, o *Jornal do Commercio*, de 01/05/1895, por exemplo, indica a presença do barão no conselho fiscal da empresa, à época, detentor de 90 votos na assembleia da Companhia.¹³⁷

Até o fim da primeira gestão eleita, a extensão da linha, que ligava Cascadura até a estação do Tanque passando pela Estrada de Jacarepaguá (hoje Cândido Benício), indicava uma convergência de projetos entre o barão e Campas, conforme nos indica o mapa a seguir:

¹³⁵ SANTOS, 1996, p.211.

¹³⁶ VIANNA, 1992, p. 71,72.

¹³⁷ Considerando a legislação original de 1875, o barão ultrapassa, inclusive, a quantidade de votos permitida (10 votos) por participante. Segundo essa mesma legislação, para a concentração da referida quantidade de votos, o acionista deveria possuir 450 das 1.500 ações da empresa, demonstrando assim a capacidade do controle das decisões em um único integrante.

Figura 2 - Mapa do Districto Federal de Olavo Freire - 1911 (fragmento)



Fonte: Acervo digital de mapas da Biblioteca Nacional Digital

A região do Tanque, indica esse ponto de encontro entre os projetos. Região de criação de gado, apresentava material para a proposta de Etienne (que não se concretizou)¹³⁸ e também ponto de confluência entre os locais de produção e a Estrada de Jacarepaguá, local de escoamento de mercadorias. Para além dessas utilidades, já se preparava o acesso para os loteamentos realizados a partir de 1890 na Fazenda do Macaco e Engenho D'Água¹³⁹, ambas às margens da referida estrada no Vale do Marangá (atual Praça Seca). Noronha Santos corrobora nosso argumento, ao relatar que a região, dispunha de:

clima salubérrimo e de terras fertilíssimas e adaptáveis a variadas culturas, com promissor futuro na economia do município, faltava-lhe contudo, um serviço de transporte de passageiros e de produtos agrícolas que a empresa de Etienne Campas iniciou em 1875.¹⁴⁰

¹³⁸ Ocorreram outros projetos mal-sucedidos de expansão dos acessos à Jacarepaguá. Carlos Araújo (1995, p.124), indica que para além da fábrica, Etienne Campas, também pretendia “levar seus veículos (...) de Cascadura à Zona Sul, passando pela Barra da Tijuca”, na mesma década, no ano de 1886, Dunlop (1965, p.139-144) relata a tentativa de criação de uma linha de bondes à Vapor entre o bairro de Batafogo e Jacarepaguá, visando a transferência do cemitério da primeira localidade para a segunda. O projeto que teria ponto na região de N. Senhora da Penna (Freguesia) previa ainda a construção de uma capela e duas escolas de ensino primário. A obra foi embargada pelo próprio Estado. Por fim, existiu a própria exigência do governo imperial de extensão das linhas da “Jacarepaguá” até a Freguesia de Guaratiba (garantindo assim uma baldeação até Campo Grande) e para outros locais da própria paróquia, como Rio das Pedras e Rio Grande, que mesmo sobre o risco de caducidade da concessão nunca ocorreram.

¹³⁹ COSTA, 1986

¹⁴⁰ SANTOS, 1996, p. 212

Abandonada qualquer pretensão da instalação da referida fábrica, a gestão seguinte (Theophilo das Neves Leão) indica a continuação do prolongamento da linha através dos 3.918 metros de assentamento de trilhos deixados por seu antecessor¹⁴¹, conforme indicam os dois anúncios publicados pelo Almanak Laemmert nos anos de 1882 e 1891. O primeiro deles:

A directoria desta Companhia, desejando desenvolver o circulo de concurrencia de passageiros e mais tarde de cargas, assim que lhe seja concedida pelo Governo a estação em Cascadura, tem promovido no curto espaço de sua gestão o prolongamento de dous ramaes sendo um para a sede da Freguezia de Nossa Senhora do Loreto de Jacarepaguá, e outro para a Taquara que se prolongará até o Rio S. Pedro. A freguezia de Nossa Senhora do Loreto de Jacarepaguá é de clima ameno e temperado por estar nas fraldas das serras da Tijuca e Gávea, dista hoje da linha de Bonds sómente sessenta minutos da Côrte, offerecendo assim os recursos necessarios de facil transporte a todos que em procura de bons climas ahi queirão residir.¹⁴²

O anúncio seguinte:

A directoria tendo em vista, a vantajosa salubridade da freguezia de Jacarepaguá, tenciona obter o trafego mutuo para transporte de cargas com a estrada de ferro central do Brazil, afim de facilitar o povoamento desta localidade tão aprazível e de clima ameno, oferecendo viação prompta e commoda tanto aos que ahi residem como aos que desejando respirar e gozar de uma atmosfera pura e bastante oxygenada, dirigirem-se a passeio a esse arrabalde¹⁴³.

Os dois destinos indicados nos anúncios (Nossa senhora do Loreto e Taquara), formaram o trajeto total da linha da freguesia que já em 1883, contava com um serviço constante de integração com os trens suburbanos com partidas a cada meia hora. A respeito do processo de evolução do traçado da linha, alguns pontos merecem atenção por indicar a relação do impacto das mudanças ocorridas na segunda metade do século XIX e a ocupação da freguesia.

¹⁴¹ Idem.

¹⁴² LAEMMERT, 1882

¹⁴³ LAEMMERT, 1891

Figura 3 - Mapa do Município Neutro - 1883 (fragmento)



Fonte: Site do Senado Federal, seção biblioteca, obras raras

O primeiro deles diz respeito às áreas que se priorizou integrar. Atestando a influência da elite local nos rumos tomados pela Cia. de Jacarepaguá e no desenvolvimento da Freguesia, indicamos que o traçado completo das linhas de bonde da freguesia, integram toda a área das principais propriedades dos Telles na região (conforme indicadas no mapa): Fazenda da Taquara, Engenho D'Água, Engenho de Fora e Macaco¹⁴⁴. Nesses locais, por sua vez, se concentrava a maior parte da população local.

Como o próprio fragmento do mapa revela, essas não eram as únicas terras produtivas do local, apesar de serem as únicas servidas pelo bonde. Hélio Vianna destacou que, a partir do último quarto do século, convivem na freguesia as grandes propriedades com outras menores, fruto das subdivisões de outras fazendas que experimentaram o declínio do lucro nesse período¹⁴⁵. Já desde o início do século, aparecem as "situações", terras "onde não residem obrigatoriamente, os proprietários que delas retiram lucros e produtos"¹⁴⁶. É bem provável que também tenha ocorrido nessas propriedades reduzidas, situadas nos entornos dessa área

¹⁴⁴ VIANNA, 1992, p.71

¹⁴⁵ Ibid., p. 65

¹⁴⁶ Idem.

servida por bondes¹⁴⁷, a existência de arrendatários escravistas, conforme nos demonstra Santos nos casos de Inhaúma e Irajá¹⁴⁸, enquanto que é certo a persistência dessa forma de produção nas fazendas maiores¹⁴⁹. Caso ilustrativo do fato foi a revolta ocorrida no Engenho Novo no ano de 1887, relatada por Leonardo Soares dos Santos:

Em 20 de dezembro de 1887, os trabalhadores escravizados dessa fazenda fizeram greve. Isso mesmo: greve! Motivo: estavam fartos de tantos maus-tratos. Assim, cruzaram os braços, “visto lhes ser dada ração dobrada de açoites e muito minguada de alimentação”. E prossegue o *Diário do Comércio* (09/01/1888, p. 3) – jornal de onde extraímos a notícia desse magnífico evento: a greve foi levada por aqueles trabalhadores até o dia 29 daquele mês. E foi de tal vigor, que o “Comendador-proprietário” teve que fugir, até porque, diante de tanta afronta, acabou perdendo “amor aos belos ares da fazenda”. Contudo, confirmando a sua índole covarde, o mesmo, durante a fuga, acionou a polícia, “solicitando força para prender dois dos revoltados”. E então, o comendador-fujão teve que engolir outro revés: a força policial se negou a realizar a repressão desse movimento. Escreveu o *Diário*: “as praças recusaram-se desta vez ao mister de capitães de matto”.¹⁵⁰

Para além dos interesses da família Telles, os referidos dados justificam a limitada cobertura do traçado local dos bondes e a concentração populacional no entorno de sua rota. Acontece que, os novos migrantes e trabalhadores livres, quando possível se instalavam perto dessas linhas visando a otimização da venda de seus produtos e o conforto da distância mínima. As vendas e depósitos das freguesias procuravam a rota de deslocamento dos que passavam pelo local, principalmente em direção às pousadas na região do Loreto e dos visitantes que iam à freguesia durante as festas. As áreas mais distantes desse traçado, restavam aos arrendatários mais pobres que abasteciam as feiras locais, ou as grandes propriedades que se apoiavam na escravidão para o escoamento de seus produtos. O próprio Engenho Novo, citado anteriormente, é um exemplo dessa lógica.

Por fim, reunindo as informações desse capítulo e considerando o desenvolvimento apresentado, baseado nas duas correntes de análise proposta por Abreu (1988) e Santos (1996, 2019) e a nossa questão inicial que procura

¹⁴⁷ Vianna (1992, p.65) relata o surgimento de pequenas e médias propriedades nos locais de Covanca, Teixeiras, Santa Maria, Curicica Pau Ferro e Anil.

¹⁴⁸ SANTOS, 1996, p. 2, 184; 2019, p.24

¹⁴⁹ Citado anteriormente na referência à LOBO, 1965, p.250

¹⁵⁰ SANTOS, Leonardo Soares dos. A “Revolta Contra a Escravidão no antigo Engenho Novo”. Em Jacarepaguá também teve luta!. Blog do IHBAJA, 2016

contemplar os objetivos/consequências da implantação do sistema de bondes na freguesia de Jacarepaguá, concluímos conforme o exposto a seguir.

O modelo da “revolução dos transportes” proposto por Abreu pressupõe os transportes como vetores de ocupação, o que de fato, conforme veremos no capítulo a seguir, se realiza, mesmo que de forma limitada em Jacarepaguá. A grande questão desse paradigma é que, priorizando as referidas companhias e adotando o monopólio de zona e o transporte de passageiros como variáveis, se apresenta um modelo de ocupação / urbanização que não descreve a totalidade dos casos da cidade do Rio de Janeiro, conforme demonstrado, por exemplo, na comparação do traçado das linhas de Vila Isabel e da própria freguesia de Jacarepaguá. Isso explica também a desconsideração ou a abordagem limitada das empresas suburbanas, não só na obra de Abreu, mas também nos trabalhos de Weid e Silva.

Em outra via, a proposição de Santos, que contempla o bonde como consequência de um projeto maior, nos garante ferramentas para a análise de fatores específicos das freguesias que experimentaram o processo de urbanização de forma tardia, em geral, as mais afastadas da área central ou que tinham como marca econômica a agricultura. O mais marcante desses fatores, a escravidão, serve como um contraponto dessa “evolução”, apontando que a extensão e a otimização dessas linhas a ela estava subordinada e não o contrário. Para o autor, não se trata de “criar o subúrbio” e nem mesmo de expandir à urbanização, mas, de criar condições de diversificar a economia local de acordo com as condições de cada lugar e respondendo um projeto de Estado para cada freguesia. Sendo assim, compreende-se que essa diversificação econômica se dava de acordo com a otimização possível dentro de uma estrutura que procurava conservar a escravidão como forma de produzir.

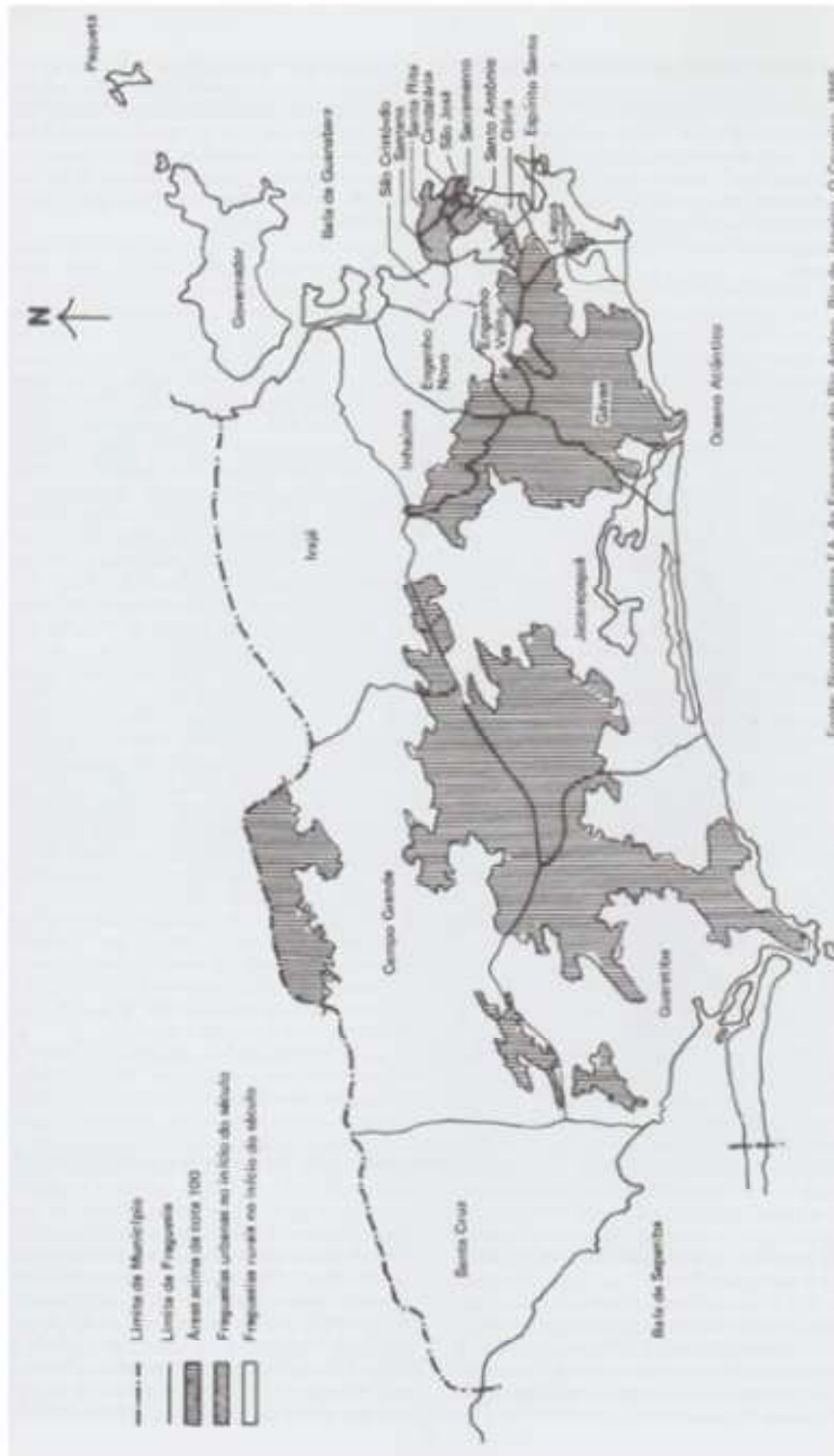
As nossas conclusões sobre o impacto dos transportes na freguesia, portanto, foram as seguintes: em primeiro lugar, o traçado da linha, indica um projeto coordenado pela elite local, em específico, a família Telles, que tinha como seu principal representante, Francisco Pinto da Fonseca Telles, barão da Taquara. Isso fica visível, conforme demonstrado nos mapas, na inconclusão dos outros projetos para a freguesia, no trajeto dos bondes que contempla as propriedades da família, no assentamento dos trilhos realizados durante sua gestão, assim como na sua participação majoritária nas decisões da empresa. Segundo nosso ponto de vista, e também baseado na análise das fontes do próximo capítulo, essas decisões

atendem a um projeto predominantemente econômico, mas sem grandes modificações do perfil rural, conforme nos indica a fracassada tentativa de instalação da fábrica de Campas e o próprio traçado da linha, mas que também em determinada medida favorece um projeto ocupacional. Cabe uma ressalva, visto que a “ocupação” é, por um lado, estimulada pela fragmentação e arrendamento das grandes propriedades locais nas regiões da Taquara e Nossa Senhora do Loreto, onde ainda prevalece uma lógica rural e de permanência do “arrabalde”, e, por outro, no Vale do Marangá, onde já se percebe um caminho para a “urbanização”, materializado no surgimento de uma organização e estrutura característica marcada pelo loteamento das fazendas locais.

Anexos (Capítulo 2)

Anexo 2.01

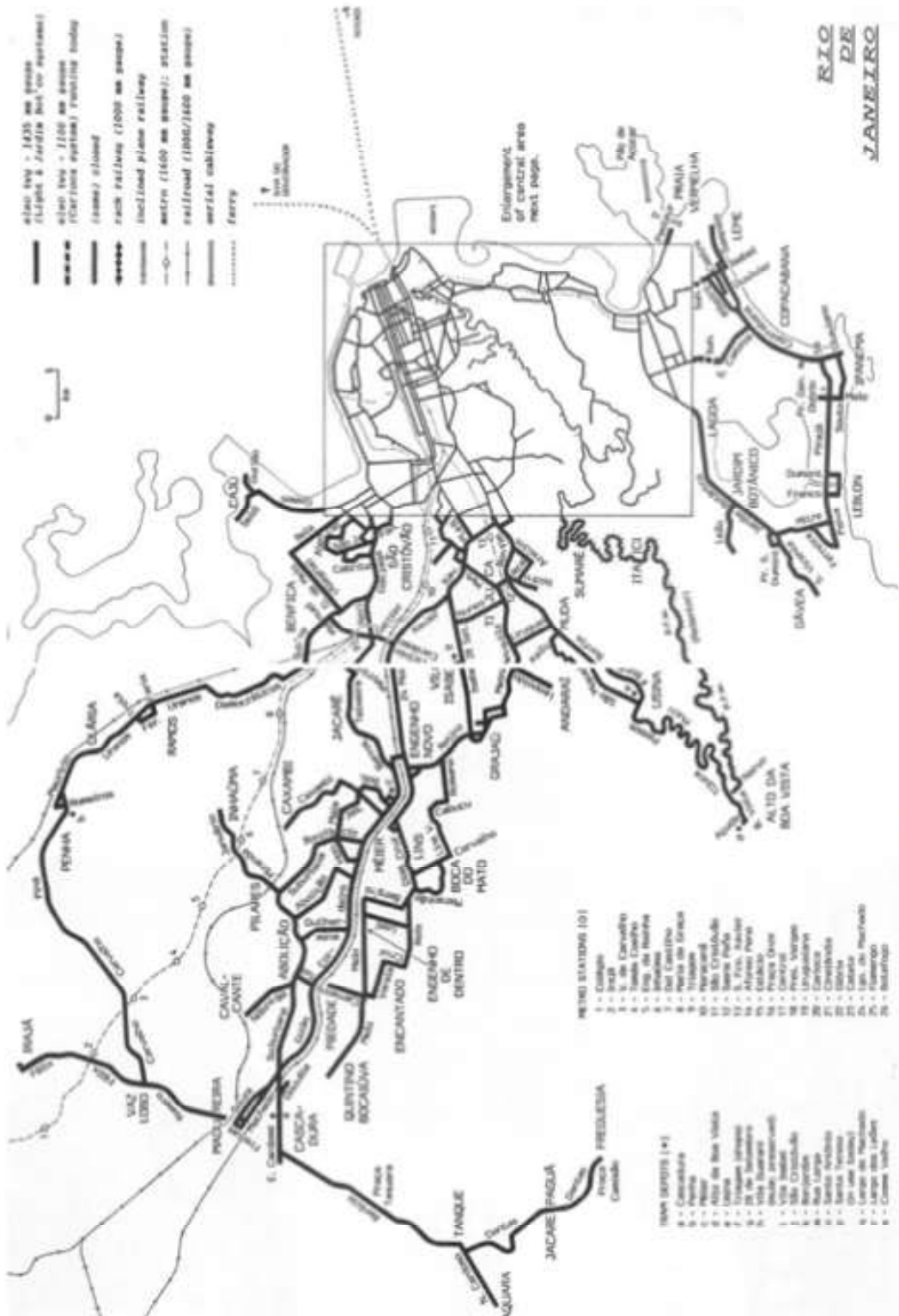
Figura 4 - Mapa das freguesias do Rio de Janeiro no Século XIX



Fonte: ABREU, 1987, p. 38

Anexo 2.02

Figura 5 - Mapa das linhas de bonde após a eletrificação com o nome das estações



Fonte: MORRISON, 1989, p. 100, 101

CAPÍTULO 3 - ORGANIZAÇÃO FUNDIÁRIA E DIVERSIFICAÇÃO ECONÔMICA

Neste capítulo serão discutidos os desdobramentos do processo de diversificação econômica em Jacarepaguá, a partir da transformação da sua organização fundiária e das modificações econômicas nas diferentes regiões da freguesia. Nossa análise se concentra desde o ano de 1870 até o ano de 1890, recorte que compreende o período de ocorrência das principais modificações na organização espacial da paróquia decorrentes da introdução de elementos como a implantação do sistema de bondes e a gradual modificação dos usos da terra no local.

O capítulo foi dividido em duas partes. A primeira consiste em uma introdução à análise do período proposto, onde procuramos apontar a divisão das grandes propriedades e a produção local, além de mapear a população da freguesia. Na segunda parte, nos concentramos no período de 1870 em diante, recorte em que se começam a observar essas fragmentações.

Nas duas seleções que realizamos, analisamos os dados disponíveis em comparação com os processos ocorridos em Irajá e Inhaúma, conforme expostos na obra de Santos (1996) desde a segunda década do século XIX até o seu final. Essa comparação visa não só criar um parâmetro para medir o desenvolvimento da freguesia de Jacarepaguá, como também acrescentar ao debate sobre o processo de complexificação econômica no Rio de Janeiro e sobre a história do subúrbio carioca.

Em relação aos documentos, utilizamos basicamente quatro fontes: os dados censitários disponíveis para as freguesias¹⁵¹; as tabelas, tanto as contidas na obra de Santos (1996), quanto as utilizadas no primeiro capítulo deste trabalho; depoimento de viajantes, em específico o de John Luccock (1942) e os anúncios encontrados no Jornal do Commercio entre os anos de 1870 – 1890. Esses últimos, combinados com as informações disponíveis na obra de Vianna (1992), permitiram

¹⁵¹ Uma observação importante em relação a utilização dos dados censitários consiste em adaptações necessárias para alguns períodos. A comparação com as freguesias de Irajá e Inhaúma se mostrou uma tarefa árdua, visto que tanto as informações, divididas anualmente, quanto as categorias nem sempre estavam disponíveis para a freguesia de Jacarepaguá, em especial entre os anos de 1821 até 1870. A principal lacuna no período se dá em relação a indisponibilidade dos dados para o ano de 1856, impossibilitando parte da análise do impacto do fim do tráfico de escravos na paróquia.

reconstruir um panorama mais pormenorizado da modificação no perfil das moradias, da situação fundiária e na localização da produção da freguesia.

A primeira metade do século XIX foi marcada por parte das transformações decorrentes do processo de transformação da paisagem e da diversificação da produção no Rio de Janeiro. Entre as décadas de 1820 e 1870 ocorre o declínio das grandes propriedades destinadas ao plantio da cana, gradualmente substituída pelo café, proporcionando assim, uma mudança no perfil econômico das freguesias da cidade. Por um lado, o café se apresentava como um produto rentável devido à ausência da concorrência internacional do produto, concentrando assim, a maioria das grandes propriedades na região do Vale do Paraíba¹⁵², local com a geografia e solo mais favorável ao seu cultivo, por outro, a queda da exportação e produção do açúcar encareceu a manutenção das unidades produtivas da cidade do Rio, cujos arrendamentos se apresentaram como uma alternativa a sua conservação. A produção se tornou menos especializada e mais auto suficiente do que no século anterior e a maior parte da produção das paróquias da cidade passaram a ser destinada aos mercados locais e ao Centro, visando cobrir o aumento da demanda por alimentos ocasionado pelo crescimento populacional da chegada da corte no Rio de Janeiro¹⁵³.

Jacarepaguá apresentou crescimento vertiginoso de sua população do entre as décadas de 1820 e 1870:

Tabela 14 - Crescimento populacional da freguesia de Jacarepaguá (1821-1876)

	1821	1838	1849	1870	1872	1876
Livre	2.561 (43,8%)	---	---	4.619 (60,5%)	5.342 (67,3%)	5.627 (68,5%)
Escravos	3.280 (56,2%)	---	---	3.014 (39,5%)	2.591 (32,7%)	2.591 (31,5%)
Estrangeiros	---	79 (1%)	3.797 (34%)	818 (10,72%)	582 (6,53%)	---
Total	5.841	7.302	11.172	7.633	7.933	8.218

Fonte: SANTOS, 1996, p.229, 230; Recenseamento de 1872, 1906; Almanak Laemmert, 1880, p.474

¹⁵² Isso não significa, no entanto, que não houvesse produção de café dentro da cidade do Rio, conforme é apresentado posteriormente nesse capítulo.

¹⁵³ VIANNA, 1992, p.28,64

No ano de 1821, a freguesia apresentava uma população total de 5.841 habitantes, enquanto que, em 1849, expandiu o seu contingente para 11.172 moradores, representando um aumento de 91,3% da sua população. O dado mais expressivo para analisar esse crescimento é o do aumento do número de imigrantes no período. É possível observar que, no ano de 1838, apenas 1,35% da população da freguesia não era brasileira (79 habitantes); já no ano de 1849 essa quantidade aumentou para 33,9% dos habitantes (3.797 pessoas).

O primeiro fator que ajuda a explicar essa variação é a reforma da Estrada Real de Santa Cruz, empreendida pela família real portuguesa, visando a facilitar o acesso à sua residência de veraneio e, após a independência, o deslocamento de tropas, que transforma Campinho em um ponto estratégico de entroncamento de vias e polo de serviços, como hospedaria, alimentação, manutenção de carros e descanso de animais¹⁵⁴. O principal acesso à Jacarepaguá, a Estrada de Jacarepaguá (atual Cândido Benício), comunicava as fazendas locais ao referido ponto comercial.

Esse não é, no entanto, o único fator explicativo para a expansão da população da paróquia. Vianna informa que o perfil fundiário de Jacarepaguá já se apresentava em modificação desde o final do século XVIII¹⁵⁵. De acordo com o referido autor, desde o período já se verificava uma junção de espaços residenciais com unidades de produção, como engenhos, casas de farinha e de depósitos de gêneros. No século XIX, surgem as “residências de campo”, espaços de lazer e bem-estar dos proprietários, onde se praticava a criação de animais e o cultivo de gêneros que, em geral, visavam o abastecimento da propriedade principal localizada no Centro da cidade. Para além dessas residências de veraneio, o depoimento de John Luccock também atesta, desde o início deste século¹⁵⁶, a presença de retalhamento das grandes propriedades locais, visando ao comércio local e a área Central na freguesia. O comerciante inglês ao passar pela propriedade do Engenho Novo, assim relatou:

Esta linda propriedade pertenceu aos jesuítas; o último de seus donos resolveu vendê-la em lotes donde ali se terem erguidos inúmeras,

¹⁵⁴ MARTINS, 2009, p.29

¹⁵⁵ VIANNA, 1992, p. 65

¹⁵⁶ Cabe o destaque que as viagens empreendidas por Luccock, registradas em seu livro *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*, foram realizadas entre 1808 e 1818 em decorrência da abertura dos portos empreendida por D. João VI.

pequenas e encantadoras casas bem situadas; o mato foi posto abaixo, as terras divididas e cercadas por sebes, e a lavoura progrediu com rapidez tamanha, que alegra aos de boa vontade quanto à segurança, tranquilidade e conforto da sociedade humana.¹⁵⁷

As divisões de terra em pequenas propriedades é um fenômeno que ocorre de forma similar em Jacarepaguá, Inhaúma e Irajá até a metade do século XIX. Em linhas gerais, dentro do período as duas últimas freguesias irão manter o seu caráter predominantemente rural e sua sobrevivência vinculada à cidade. A partir das primeiras décadas, a perda de importância do açúcar como principal produto de exportação irá favorecer nessas últimas, a expansão da pequena lavoura, que segundo Santos “se torna predominante”, apesar de que “já era exercida desde as primeiras décadas do século XIX”¹⁵⁸, indicando processo similar ao relatado por Luccock no Engenho Novo de Jacarepaguá.

Ao comparar os dados estatísticos das três freguesias, observamos que entre a década de 1820 e a metade do século também podemos constatar uma série de similaridades. Os dados disponíveis para os anos de 1821 indicam que a condição social das populações são bem similares, apesar de Jacarepaguá possuir número de residentes superior às outras, 5.841 moradores em contraste com 2.840 habitantes de Inhaúma e 3.757 de Irajá, os dados proporcionais em relação à população livre e escrava são semelhantes. Em Jacarepaguá, os livres representavam 43,8% da população total, 39,7% em Inhaúma e 42% em Irajá. Enquanto que a população escrava representava 56,2% em Jacarepaguá, 60,3% em Inhaúma e 58% em Irajá.

Tabela 15 - Comparativo das populações de livres e escravos de Jacarepaguá, Inhaúma e Irajá (1821)

	Jacarepaguá	Inhaúma	Irajá
Livres	2,561 (43,8%)	1.127 (39,7%)	1.577 (42%)
Escravos	3.280 (56,2%)	1.713 (60,3%)	2.180 (58%)
Total	5.841 (100%)	2.840 (100%)	3.757 (100%)

Fonte: SANTOS, 1996, p.229

¹⁵⁷ LUCCOCK, 1942, p. 187

¹⁵⁸ SANTOS, 1996, p.185

O grande problema da comparação dentro desse período se encontra em relacionar a variação da população cativa das freguesias. Dentre os recenseamentos disponíveis (1821, 1838, 1849, 1856), os únicos documentos que indicam a proporção desses indivíduos são os de 1821 e de 1856, nesse segundo ano, no entanto, nenhum dado foi publicado sobre a freguesia de Jacarepaguá. Apesar disso, o crescimento do número proporcional de estrangeiros nas freguesias entre 1838 e 1849, sugerem processos parecidos. Nesse período, Jacarepaguá sofre um acréscimo de 33% de imigrantes, passando de 79 para 3.797 pessoas, Inhaúma de 37,7% (de 37 para 2.070) e Irajá de 29% (de 22 para 1.808).

Tabela 16 - Comparativo da entrada de estrangeiros nas freguesias de Jacarepaguá, Inhaúma e Irajá (1838 – 1849)

Freguesias	1838		1849	
	População Total	Estrangeiros	População Total	Estrangeiros
Jacarepaguá	7302 (100%)	79 (1%)	11172 (100%)	3797 (34%)
Inhaúma	3091 (100%)	37 (1,2%)	5452 (100%)	2070 (38%)
Irajá	5034 (100%)	22 (0,4%)	6700 (100%)	1808 (27%)

Fonte: SANTOS, 1996, p.229, 230; Recenseamento de 1872, 1906; Almanak Laemmert, 1880, p.474

Apesar das similaridades encontradas entre as freguesias até o ano de 1849 e do marcante número de aumento de arrendamentos a partir da crise da escravidão, o desenvolvimento de Jacarepaguá passa a apresentar algumas singularidades a partir da metade do século. Por um lado, multiplicam-se as pequenas propriedades nas regiões da Taquara (Cafundá, Covanca, Teixeiras e Santa Maria) e Freguesia (Três Rios e Anil), por outro, nesses mesmos locais, também aparecem as grandes plantações de café da região: na primeira, na Fazenda da Taquara, Engenho Novo, Engenho do Pau-da-Fome e no Engenho Velho; na segunda, no Engenho D'água. Ainda na Freguesia, no local onde se localizava o Engenho da Serra (atual Estrada Pau Ferro), o café também foi explorado em pequenas propriedades conhecidas como "situações"¹⁵⁹. Essas regiões, cercada de morros, foram ideais para a adaptação do plantio de café que necessita de altitudes elevadas para o seu

¹⁵⁹ Segundo Vianna (1992, p.65), as situações eram "Terras dedicadas ao cultivo do café, onde não residiam obrigatoriamente os proprietários que delas retiravam lucros e produtos."

desenvolvimento. Martins indica que o plantio do produto já era tradicional nessa parte da freguesia:

Ainda no final do século XVIII, sementes e mais tarde mudas de café começaram a ser plantadas intensamente na cidade do Rio de Janeiro. Além da famosa plantação dos padres capuchinos (conhecidos então por *barbadinhos*) há referências ao cafezal do holandês João Hoppman na Estrada de Mata Porcos, do belga Molke na Tijuca, do russo Langsdorff na Fazenda Mandioca e do Dr. Lessesne, antigo lavrador de São Domingos, que plantou 60.000 pés de café em sua fazenda de Jacarepaguá, funcionando como fornecedor de mudas e orientador do cultivo da rubiácea.

A cidade do Rio de Janeiro transformou-se em imenso cafezal, que cobria os morros da Gávea, Corcovado, Tijuca e região de Jacarepaguá. Daí seu cultivo tomou novos rumos. Expandiu-se inicialmente pela baixada fluminense e pelo Vale do Paraíba (...) ¹⁶⁰

A análise do mapa dos cafezais, apresentado à seguir, nos indica a localização das referidas propriedades em Jacarepaguá:

Figura 6 - Mapa da localização dos cafezais nos séculos XVIII e XIX



Fonte: CRULS, 1988

São referenciadas no mapa: Fazenda do Pica Pau, na serra da Tijuca (6); Engenho da Serra (7); Fazenda da Covanca (8); Engenho D'água (9); Fazenda da

¹⁶⁰ MARTINS, 1990, p.7,8

Taquara (10); Sítio do Cafundá (11); Pau da Fome (12); Vargem Pequena (13) e Fazenda de Lessesne (36).

O café, como nos relata Santos, “não tem grande expressão nas freguesias de Inhaúma e Irajá”, alcançando “sua maior expressividade nas freguesias de Campo Grande, Guaratiba e Jacarepaguá”¹⁶¹. Essas mudanças nas características econômicas e fundiárias das freguesias, que se intensificam a partir da metade do século, são consequências do investimento de excedentes do capital estrangeiro na cidade que começa a receber uma infraestrutura correspondente às novas relações econômicas que se impunham e ao novo papel que esses locais passaram a ocupar nessa nova conjuntura, de forma que:

Ao iniciar a década de 1870, embora a cidade ainda se mantivesse atuando plenamente com base na lógica escravista de ocupação e distribuição social do espaço, tanto pelo significativo contingente da população escrava entre seus habitantes, como por continuar tendo sua vida regulada nesse sentido, de fato convivia, sob o mesmo prisma, com uma dinâmica essencialmente capitalista¹⁶²

Percebe-se, assim, que essa reorganização dos perfis das freguesias, expõem as contradições consequentes da convivência de modos de produção antagônicos.

Inhaúma e Irajá assumem funções diferentes nessa nova conjuntura. Ambas as freguesias já haviam passado, desde a década de 1820, por uma inversão no número de livres e escravos, com a disparidade entre essas categorias aumentando a partir da metade do século. Irajá, experimentou um decréscimo populacional e a manutenção de uma vida predominantemente rural. Inhaúma, por sua vez, passou pelo processo de crescimento de sua população e de loteamento e arruamento do seu espaço visando fins residenciais. Essa parte “urbanizada” veio a compor a freguesia do Engenho Novo, criada em 1873, cujo espaço irá delimitar a separação entre a parte urbana e rural da cidade que demarca, ao final do século, o surgimento do subúrbio¹⁶³.

A freguesia de Jacarepaguá, por sua vez, não apresentou uma variação constante no seu número de habitantes. A sua população passou por um pico de crescimento de 90% entre os anos de 1821 até 1849, motivado principalmente pela

¹⁶¹ SANTOS, 1996, p.200

¹⁶² Ibid., p. 218

¹⁶³ Ibid., p.211, 212

entrada de imigrantes¹⁶⁴ na freguesia, seguido de um decréscimo em sua população até o ano de 1870. Apesar disso, o número de habitantes na data final ainda é maior do que o dos anos iniciais. Cabe destacar que, no ano de 1870, a freguesia de Jacarepaguá era a segunda freguesia com a maior proporção de escravos da cidade do Rio de Janeiro (39,5%), quantidade muito superior à Irajá (29,8%) e Inhaúma (16,6%). O número de estrangeiros também é o menor registrado entre as localidades (10,7% em Jacarepaguá; 23,3% em Inhaúma e 16,9% em Irajá). A persistência na grande propriedade cafeeira é o maior responsável por esses índices, aonde segundo os índices apresentados, ainda se utilizava em grande parte da mão de obra escrava. No mesmo período em que parte das freguesias se urbanizava, o Barão da Taquara realizava grandes reformas em sua propriedade promovidas pelo lucro da grande propriedade cafeeira escravista¹⁶⁵. Vianna discorre sobre a Fazenda da Taquara à época:

Reformada na segunda metade do século XIX, período em que o barão desfrutava das grandes rendas do café, a sede ganhou um segundo andar, janelas de vidro plano segundo o gosto da época, platibanda para esconder o telhado, esculturas ao estilo romântico para os jardins. O caminho que a servia ligava-se diretamente ao Tanque e daí ao Campinho e à Estrada para Santa Cruz.¹⁶⁶

Apesar da persistência da importância do papel exercido pela grande propriedade em Jacarepaguá, o seu processo de fragmentação se intensifica a partir de 1870. A mudança na utilização do topônimo Jacarepaguá nas referências à freguesia é um dos exemplos desse processo. Até a metade do século XIX o nome da freguesia se prestava mais a uma identificação na documentação formal e, em determinada medida, categorização geral nos meios de comunicação do que propriamente uma noção popular do local. Segundo Vianna, essa noção só passa a

¹⁶⁴ As fontes utilizadas não nos revelam a origem desses imigrantes, no entanto, o depoimento de Magalhães Corrêa em *Sertão Carioca* (1936) revela que uma quantidade considerável de portugueses se envolveram alocados no comércio de rua da freguesia na década de 1930. É possível também notar a preponderância dessa nacionalidade na conversa com moradores mais antigos do bairro, inclusive na persistência no comércio, principalmente de restaurantes e bares no atual bairro da Freguesia.

¹⁶⁵ Apesar de não referenciado no mapa das plantações de café da região, no capítulo anterior foi citado o Engenho Novo de Jacarepaguá. Essa propriedade, uma das maiores produtoras de café da região ao lado da Fazenda da Taquara, foi palco de uma “greve” de escravos no ano de 1887. Esse exemplo reforça como as grandes propriedades ainda gozavam de alguma importância econômica, e também, como era comum a persistência da utilização de escravos em Jacarepaguá ainda no final do século XIX.

¹⁶⁶ VIANNA, 1992, p.69

ser uma realidade para os habitantes da freguesia, a partir dos anos finais do século XIX:

(...) o topônimo Jacarepaguá foi-se tornando quase uma segunda referência para seus habitantes, que se diziam antes residentes das localidades que compunham o bairro. Por Jacarepaguá entendia-se uma unidade de maior escala, correspondente à região.¹⁶⁷

É preciso observar que, conforme exemplificado no relato do autor, essa noção ainda ocupa à época um papel secundário em detrimento da preferência pela identificação do local em que se vivia, e que, geralmente estava vinculado à grande propriedade local. Essa “incorporação” tardia do nome da freguesia pode ser observada até os dias de hoje, já que os moradores do bairro ainda mantêm o costume de se referir ao “sub-bairro” em detrimento do topônimo Jacarepaguá para identificar o local de residência.

Apesar disso, a “homogeneização” dessas localidades sobre o referido topônimo foi consequência das mudanças ocorridas a partir da década de 1870 no local, consequência do contato entre os polos geradores, tanto entre si, quanto com a área central, através dos bondes, como também entre esses polos e suas adjacências, através das estradas principais da própria freguesia. Nesse último caso, esse contato começa a realizar a distinção entre as áreas de maior importância e seus entornos, assim como hierarquizar essas áreas secundárias. Esses trechos interioranos da zona oeste da cidade do Rio de Janeiro foram descritos através do conceito de “Sertão”¹⁶⁸:

A fragilidade do conceito de núcleo de população, ou centro de localidade, no presente caso, pode ser depreendida pelo emprego do vocábulo **sertão**. Na verdade, em inícios do século, o sertão estava a dois passos das áreas principais. Estava na mata que reocupava antigas plantações, cercado as áreas limitadas que os lavradores e suas famílias podiam, sozinhos, cultivar. Estava do meio para o fim das ruas secundárias surgidas dos loteamentos de fazendas em declínio. Foi nos domínios do sertão que os serviços urbanos que então se implantavam no bairro, passaram a delimitar espaços de circulação restrita. (grifo nosso)¹⁶⁹

Para realizar o mapeamento das mudanças na freguesia no período pretendido é necessário entender essa divisão entre a freguesia, suas localidades principais e sua periferia (sertão), além dos critérios utilizados pelos moradores da

¹⁶⁷ VIANNA, 1992, p. 88

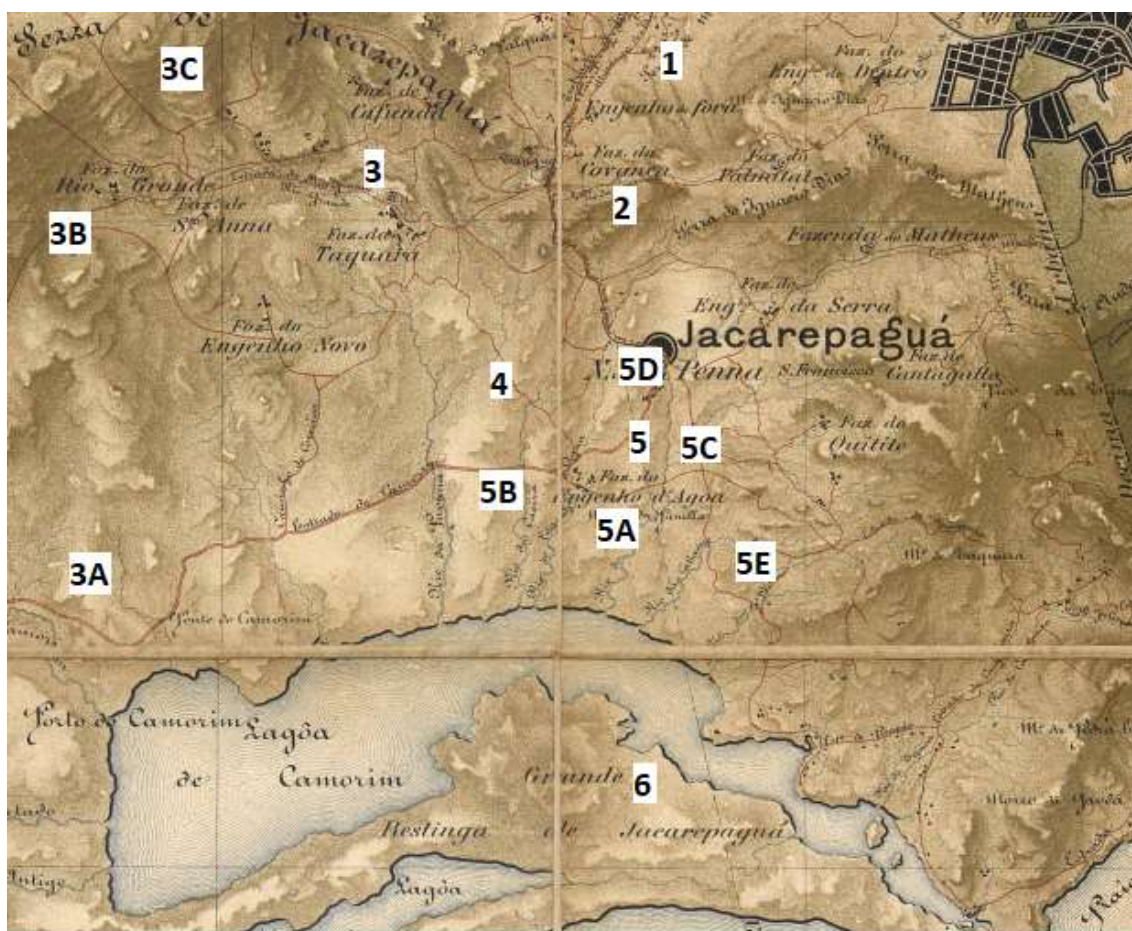
¹⁶⁸ CORRÊA, 1936.

¹⁶⁹ VIANNA, 1992, p.88

época para identificar a divisão desses níveis da freguesia. Utilizamos duas formas específicas para captar essas informações: a divisão geográfica da freguesia elaborada pelo próprio Hélio Vianna¹⁷⁰ a partir da proximidade das linhas de bondes e das principais estradas locais e a divisão política da freguesia, elaborada através do mapeamento do grupo de “fazendeiros” locais.

No primeiro caso, o autor descreve a freguesia a partir de seus cinco polos, de onde se irradia o desenvolvimento local, e, a partir deles, de suas adjacências.

Figura 7 - Representação da divisão geográfica da freguesia



Fonte: fragmento do Mapa do Município Neutro – 1883

O primeiro deles é o Vale do Marangá (1), atual Praça Seca, passagem principal que ligava a freguesia ao Campinho, através da Estrada de Jacarepaguá (posteriormente batizada de Avenida Cândido Benício) e, conseqüentemente,

¹⁷⁰ Ibid., 1992, p.80-87

Cascadura onde se encontrava a estação de trem mais próxima. O local de maior referência nesse ponto é o Engenho de Fora, de onde se referenciavam a maioria dos imóveis e comércios do local e também onde proliferaram os chalés e casas de veraneio a partir do seu retalhamento na década de 1890.

O Tanque (2), é o próximo ponto descrito pelo autor. Local de bifurcação da Estrada de Jacarepaguá, por onde se chegava à Taquara e à região da Porta D'Água (Freguesia) e, posteriormente à Restinga de Jacarepaguá. Esse trecho inicial onde o caminho se dividia ficou conhecido como “Covanca”, nome que o caracteriza até hoje, importante ponto comercial e residencial da localidade.

O terceiro local descrito é o da Taquara (3) ponto final de uma das linhas do bonde e local de moradia do barão da Taquara, principal figura política local. A essa região se encontravam vinculados muitos locais do seu entorno que se confundiam com a própria localidade, situação que prevalece até a atualidade.

A sudoeste (3A) estão situados Curicica, Camorim e Vargem Grande. Nessa área existiam propriedades ligadas ao Barão da Taquara, a outros membros da família Telles e aos religiosos beneditinos. Essas últimas propriedades, ligada às Vargens e à Taquara pela Estrada dos Bandeirantes, abasteceram os mosteiros da Ordem até o início do século XIX, sendo posteriormente divididas e vendidas à família Telles ou arrendadas. A oeste (3B) se encontravam o Rio Grande, Pau da Fome, Santa Maria e Engenho Novo. A parte norte (3C) era composta por Boiúna, Engenho Velho e Catonho. Essa última se encontrava na zona de transição com a freguesia de Irajá, local onde existiu o Engenho dos Afonsos.

O Largo do Pechincha (4) é o quarto local relatado por Vianna. Área que separava Tanque, Taquara e Freguesia, também era ponto de convergência de três estradas importantes: a de Jacarepaguá (trecho do Tanque, hoje Geremário Dantas), Pau Ferro e Tindiba. Essa peculiaridade permitiu que se desenvolvesse um mercado que concorria com o preço das áreas ao redor, lhe rendendo sua denominação.

A Porta D'Água (5), atual Freguesia, era o ponto final da uma das duas linhas de bonde que circulavam em Jacarepaguá. O local foi o primeiro e principal ponto de desenvolvimento da freguesia de Jacarepaguá. A sua delimitação no século XIX e início do século XX estava compreendida no espaço situado entre a Estrada de Jacarepaguá (que cortava toda a Freguesia indo até a Restinga de Jacarepaguá), Ituverava, Uruçanga, e a praça da Igreja Nossa Senhora da Penna (atual praça Camisão) e, assim como a Taquara, possuía em seu entorno uma área ampla que

creceu sob sua “influência”. Nas adjacências estavam o Engenho d’Água (5A) e as áreas da Gabinal (5B), Três Rios (5C), Pau Ferro (5D) e Anil (5E).

Por fim, a Restinga de Jacarepaguá (6), atual Barra da Tijuca, ainda fazia parte da freguesia de Jacarepaguá nesse período. Estava delimitada na área que se estendia pelos locais que margeavam o Alto da Tijuca (Alto da Boa Vista) passando pelas suas lagoas, áreas costeiras e ilhas (sendo a Ilha do Ribeiro a principal delas), Itanhangá, Pica Pau (atual Estrada do Pica Pau) e Muzema. Conforme veremos adiante, apesar do vínculo com a Jacarepaguá, essa área apresenta um modelo de economia e desenvolvimento diferenciado do restante da freguesia.

Quanto à análise da divisão política da freguesia, procuramos definir a localização das principais fazendas da região. Essas propriedades nas quais residiam essas proeminentes figuras políticas e das quais se irradiava o poder local datam dos primórdios da fundação da freguesia, atravessando o período de expansão do café em Jacarepaguá e permanecendo como símbolos de poder até as primeiras décadas do século XX. Para realizar tal tarefa, foi feito um levantamento dos registros da seção “fazendeiros” do caderno de Jacarepaguá contidos no Almanak Laemmert entre os anos de 1870 e 1885¹⁷¹. Nessa parte da publicação se encontravam, para além dessas figuras, a relação de nomes das autoridades locais, a divulgação das sociedades da freguesia, os registros de trabalhadores autônomos e dos comércios locais, todos eles indicados por seu local de atuação. A respeito dessas informações contidas no Almanak concordamos com Limeira quando diz que:

Trata-se, no caso, de uma obra que, a partir dos anúncios que fazia circular, realizava uma espécie de radiografia dos espaços públicos e privados da Corte Imperial e Província do Rio de Janeiro (...) miríade de informações úteis àquele tempo, e que para nós constituem ricos vestígios daquele silencioso passado.¹⁷²

Foi visando realizar justamente essa “radiografia” que nos propusemos a analisar a localização desses grandes proprietários e, posteriormente, o levantamento de outras categorias contidas na referida coluna. No primeiro caso, a pesquisa revelou que para além da análise proposta por Vianna, a freguesia também se encontrava dividida entre áreas de influência política da elite local.

¹⁷¹ Os últimos cinco anos do recorte não puderam ser contemplados visto que somente estão disponíveis no acervo da Biblioteca Nacional as edições até o ano de 1885.

¹⁷² LIMEIRA, 2007, p.18

Se estendendo do Marangá até sudoeste (parte da região do Camorim) e também para o Sul (áreas 1,2,3, parte da 3A, 4 e 5 do mapa geográfico da freguesia) se encontravam as áreas de influência da família Telles. Dentre os membros representados o maior proprietário é Francisco Pinto da Fonseca Telles, barão da Taquara, que é indicado como dono do Engenho de Fora (Marangá), Engenho d'Água (Porta d'Água / Freguesia), Engenho do Pau da Fome, Fazenda União (Camorim) e Fazenda da Taquara. Indica o Almanak que essa última propriedade era uma grande unidade produtora de açúcar com dois engenhos no mesmo local, além de trabalhar com motores movidos a água e vapor¹⁷³. Curiosamente, percebe-se que o açúcar mesmo perdendo força na economia da freguesia ainda se manteve em paralelo ao cultivo do café, desbancando, inclusive, a produção de Irajá:

Os engenhos de Irajá, os primeiros a serem construídos no Rio de Janeiro, eram equipados por moendas de dois rolos horizontais que, para extrair todo o caldo, obrigava passar a cana duas vezes, bem como eram estes movidos por tração animal, o que obrigava a sucessivas paradas para a troca da junta de bois, tendo assim baixa produtividade. Os engenhos de Jacarepaguá, mais novos em cerca de 20/30 anos, possuíam moendas de três rolos verticais que, em uma só passagem, produziam simultaneamente dois esmagamentos na cana, bem como a maioria deles era movido a roda-d'água, em fluxo contínuo e sem paradas.¹⁷⁴

Os outros proprietários da família indicados na fonte são Pascoal Telles Cosme dos Reis, Dona Maria Telles Cosme dos Reis e Francisco Telles Cosme dos Reis, ambos proprietários da fazenda do Engenho Novo (Taquara), sendo esse último o único dono da propriedade a partir da década de 1880. Essa propriedade, que se encontrava dividida desde a metade do século XIX, foi motivo de litígio entre os herdeiros de Pascoal Telles por meio século, episódio que ficou conhecido como “guerra dos concunhados”¹⁷⁵, causando a sua fragmentação e divisão a partir dos diferentes engenhos localizados dentro da propriedade, reunificados em uma única propriedade após a morte desses herdeiros.

O aparecimento e desenvolvimento de grandes propriedades localizadas no entorno dessas zonas centrais revela como a influência dos Telles, concentrada na figura do barão, já era homogênea dentro das áreas citadas. Revela também, como as propriedades da família passavam pelo processo de divisão e arrendamento

¹⁷³ ALMANAK LAEMMERT 1881

¹⁷⁴ MARTINS, 2009, p.137

¹⁷⁵ COSTA, 1995

dentro período proposto. Por vezes, a consideração dos nomes citados na fonte como proprietários (“fazendeiros”), se mostrou ineficaz quando realizado o cruzamento com outros trabalhos escritos sobre a freguesia. O primeiro caso a ser citado é o do próprio Engenho Novo que, segundo Waldemar Costa (1995) já era de propriedade do próprio Francisco Telles à época, indicando assim que os nomes relacionados à propriedade se tratam de terceiros que exploravam essas propriedades, possivelmente como arrendatários.

Outros dois casos ocorridos na década de 1870 também merecem destaque. O primeiro deles é o das fazendas de aguardente do Rio Grande. Essa propriedade fora fundada no século XVIII¹⁷⁶, mas já pertencia ao barão na década de 1860¹⁷⁷, período em que, ainda muito novo, começou a administrar as suas propriedades. Acusa o Almanak que essa fazenda já se encontrava dividida em pelo menos duas outras sob a responsabilidade de Lino José dos Santos Dias e Joaquim Barboza de Matos. Cabe destacar que a classificação “fazendeiros”, que no caso de Jacarepaguá aparece em pequena quantidade no Almanak, indica que esses arrendatários constituíam

uma classe mais valiosa de foreiros que possui já um capital pequeno, que empregam na compra de escravos, cultivando porções maiores de terra e pagando seus foros seja em moeda, seja em trabalho e, ainda, o que é mais comum, em gêneros.¹⁷⁸

Destaca-se ainda o Engenho da Serra, localizado na Porta d’Água, no limite entre a freguesia de Jacarepaguá e o Engenho Novo. Carlos Araújo indica que a propriedade, desde 1877 pertencia aos Tedim e Sequeira, repartida entre a matriarca da família, Dona Francisca, e seus herdeiros¹⁷⁹, mas, sob o controle de apenas um deles: Joaquim José de Sequeira Filho, “moço fidalgo com exercício na Casa Imperial”, administrador de fazenda produtora de “açúcar e aguardente”. No período, o Almanak Laemmert já indicava que a unidade produtora contava com motores a vapor com sistema de turbinas Cail Wectesel. A referência ao título do proprietário e à tecnologia empregada no local demonstra alguma importância do

¹⁷⁶ COSTA, 1995

¹⁷⁷ VIANNA, 1992, p.71-2

¹⁷⁸ LUCCOCK, 1975, p.192 *apud* SANTOS, 1996, p.192

¹⁷⁹ ARAÚJO, 1995, p.77

personagem, ainda assim, à margem, ou, como dito anteriormente, sob a influência dos Telles.

Por fim, a Restinga de Jacarepaguá, área mais isolada e menos dependente da produção agrícola devido à baixa produtividade de seu solo, em grande parte arenoso, se encontrava sob o domínio da Família Serpa Pinto. Durante a maior parte do período analisado, as propriedades locais foram administradas pelo patriarca da Família, Antônio, e, posteriormente, transferidas para o herdeiro de mesmo nome a partir do ano de 1881. Devido às características citadas, veremos mais a frente que essa área experimentou um desenvolvimento oposto ao das áreas anteriores.

Para analisar o desenvolvimento econômico e fundiário dessas referidas localidades, optamos por dois caminhos complementares. Primeiramente, traçar um perfil das propriedades da região e suas modificações ao longo do período abordado e, posteriormente, realizamos um levantamento das unidades comerciais e da distribuição dos negócios na região. Através desses dois fatores, foi possível acrescentar ao quadro generalizado da descrição dos locais uma análise pormenorizada da diversificação geográfica e econômica em cada uma das áreas observadas.

Para entender as características das propriedades da freguesia, realizamos o levantamento dos anúncios contidos no Jornal do Commercio dentro do período da pesquisa. O referido periódico foi um dos mais importantes veículos de divulgação de informações econômicas no Brasil desde o seu ano de fundação, 1827. Entre as décadas de 1870 e os seus vinte anos posteriores, o jornal experimentou uma expansão no número de páginas que duplicam dentro desse período, passando de quatro para oito páginas. A seção dos “anúncios,” analisadas nesse trabalho, ocupava metade dessas páginas. Ocasionalmente, ocorria a publicação de um “segundo caderno” voltado, em grande parte, para suprir as ofertas que excediam o espaço padrão do periódico. Esse veículo de informação foi escolhido como referência, visto que nenhum de seus concorrentes, à época, principalmente o Jornal do Brasil, não apresentavam referências consideráveis sobre a freguesia de Jacarepaguá que, apareciam em geral, limitadas a publicações de convocações para a reunião da companhia de bondes local e, ocasionalmente, a repetição de alguns dos anúncios encontrados no próprio Jornal do Commercio.

Os dados coletados do jornal foram divididos em três blocos específicos. O primeiro, que compreende o recorte de 1870 – 1874, o segundo, localizado entre os

anos de 1875 – 1882 e, por fim, o último, compreendido entre os anos de 1883 - 1890. Essa divisão se justifica, pela mudança de perfil nos anúncios, ocorrida por eventos em dois momentos distintos: o início do funcionamento do sistema de bondes no ano de 1875, com a concretização do seu traçado em 1882, e a expansão da busca por propriedades no local, marcada por um conjunto de melhoramentos na freguesia e o surgimento da propaganda da salubridade no local, iniciados no ano de 1883. Esse conjunto de anúncios, por sua vez, apesar de não serem tratados como totalidade das mudanças fundiárias do local representam um perfil válido de parte considerável dessas mudanças, visto que, ainda prevalecia no período analisado a concentração de terra na Freguesia e, além disso, revela de que forma essas grandes propriedades se adaptaram aos padrões de venda do mercado imobiliário, exemplificando quais características desse parâmetro procuravam atender.

No total foram analisados 99 anúncios, parte deles dedicados à promoção de Jacarepaguá e, em sua maioria, publicidades de venda de imóveis. Desse total, retiramos os anúncios repetidos a partir da análise das semelhanças de características, locais e endereço dos anunciantes, totalizando 74 anúncios para o recorte¹⁸⁰. Os anúncios selecionados foram classificados através das categorias: Tipo de propriedade, ou seja, o tamanho e aparência do imóvel; atributos, ou o que se pretendia expor da propriedade em questão; localização do imóvel; preço e tamanho.

No primeiro bloco (1870-1874), traçamos o perfil desses imóveis no período anterior ao início do funcionamento do sistema de bondes na freguesia (1875). No que diz respeito às características analisadas nos tipos de propriedades, podemos destacar a predominância da oferta de sítios e situações. Essas propriedades estavam localizadas entre a Taquara, Pechincha e Porta d'Água / Freguesia. Entre os principais atributos destacados observa-se a oferta de moradias, e a presença de cafezais e canaviais. Também são recorrentes como atributos a presença de laranjais, “engenhos” para fabricação de farinha e também a oferta de água corrente. Apesar da descrição do preço aparecer em alguns desses anúncios, a ausência de suas medidas torna difícil o cálculo do preço desses espaços.

¹⁸⁰ Dentre a totalidade de anúncios, 15 foram analisados no primeiro bloco (1870-1874), 13 no segundo (1875-1882) e 46 no último bloco (1883 – 1890), dos quais 20 foram retirados apenas dos anos de 1890.

Considerando essas características, o perfil dos imóveis oferecidos nesse período se apresenta como uma propriedade rural voltada principalmente para a produção e localizadas nos polos da freguesia. A referência aos cafezais e canaviais, além da água corrente, voltada não só para o próprio consumo, mas também para a movimentação de motores conforme descrito anteriormente, corroboram essa afirmação. É interessante destacar que, conforme nos indica um anúncio de um “negocio vantajoso” datado do dia 21 de janeiro de 1871, onde se oferece um terreno com abundância de “optimas madeiras para a feitura de carvão”, o escoamento da produção local também era um dos fatores utilizado na promoção da freguesia (mesmo que em menor quantidade que outros atributos) considerando sua “curta distancia das estações do Engenho-Novo ou Cascadura”. Para além desse último anúncio, é interessante destacar uma oferta de leilão publicada em 28 de fevereiro de 1872 que descreve com riqueza esse perfil de propriedade da época:

Joaquim da Costa Guimarães fará leilão das benfeitorias e arrendamento de um extenso sítio com grande casa assobradada no lugar denominado Porto D'Água em Jacarepaguá em um dos dias da próxima semana.
Plantações: 3.000 pés de café, grande canavial, Laranjal, muitos enxertos, mandioca, grandes pastos, boa água corrente.
Animais, etc.: dous burros, dous cavallos, carroças e arado; e para mais informações, á casa do anunciante, á rua do Hospício n.99

A partir de 1875, ano de inauguração do funcionamento da linha de bondes que ligava Cascadura ao Tanque, até o ano de 1882, onde ocorre a conclusão da extensão das linhas até o fim do ramal Porta d'Água, o perfil de oferta é ligeiramente modificado. Em relação aos tipos de propriedade, os “sítios” perdem importância, dando lugar à predominância das recorrências de ofertas de “situações”. Os imóveis do período indicam o surgimento de novas áreas de interesse como o Tanque, local onde agora se situa o ponto de confluência entre as novas linhas que ligavam Taquara e Freguesia à Cascadura, além do aparecimento de propriedades em áreas periféricas como no Bananal, conforme indica a oferta publicada em 11 de maio de 1878, onde se oferece uma “boa situação”, com “boa casa de morada, cocheira, pasto cercado, fabrica de farinha, muitos enxertos, cafezaes, tanque de lavar, rio com boa agua e muito perto do bond” e também em Rio das Pedras, como no anúncio de 28 de fevereiro de 1879, indicando o leilão de “um sítio, com casa de sobrado para vivenda e casa de fazer farinha”. Nesse mesmo ano, o jornal anuncia

o arrendamento da fazenda homônima pertencente aos monges de São Bento, conforme nos mostra o anúncio de 30 de outubro de 1879:

Arrenda-se a fazenda de Camorim, pertencente ao mosteiro de S. Bento; para tratar, na mesma fazenda, com o arrendatário Alexandre José Fróes, e para informações, com Lino José Peixoto de Amorim em Cascadura, rua do Campinho.

É interessante observar que enquanto os primeiros anúncios já indicam o avanço da fusão dos “espaços de sociabilidade” com os “espaços de produção” nas propriedades da freguesia, o terceiro demonstra a intensificação do processo de arrendamento de fazendas das ordens religiosas em Jacarepaguá no andar do século XIX, primeiramente retratado por Luccock no Engenho Novo e agora na Fazenda Camorim. Essas propriedades reforçam o crescimento da divisão das propriedades no local.

Observa-se também que as “moradias” continuam sendo os atributos preponderantes oferecidos, seguidas da oferta de proximidade das linhas de transporte, referenciadas tanto pela “distância da estação de Cascadura” quanto dos bondes em si; seguidos dessas duas principais categorias aparece a presença de água, tanto de rios como própria para consumo; estruturas ou utensílios agrícolas; árvores frutíferas, e não mais cafezais ou laranjais; além de fábricas de farinha. Também se inicia nesse período, ainda em pequenas quantidades, a referência à “salubridade” da freguesia.

Observamos que as propriedades, em geral, mantêm as características do período anterior, mas, gradualmente, passam a ser oferecidas como propriedades para moradia ou estadia e não mais voltadas exclusivamente para o plantio em si como finalidade do imóvel. Essa afirmação pode ser observada tanto na oferta de situações (indicando uma propriedade voltada ao cultivo), em contradição com a amenização desse perfil nas características, como por exemplo, a diminuição da oferta de laranjais e cafezais, assim como a intensificação da oferta de árvores frutíferas e também da facilidade de acesso e proximidade dos transportes, ao nosso ver, indicando a possibilidade de mobilidade para um imóvel de veraneio ou casa de campo. Essa propaganda da mobilidade é corroborada pela publicação, no próprio *Jornal do Commercio*, no ano de 1881¹⁸¹, da abertura de propostas para reparos na

¹⁸¹ Publicado em 4 de junho de 1881.

Estrada de Jacarepaguá pela câmara municipal no trecho de Campinho até Taquara e Freguesia. Dentre os melhoramentos indicados constam: aterros, desaterros, construção de bueiros e desobstrução de sarjetas. Um anúncio publicado em fevereiro de 1875 no periódico exemplifica bem essa transição no perfil da freguesia:

Vende-se, por 10:000\$ ou menos, valendo 20:000\$ uma grande chácara ou situação (...) sita em Jacarepaguá, com 300 braças de frente e 1.400 de fundos, com mata virgem, muitas frutas, capim, café, bem plantada, tendo optima agua de beber, cristalina, rio, etc., com grande casa de morada, cozinha com fogão de ferro, forno de fazer farinha, depositos, engenho; a casa está collocada em linda vista, indo os bonds passar pela porta, e sendo o lugar saudavel e sadio, póde vir-se todos os dias á cidade e dormir em casa por ter estrada de ferro para qualquer fazendeiro tirar interesse: o terreno é varge (...) (grifos nossos)¹⁸²

Esse conjunto de anúncios nos fornecem informações bastante esclarecedoras sobre a nova imagem que se fabricava de Jacarepaguá.

Apoiado ainda nesse último anúncio, a primeira particularidade desse perfil a ser analisada é o tamanho desse terreno. O *Atlas Fundiário do Rio de Janeiro*¹⁸³ nos revela sobre a divisão de terrenos na época:

No período posterior a 1870, percebe-se nitidamente uma diminuição do tamanho dos lotes postos à venda e uma nova lógica na repartição de terra. (...) Encontramos desde loteamentos com 10, 20 lotes até loteamentos com mais de 200 lotes.

A própria definição do tamanho dos lotes urbanos foi, de alguma maneira, influenciada pelas características das antigas chácaras. Um grande número de lotes demarcados nas áreas das fazendas ou chácaras tinha uma metragem média bastante grande, algo entre 20 e 40 metros de testada e 60 a 100 metros de fundura. Tal medida correspondia, em termos de espaço construído, a um casarão de centro de terreno com um enorme quintal atrás, onde facilmente se poderia dar uma criação de galinhas ou porcos. (Grifos nossos)¹⁸⁴

Convertendo o terreno oferecido no anúncio em metros¹⁸⁵, observamos que a referida propriedade possui 660 metros de frente por 3.080 de fundos. Considerando a maior medida dos lotes exposta no *Atlas* (40x100m), teríamos uma divisão de mais de 500 lotes!

¹⁸² JORNAL DO COMMERCIO, 01/02/1875

¹⁸³ RIO DE JANEIRO, 1991, p.56

¹⁸⁴ Apesar de utilizada como exemplo, cabe destacar que os loteamentos urbanos só começam a ser realizados em Jacarepaguá a partir da década de 1890, especificamente na região do Marangá.

¹⁸⁵ Segundo VIZOLLI e MENDES (2016): “Braça, do latim brachia, plural de brachin (braço). Antiga unidade de comprimento, equivalente a 10 (dez) palmos, ou seja, 2,2m (Brasil)”

Cabe ainda observar que, conforme indicado anteriormente, as atribuições do imóvel são utilizadas sempre de forma a promover usos ambíguos da propriedade, indicando tanto o período de mudança presenciado pela freguesia quanto a possibilidade de atrair diferentes compradores. A primeira delas, a promoção da “chácara ou situação” indica, por um lado, o seu uso como uma casa de campo (chácara), reforçada pela posterior indicação de uma “linda vista” da residência local em local “saudável”, ou da possibilidade de utilização para o seu uso agrícola (situação). Algumas das características citadas como a água, ora exposta como “cristalina” ou de “beber”, ou ainda como “rio” também refletem esses usos, no primeiro utilizada para o consumo próprio e no segundo como motor de engenhos. As referências ao bonde, por sua vez, indicam tanto uma possibilidade de deslocamento entre a residência de veraneio e a residência principal (geralmente na área central) como também de escoamento de produção, possibilidade de “interesse” de “qualquer fazendeiro”.

O último período analisado (1883-1890) consolida a análise citada anteriormente. Dentro da série destacada, aumenta consideravelmente o número de referências sobre a freguesia, expandindo os anúncios de venda para também a busca de imóveis, divulgação de melhoramentos no local e promoção das diferentes espaços da freguesia. Todas essas mudanças nas publicações nos mostram com mais clareza os processos de transformação de Jacarepaguá no período.

Em relação às ofertas de propriedades, se consolidam os dois perfis citados no recorte anterior (uso agrícola reduzido e de moradia/estadia), dissolvendo as ambiguidades nos anúncios. Os variados tipos de propriedade como as “chácaras”, “arrendamentos” e outras referências são quase completamente suprimidos dando lugar a divisão entre os “sítios” e “situações” com uma pequena predominância da primeira, concentradas na região da Porta d’Água (atual Freguesia). No fim da década, a valorização do uso agrícola das propriedades começa a desaparecer, dando cada vez mais lugar aos “bonitos” sítios, com “boas casas de vivenda” e “confortáveis moradias” de “boa vista”. A “moradia”, item que permanece no topo da recorrência das propagandas, são mais bem descritas e valorizadas conforme se pretende destacar o caráter doméstico da propriedade. As “plantações”, e os pomares, passam a ser referenciadas como itens de luxo de moradias rurais de veraneio, descritas agora como “pequenos cafezais” ou “pequenas laranjeiras”. Além desses itens esse mesma mudança também se apresenta na descrição dos

“acessórios” agrícolas, como as engenhocas, casas de farinha etc., limitadas agora a fabricação para o próprio uso.

Esses perfis das propriedades mostram que, de fato, Jacarepaguá iniciava o seu processo de transição de uma freguesia isolada, de exclusiva vocação agrícola, ainda presente nas grandes e pequenas propriedades locais que ainda comercializavam esses gêneros, com um local de moradia e repouso para os que buscavam um lugar que os proporcionasse o conforto da distância dos incômodos do centro urbano, conforme nos indicam as novas demandas dos compradores e as mudanças na promoção da freguesia.

Os anúncios de compradores buscando propriedades no local são o primeiro indício dessa mudança. Os novos consumidores procuravam locais que combinassem características rurais e proximidade da área central. Ilustrativo desse perfil é o anúncio do dia 06/08/1889, em que um indivíduo buscava uma “fazendinha” “nas imediações da côrte de preferência para os lados de Jacarepaguá”, ou ainda de outro comprador, cuja publicação de 01/04/1890 indicava a intenção de “alugar, arrendar ou comprar”, um “bom sítio” em Piedade, Cupertino, Cascadura ou mesmo em local “pouco distante, como Jacarepaguá”. Esses clientes procuravam ainda um ambiente que, para além das possibilidades do distanciamento do meio urbano, lhes proporcionasse uma vida saudável e viam no “salubérrimo Jacarepaguá”, como era por vezes referenciada a freguesia nos anúncios, essa oportunidade. Um anúncio do ano de 1887 merece destaque por combinar todas essas demandas:

Precisa-se alugar nos suburbios, entre Todos-os-Santos e Jacarepaguá, uma casa para família regular, com bons aposentos para morada de uma senhora, convenientemente situada em lugar secco e de muita vegetação, boa agua e perto de conducções (...) ¹⁸⁶

Entendendo essas novas tendências, os vendedores da época também exploraram largamente essas combinações procurando sempre atrelar às propriedades todos os elementos possíveis desse novo perfil. Por vezes, elas se localizavam “junto das linhas” do bonde ou a “um quarto de hora de distância” dessas mesmas, por outras, eram situadas em locais altos ou secos, conforme observado no referido fragmento:

¹⁸⁶ JORNAL DO COMMERCIO, 10/10/1887

Vende-se uma (situação), no lugar mais saudavel e secco de Jacarepaguá, um quarto de hora distante do ponto terminal dos bonds da freguezia, com terras proprias e ferteis para quaesquer plantações, casa nova, animaes e diferentes bemfeitorias (...)¹⁸⁷

Outro desses anunciantes, Eduardo P. Soares, proprietário de uma casa de pensão localizada “perto da montanha N.S. da Penna” na Freguesia, visando promover o seu negócio, também combina muito bem esses elementos em um anúncio¹⁸⁸ que se repete constantemente a partir do final desse último bloco:

Tornão-se cada vez mais frequentes os passeios ao saudável bairro de Jacarepaguá, onde está situada a bella montanha de Nossa Senhora da Penna, no cume do qual foi construída a afamada igreja do mesmo nome, e de onde descortina-se soberbíssimo panorama. Graças as commodidades de condução ás excursões a Jacarepaguá serão dentro de pouco tempo as preferidas de todos os que gostão, nos domingos ou em outro qualquer dia, de dar passeios ao campo. Nas proximidades da igreja matriz ha uma excelente casa de pensão, por preços commodos, que offerece, não só alojamento e conforto aos convalescentes, como também comida e dormida aos viajantes: ha bonds á porta, partindo de Cascadura de hora em hora; (...)

Esses últimos anúncios indicam bem como a transição nas formas de vender essas propriedades exemplificam também as mudanças ocorridas no final da década de 1880 na freguesia. Santos (2020, p.146), indica que a propaganda da salubridade da freguesia cresceria cada vez mais com o decorrer do tempo, inclusive superando suas característica de produtora rural. Segundo o autor:

É possível que as áreas mais salubres dos subúrbios fossem visadas por tais segmentos [a “aristocracia suburbana”]. Era o caso de Jacarepaguá. O Suburbio já destacava em 1907 as qualidades dessa freguesia: “outrora importante por seu commercio e indústria, tem sensivelmente decahido. Entretanto, é em extremo salubre e um dos melhores postos desta capital para a instalação de sanatórios.”

É importante destacar também que, conforme nos indica Leonardo Soares dos Santos, reforçando nossa análise, esse processo de mudança no perfil é marcado por duas características. A primeira delas, é a convivência de diferentes tipos de uso da terra durante esse processo de transição:

Neste momento [a partir da década de 1870], parte da zona rural(...) passará a ver a transformação de suas fazendas em lotes urbanos. Numa

¹⁸⁷ JORNAL DO COMMERCIO, 04/12/1889

¹⁸⁸ JORNAL DO COMMERCIO, 01/11/1889

área que vai até o limite entre a freguesia de Inhaúma e Jacarepaguá, verifica-se uma diminuição do tamanho dos terrenos postos à venda e uma nova lógica de repartição de terra. (...) As freguesias eminentemente rurais (onde a maior parte das propriedades se destinavam à atividade agrícola) entrarão no novo século tendo que conviver com o aprofundamento de um processo de urbanização, que se dá seja através do retalhamento das terras, seja pela expansão de obras urbanas com a extensão de linhas de trem, bonde e abertura de ruas e avenidas. Mas por se tratar de um processo marcadamente lento, os usos urbanos terão que conviver forçosamente com os usos rurais, ainda amplamente dominantes.¹⁸⁹

A segunda delas é que essas novas propriedades, em geral, eram ocupadas por um perfil socioeconômico específico:

Esse é um dos aspectos mais instigantes do processo de expansão urbana das freguesias rurais nesse período. Os baixos preços dos terrenos podem sugerir que os segmentos mais pobres elegessem essa região como lugar privilegiado de ocupação. Porém, o custo dos transportes era muito elevado para os padrões daquele segmento. (...) Na prática, a ocupação da região favorecia a ocupação de segmentos de poder mais elevado: militares, funcionários públicos, profissionais liberais, comerciantes etc.¹⁹⁰

Essas modificações, no entanto, não são as únicas apresentadas no Jornal do Commercio. No último ano do período analisado é possível perceber uma mudança nas práticas de conservação e manutenção públicas dentro de Jacarepaguá. Conforme exposto no capítulo anterior, até o final do império esse tipo de serviço funcionava através das relações de paternalismo, promovidos na freguesia principalmente pelo Barão da Taquara¹⁹¹, observada inclusive, na distribuição do traçado e na instalação dos trilhos de ferro na freguesia. Os anúncios espalhados nas publicações do ano de 1890 mostram a iniciativa do Estado em promover “melhoramentos” no local. Foram realizados nesse ano pela Câmara Municipal, o alargamento e melhoria do escoamento da Estrada de Jacarepaguá e da Rua dos Prazeres (edição de 12/03/1890); a manutenção da Estrada da Freguesia (13/03) e da Estrada do Catonho (10/1890); além da instalação de uma bica pública (07/03/1890) e da canalização das águas dos Três Rios mediante a desapropriação de parte do Engenho da Serra (10/1890). Todas essas medidas, não só garantiram uma melhoria na qualidade de vida da freguesia, conforme

¹⁸⁹ SANTOS, 2011, p. 134,135

¹⁹⁰ Ibid., p. 13, 14

¹⁹¹ “Considerado o patriarca de Jacarepaguá, o barão da Taquara personificou o padrão das relações de paternalismo clientelista: realizou obras públicas, construiu e manteve escolas, doou terras a empregados e amigos, erigiu e reformou capelas” (VIANNA, 1992, p.72)

demonstrado nas propagandas, como também facilitaram ainda mais o acesso e a circulação entre as diferentes localidades de Jacarepaguá.

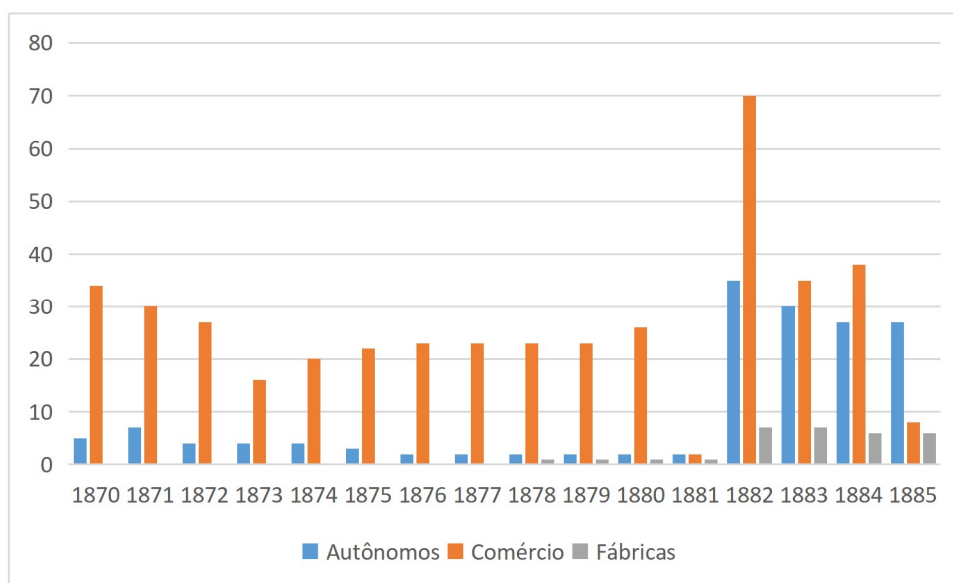
Esse impacto, no entanto, não foi observado apenas nos usos dos imóveis da freguesia, mas também na sua economia conforme nos indicam os levantamentos anuais do comércio de Jacarepaguá do Almanak Laemmert. Para realizar essa tarefa, optamos pela análise de três categorias específicas contidas na seção: profissionais autônomos, divididos pelas diferentes ocupações desempenhadas; o comércio e as fábricas/empresas locais¹⁹². A partir dessa investigação, conseguimos observar tanto a entrada de novos moradores na freguesia, quanto a diversificação dos serviços locais, além da evolução e retração comercial das localidades, através da presença/ausência de estabelecimentos em cada local, fazendo um balanço do desenvolvimento da freguesia em sua totalidade, mas, sem desconsiderar as disparidades na evolução das diferentes regiões de Jacarepaguá.

Cabe destacar que os dados aqui utilizados só podem ser interpretados de forma coletiva, ou seja, por recorrência de anúncios de categorias específicas por lugar, visto que, individualmente essa ausência ou variação de anúncios isolados, podem ocorrer por uma série de fatores como a própria vontade dos anunciantes, o preço dos classificados, a projeção comercial ou pessoal dos vendedores, sendo assim, não necessariamente a ausência de um anúncio indica a saída daquele comércio ou profissional do local. A tendência comercial dos locais, no entanto, revela que o estímulo da concorrência indica uma maior busca por anúncios dos profissionais enquadrados nessas categorias de destaque, indicando o perfil de cada uma das localidades. Por fim, a exposição dos dados de 1881 foram apresentados no gráfico geral, mas as análises anuais desconsideradas, visto que, por motivos desconhecidos por nós, o número de anúncios para o ano são extremamente reduzidos para todas as localidades, não representando, ao nosso ver, uma diminuição real no número de comércios locais, mas, problemas relacionados à captação de anúncios pelo próprio periódico.

A partir da análise do gráfico a seguir, onde essas diferentes categorias aparecem divididas entre os anos de 1870 - 1885 é possível observar que o desenvolvimento da freguesia pode ser dividido em dois blocos distintos.

¹⁹² Para essa categoria, optamos pela classificação “fábrica”. Apesar de não ser a ideal para todos os itens descritos, como a própria sede da Cia. Ferro Carril de Jacarepaguá, ela se enquadra na maioria dos itens analisados.

Gráfico 1 - Distribuição geral das categorias (1870 – 1890)



Fonte: Almanak Laemmert (1870 -1885)

No primeiro bloco, que concentra os dados dos anos de 1870 até 1880, representados na tabela da página seguinte observa-se a predominância dos comércios, representando 86,6% da economia no período, seguidos de um pequeno número de profissionais autônomos (12,5%) e apenas três fábricas (0,9%). A maioria desses negócios eram comércios locais, apontados na fonte como casas de negócio que, em geral, atuavam como intermediários entre os produtores locais externos e os consumidores locais. Quando apresentadas com mais detalhes, são indicadas como “tavernas”, lojas de “secos e molhados”, “padarias” e “armarinhos”. Competiam, por vezes com os vendedores ambulantes, com a vantagem da localização e do horário constante, garantindo maior conforto, oferta de mercadorias e desenvolvimento aos locais em que se apresentavam em maior quantidade. Esses comércios, assim como os ambulantes, eram favorecidos pela facilidade de acesso às mercadorias da freguesia, proveniente tanto do cultivo quanto da criação de animais. Os únicos comércios descritos no período que não são voltados para as necessidades básicas dos moradores é um hotel, que, assim como a fábrica, se localiza na região da Restinga de Jacarepaguá. Dentre os profissionais autônomos listados no bloco, encontramos a referência a dois “médicos”, dois “professores” (referenciados apenas no ano de 1871 e sem localidade definida), um “boticário”

(farmacêutico), um “marceneiro” e um “barbeiro”. Conforme se observa, também todos voltados apenas para necessidades básicas da freguesia.

Nesse primeiro momento, observa-se que dentre a totalidade de anúncios concentrados na categoria “comércio” 75,8% das ocorrências se encontravam concentrados em três regiões de Jacarepaguá: a Taquara é responsável por 35,2% desse percentual, seguido de Freguesia / Porta d’Água (25,9%) e da Restinga (14,7%). Os autônomos, se encontravam distribuídos dessa forma: a Taquara dentro do período, concentrava 5,6% dos anúncios, a Freguesia, 4,1%, e o Pechincha, 2,5% de um total de 12,5% da representação dos anúncios na totalidade. Esses quatro locais são responsáveis por 91,7% dos anúncios desse primeiro bloco, distribuídos dessa forma: Taquara com 40,8% dos anúncios, Freguesia / Porta d’Água com 30%, Restinga com 15,6% e Pechincha com 6,2%.

Tabela 17 - Distribuição dos anúncios por região com porcentagem em relação à totalidade de ocorrências (1870 - 1880)

Localidades	1870 - 1880		
	Autônomos	Comércio	Fábricas
Marangá (R1)	1 (0,3%)	12 (3,7%)	0 (0%)
Tanque (R2)	0 (0%)	11 (3,4%)	0 (0%)
Taquara (R3)	18 (5,6%)	113 (35,2%)	0 (0%)
Pechincha (R4)	8 (2,5%)	12 (3,7%)	0 (0%)
Freguesia (R5)	13 (4,1%)	83 (25,9%)	0 (0%)
Restinga (R6)	0 (0%)	47 (14,7%)	3 (0,9%)
Participação na totalidade	40 (12,5%)	278 (86,6%)	3 (0,9%)

Fonte: Jornal do Commercio

O segundo bloco, que se estende do ano de 1882 até 1885, apesar do recorte reduzido, é marcado por uma série de mudanças no perfil econômico da freguesia. O número de anúncios comerciais apresenta uma média de publicações por ano superior ao bloco anterior (média de 38,2 publicações anuais no segundo bloco contra 25,3 no primeiro). O número de anúncios de profissionais autônomos nesses quatro anos (118) é quase o triplo das referências encontradas nos onze anos anteriores (40). A categoria “fábricas” também sofre um aumento considerável passando de um para cinco registros no período.

A categoria comércio aumenta o número de recorrências, mas gradualmente perde a sua preponderância em relação às outras entradas. Com exceção de 1885, todos os outros anos apresentam um número maior de anúncios que no bloco anterior. De fato, essa retração verificada no ano de 1885, ao nosso ver, não indica uma retração do comércio local, mas apenas uma diminuição da publicação de anúncios de “casas de negócio” (“tavernas” e “armarinhos”), acompanhando, no entanto, a diversificação dos serviços dentro da categoria, mantendo os anúncios do novo “hotel”, o aumento no número de “padarias” e de um depósito de “secos e molhados”. Os registros também se encontram mais distribuídos entre as regiões: A Taquara permanece com o maior número de recorrências (26,6%), a Restinga com 24,6%, seguida de Pechincha (19,5%) e Freguesia (16,1%).

Tabela 18 - Distribuição dos anúncios por região com porcentagem em relação à totalidade de ocorrências (1882 - 1885)

Localidades	1882 - 1885		
	Autônomos	Comércio	Fábricas
Marangá (R1)	17 (5,7%)	9 (3%)	0 (0%)
Tanque (R2)	6 (2%)	5 (1,7%)	2 (0,7%)
Taquara (R3)	28 (9,4%)	51 (17,2%)	0 (0%)
Pechincha (R4)	46 (15,5%)	12 (4%)	0 (0%)
Freguesia (R5)	21 (7%)	23 (7,8%)	4 (1,3%)
Restinga (R6)	0 (0%)	53 (17,8%)	20 (6,8%)
Participação na totalidade	118 (39,7%)	153 (51,5%)	26 (8,8%)

Fonte: Jornal do Commercio

A categoria de autônomos é a menos assimétrica do bloco, apresentando números expressivos em quatro locais. O Pechincha, que mantém o número de anúncios comerciais, aparece com a maior concentração de autônomos, referenciado 46 dos 118 anúncios da categoria, 15,5% da totalidade de anúncios do bloco. A Taquara aparece em seguida, com uma parcela de 9,4%, seguida da Freguesia (7%) e do Marangá (5,7%) e do Tanque, com 2% dos registros. Nenhum registro foi atribuído à Restinga de Jacarepaguá na categoria.

Dentro do recorte, a maior novidade se apresenta pelo crescimento do número de fábricas / empresas na freguesia. Se até o ano de 1880, Jacarepaguá contava com o registro de apenas uma fábrica de cal, nesse último recorte esse número aumenta para cinco, quase todas localizadas na Restinga de Jacarepaguá. As exceções se dão pelo registro de uma “fazenda de secos e molhados” localizada

na região da Porta d'Água/Freguesia, provavelmente atuando como uma fornecedora local de gêneros e pela Cia. Ferro Carril local, transferida de Cascadura para o Largo do Tanque. Apesar de não se caracterizar como uma “fábrica”, achamos conveniente a inclusão desse último registro, visto que, além de um modelo característico de negócio capitalista, onde, conforme se viu no capítulo anterior, se introduziu parte do trabalho assalariado em Jacarepaguá, também carrega consigo uma série de outras estruturas como a oficina de manutenção de bonde e o estábulo onde se cuidavam dos animais¹⁹³ que inicialmente movimentavam o bonde, ambas administradas segundo essa nova lógica econômica que se introduzia na freguesia.

Essa primeira análise da freguesia nos permite identificar de forma geral as diferenças econômicas dentro dos dois blocos de análise propostos¹⁹⁴. Verifica-se, dentre as categorias propostas para analisar a economia da freguesia, que o comércio será, durante todo o período, a principal atividade exercida e que, com exceção do ano de 1885, irá sempre apresentar uma maior número de registros que as outras categorias. No primeiro bloco, o comparativo entre o comércio e as demais categorias indica grande disparidade dessa categoria em relação às outras. No segundo bloco, conforme dito anteriormente, essas diferenças diminuem, por um lado motivada pela retração no número de anúncios de comércios tradicionais, como as tavernas e armazéns, e por outro, pelo aumento do número de profissionais autônomos e fábricas. Apesar dessa visão nos garantir um panorama dessas mudanças, não é possível analisar com propriedade a participação de cada uma dessas localidades nesse processo, cabendo portanto, uma análise individual de cada uma das regiões.

O Marangá, primeira região dentro da divisão geográfica da freguesia, apresenta durante todo o primeiro bloco quantidade baixíssima de registros, tendo

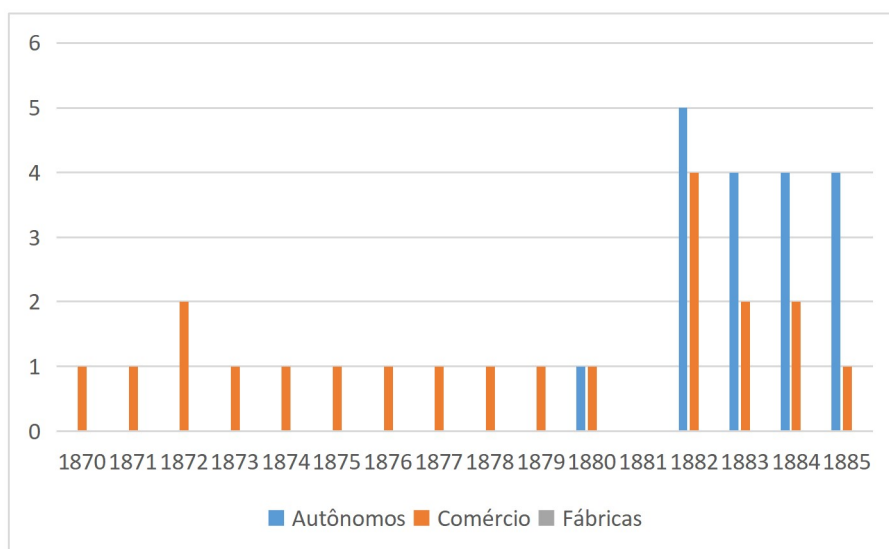
¹⁹³ O Jornal do Commercio faz algumas referências às duas estruturas, sem no entanto, dar muitos detalhes. Sabemos que a oficina de manutenção se localizava em Cascadura, mas que constantemente, a partir dela, se dava a atuação de engenheiros e mecânicos em Jacarepaguá, seja na manutenção dos trilhos e carros enguiçados ou descarrilhados. A fonte não faz referência ao estábulo, mas é grande a probabilidade de sua localização na freguesia, devido às características locais.

De fato a diversificação do comércio local, principalmente voltada para o surgimento de fábricas parecia ser uma constante na época. Mesmo localizado fora do período de pesquisa desse trabalho, é interessante destacar os anúncios surgidos a partir de 1900, da Companhia Engenho Central de Jacarepaguá que não chega a prosperar, mas que, foi vista como um grande empreendimento à época.

¹⁹⁴ Anexo 3.01

até o ano de 1880 a entrada de apenas duas casas de negócio (12 registros), representando apenas 4,3% da totalidade da freguesia, e de um barbeiro, 2,5% do total de autônomos de Jacarepaguá nos onze primeiros anos analisados. No segundo bloco, tanto as referências a profissionais autônomos quanto de comércios aumentam. Em relação às primeiras, são contabilizadas o total de quatro tavernas e armarinhos e, no segundo caso, o aparecimento de dois ferreiros e três negociantes de animais (totalizando nove registros), categoria essa que se tornaria uma tradição da localidade, presente até hoje nas tradicionais feiras de domingo da Praça Seca. Nesse segundo bloco, a presença desses profissionais aumenta consideravelmente dentro da totalidade da freguesia, 14,4%, enquanto que o comércio apresenta uma pequena variação, 5,9%.

Gráfico 2 - Distribuição das categorias no Marangá (Região 1)



Fonte: Almanak Laemmert

Tabela 19 - Distribuição dos anúncios no Marangá com porcentagem em relação aos registros de categorias

Marangá	Comércio	Total	Autônomos	Total	Fábricas	Total
(1870 - 1880)	12 (4,3%)	278	1 (2,5%)	40	0 (0%)	3
(1882 - 1885)	9 (5,9%)	153	17 (14,4%)	118	2 (7,7%)	26

Fonte: Jornal do Commercio

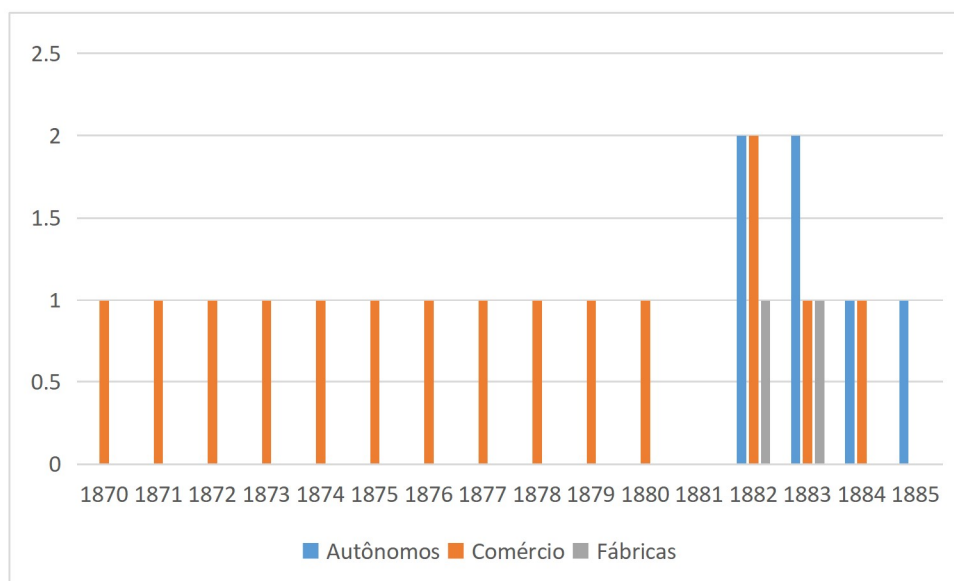
É importante destacar que as referências da localidade também mudam de um bloco para o outro. No caso do primeiro bloco, todos os anúncios aparecem localizados predominantemente no “Engenho de Fora”, tradicional propriedade da família Telles no local. Com o passar dos anos, essas referências vão se

fragmentando, e passam a aparecer em locais como “Campinho” ou “Marangá”. Essa mudança indica, por um lado, que o comércio local se expande, considerando a distância entre o Engenho de Fora (na ligação entre o Marangá e o Tanque) e o Campinho (ligação Marangá e Cascadura) e, por outro, que a diversificação das localizações, com ênfase na classificação “Marangá”, demonstra uma gradual perda de importância das grandes propriedades no local.

O Tanque, região 2, é o local com menor número de referências dentre as localidades aqui abordadas. Durante o primeiro bloco, o local apresenta apenas o registro de uma “casa de negócio” (4% da totalidade da freguesia), categoria genérica que agrupava os comércios essenciais como os armazéns, tavernas e lojas de secos e molhados. Nesse período, nenhum profissional liberal aparece nos anúncios da localidade. No segundo bloco, ocorre uma mudança considerável em ambas as categorias, o comércio local aumenta o número de recorrências, mas não acompanha o crescimento total da freguesia, reduzindo sua participação para 3,3% do total. Em relação aos profissionais, aparecem anúncios de “pedreiros” na região que vão representar 5% do total da categoria. É muito provável que esses profissionais tenham se estabelecido na localidade devido a sua capacidade de mobilização, característica essencial para a profissão. Ocorre que o entroncamento que dividia as linhas de bonde se localizava na região¹⁹⁵, no ponto conhecido como Largo do Tanque, onde se fazia a transferência da linha de Cascadura/Taquara para o ramal Porta d’Água/Freguesia.

¹⁹⁵ Ainda hoje, o Largo do Tanque é um importante ponto de encontro das linhas de transporte público do bairro, sediando, inclusive, uma estação de BRT de ponto obrigatório das linhas expressas.

Gráfico 3 - Distribuição das categorias no Tanque (Região 2)



Fonte: Almanak Laemmert

Tabela 20 - Distribuição dos anúncios no Tanque com porcentagem em relação aos registros de categorias

Tanque	Comércio	Total	Autônomos	Total	Fábricas	Total
(1870 - 1880)	11 (4%)	278	0 (0%)	40	0 (0%)	3
(1882 - 1885)	5 (3,3%)	153	6 (5%)	118	2 (7,7%)	26

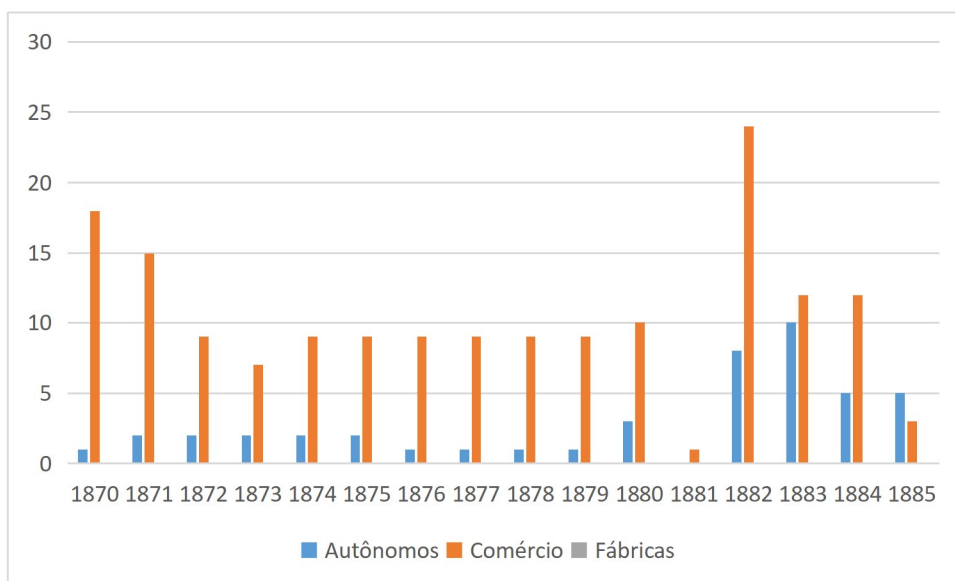
Fonte: Jornal do Commercio

O maior destaque da localidade, conforme referenciado anteriormente é a transferência da sede da Cia. Ferro Carril de Jacarepaguá de Cascadura para essa região (indicada genericamente no gráfico na categoria “fábricas”). Essa empresa será responsável pela convergência de uma lógica capitalista para a economia local, colocando em contato diferentes formas de produção e possibilitando parte das mudanças previstas para a freguesia nesse novo quadro que se estabelecia na cidade.

Em relação às localizações dos anúncios, predomina nos dois blocos a referência à “Covanca”, indicando o ponto de início da ocupação da região e concentração dos seus serviços. Assim como nas referências ao Marangá, a análise do *Mapa do Município Neutro*, exposto anteriormente, mostra a intensificação de povoamentos nesses locais desde a década de 1880.

A Taquara, região 3, é um dos pontos de maior desenvolvimento registrado dentro do período apresentando grande parte dos números de comércios da freguesia e parcela significativa dos anúncios de profissionais autônomos da freguesia.

Gráfico 4 - Distribuição das categorias em Taquara (Região 3)



Fonte: Almanak Laemmert

Tabela 21 - Distribuição dos anúncios na Taquara com porcentagem em relação às categorias

Taquara	Comércio	Total	Autônomos	Total	Fábricas	Total
(1870 - 1880)	113 (40,6%)	278	18 (45%)	40	0 (0%)	3
(1882 - 1885)	51 (33,3%)	153	28 (23,7%)	118	0 (0%)	26

Fonte: Jornal do Commercio

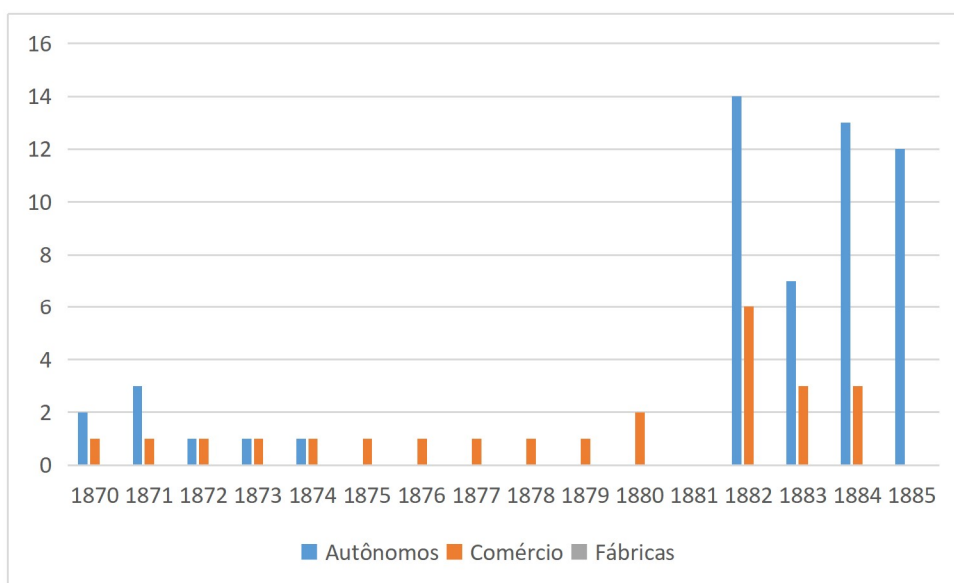
Dentro do primeiro bloco analisado, a Taquara concentra 40,6% de todos os comércios de Jacarepaguá, divididos entre as categorias “casas de negócio” e duas “padarias”. Essas atividades comerciais se encontram concentradas no centro da Taquara, local de acesso da fazenda de mesmo nome e de seus entornos imediatos: Rio Grande, Catonho e Engenho Velho. A outra parcela desses comércios se estendem até locais como Vargem Grande, local de maior concentração dentre essas áreas secundárias, (contando, inclusive, com uma loja de louças, única na região). Santa Maria (por vezes referida como Rio Pequeno), Abaeté (Camorim) e

Pau da Fome. Dentre os profissionais autônomos do local, responsáveis por 45% dos anúncios da categoria no período, são mencionados: dois “barbeiros”, em Abaeté e Vargem Grande e um “boticário/farmacêutico”, na Taquara.

No segundo bloco, o comércio diminui sua participação em Jacarepaguá, passando a ocupar 33,3% do total da freguesia. Os autônomos também sofrem uma diminuição em sua participação total (23,7%), no entanto, com acréscimo de novas categorias como “carpinteiros”, concentrados na Taquara e em Vargem Grande, um “alfaiate”, no Abaeté, além da presença de dois dos cinco professores públicos registrados em Jacarepaguá (Taquara e Vargem Grande). Cabe destacar aqui que apesar da diminuição da participação das duas categorias na totalidade da freguesia, o número de registros para a Taquara aumenta no segundo bloco, conforme nos mostra o gráfico, indicando não uma retração na economia na localidade, mas, um aumento geral dessas categorias e seu espalhamento pelas outras regiões.

O Pechincha, região 4, é a que apresenta a maior disparidade no seu desenvolvimento entre os dois blocos. Marcada por uma participação quase irrelevante nos registros nos onze primeiros anos, apresenta um crescimento considerável nos últimos quatro anos analisados.

Gráfico 5 - Distribuição das categorias em Pechincha (Região 4)



Fonte: Almanak Laemmert

Tabela 22 - Distribuição dos anúncios do Pechincha com porcentagem em relação às categorias

Pechincha	Comércio	Total	Autônomos	Total	Fábricas	Total
(1870 - 1880)	12 (4,3%)	278	8 (20%)	40	0 (0%)	3
(1882 - 1885)	12 (7,8%)	153	46 (39%)	118	0 (0%)	26

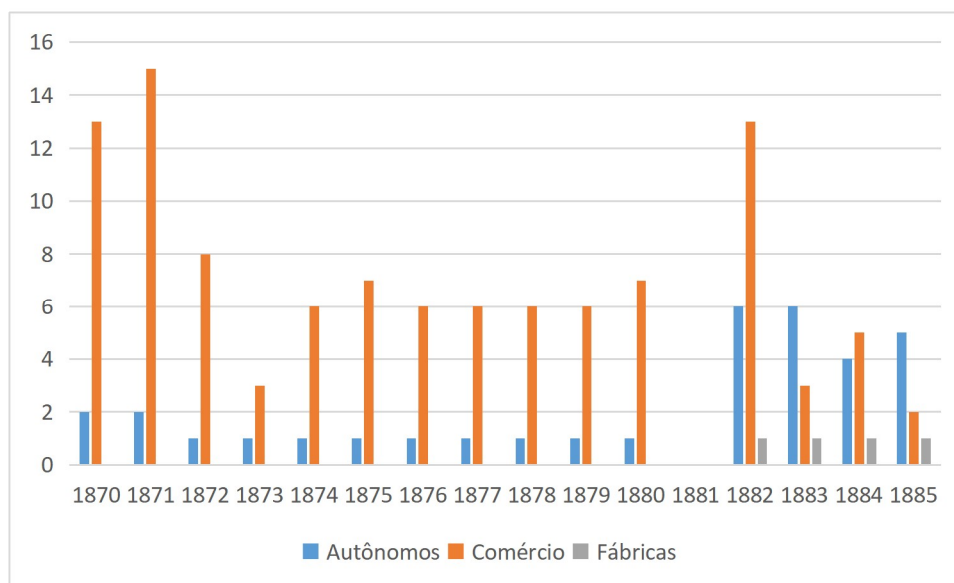
Fonte: Jornal do Commercio

No primeiro bloco, os registros de negócios apontam a presença de apenas duas “casas de negócio” no local da Banca Velha, atual Estrada Edgar Werneck, sendo a última delas registrada somente no último ano do recorte, apresentando uma taxa de participação de apenas 4,3% no total da freguesia. São registrados como profissionais autônomos, dois “médicos” localizados na Estrada do Capenha e na referida Banca Velha e um “Marceneiro” no Campo de Areia. Essa segunda categoria ocupa 20% da totalidade de registros de Jacarepaguá no período.

No segundo bloco, o número de registros na localidade aumenta consideravelmente em relação a totalidade ampliando sua participação na economia local. O Comércio se expande para o local do Barro Vermelho aumentando para 7,8% de sua quantidade na totalidade da freguesia. O maior aumento, no entanto, é do número de autônomos no local. O período é marcado pela inserção de uma variedade de categorias nos anúncios como “pedreiros”, “marceneiros”, “escultores” e “charuteiros” espalhados pelas localidades da Pau Ferro, Campo das Flores, mas, concentrados na Banca Velha e Barro Vermelho, concentrando 39% dos anúncios da categoria, a maior da freguesia. Conforme dito anteriormente, o surgimento de uma feira local que competia com os comércios da Taquara e da Porta d’Água / Freguesia, aliados à extensão das linhas de bonde passando pelo local, favoreceram a criação de um grande centro comercial no local (Barro Vermelho), local que concentra até hoje a principal estrutura econômica local com a presença de uma Lona Cultural, um shopping, comércio e residências e onde, até hoje, se realiza a feira local. Esse último local, assim como o novo acesso ao Engenho d’Água (Banca Velha) se consolidaram como os dois pontos principais de desenvolvimento da localidade.

A Porta d'Água, ou Freguesia, região 5, é o local que irá nesses primeiros onze anos dividir os valores mais expressivos de participação na economia de Jacarepaguá. Local de fundação da freguesia, é a partir dessa região que se espalha o desenvolvimento local. Através da análise do gráfico a seguir, observa-se que a evolução econômica do local vai gradualmente invertendo as disparidades entre o comércio e número de profissionais autônomos.

Gráfico 6 - Distribuição das categorias em Freguesia (Região 5)



Fonte: Almanak Laemmert

Tabela 23 - Distribuição dos anúncios na Freguesia com porcentagem em relação às categorias

Freguesia	Comércio	Total	Autônomos	Total	Fábricas	Total
(1870 - 1880)	83 (29,9%)	278	13 (32,5%)	40	0 (0%)	3
(1882 - 1885)	23 (15%)	153	21 (17,8%)	118	4 (15,4%)	26

Fonte: Jornal do Commercio

No primeiro bloco, os anúncios do comércio no local concentram o segundo maior número de registros em Jacarepaguá, 29,9%. Aparecem divididos entre “casas de negócio” e “padarias”, espalhados por Uruçanga, Engenho d'Água, Ladeira e Estrada da Freguesia, com maior número de registros nesses dois últimos lugares. No segundo bloco, a participação, assim como o número de registros diminui, passando a ocupar 15% da totalidade de Jacarepaguá. Nesse segundo

caso, as categorias foram mais especificadas, dando lugar às categorias “tavernas e armarinhos” e “secos e molhados”, permanecendo a sua concentração nos mesmos lugares dos blocos anteriores. Cabe destacar aqui que a pousada do Sr. Soares, citada anteriormente nos anúncios sobre a salubridade também aparece na freguesia no final do século, fora dos registros do Almanak Laemmert. Ainda nesse bloco aparece o registro de uma fazenda produtora de secos e molhados na ladeira da freguesia, o que, em parte, aponta o motivo dessa divisão de categorias no último recorte.

Em relação aos trabalhadores autônomos, nos onze primeiros anos a freguesia também ocupava o segundo lugar na participação da economia de Jacarepaguá com 32,5% dos anúncios. Nos registros aparecem como profissões apenas um “médico” e um “boticário”, alocado na “Gabinal”. No segundo bloco, essa participação na totalidade cai para 17,8%, apesar do aumento no número de registros e na variação de categorias, indicando assim um crescimento geral na entrada de profissionais em Jacarepaguá. Nesse segundo bloco, são acrescentados aos registros dois “alfaiates”, dois “professores públicos”, ambos na Estrada da Freguesia, quatro “pedreiros”, localizados no Bananal, área mais afastada do centro da região, e um “negociante” particular de “secos e molhados” na Porta d’Água.

A Restinga de Jacarepaguá, futura Barra da Tijuca, região 6 dentro da divisão apontada, é a última área a ser analisada. Essa região, pela carência de terras férteis (em grande parte arenosas), apresentará uma evolução diferente das outras áreas apresentadas. A Restinga, ponto de conexão entre a Tijuca, Campo Grande e Jacarepaguá, será alvo de uma série de projetos que visavam facilitar a sua integração através da construção e extensão de ferrovias¹⁹⁶ até o local, sem nenhuma conclusão, no entanto. Relata Noronha Santos que, ainda em 1888, “velhíssimas seges¹⁹⁷ se empregavam, uma vez ou outra, no tráfego de estradas que serpenteiam as quebradas da Tijuca e de Jacarepaguá” e também que, em 1906, “as últimas diligências urbanas que (...) se empregavam no serviço de carga”, continuavam ainda atuando “no tráfego da Serra da Tijuca e, por vezes nas

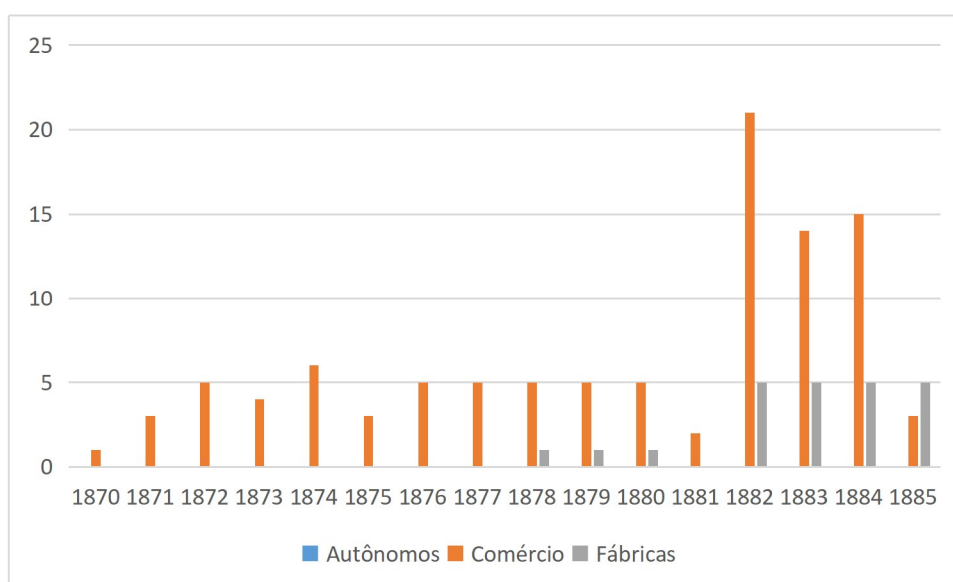
¹⁹⁶ Conforme dito anteriormente: a extensão da linha de bondes da Porta d’Água até o local (SANTOS, 1996) e construção de uma linha férrea que ligasse o cemitério de Botafogo à região (DUNLOP, 1953)

¹⁹⁷ “ consistia numa carruagem pequena, de um só assento e dois varais, com cortinas de couro à frente (...). Lateralmente fechada e apoiada sobre o jogo de duas ou quatro rodas grandes, era puxada por duas bestas” (SANTOS, 1996, p.66)

freguesias de Irajá, Jacarepaguá e Campo Grande”¹⁹⁸. Percebe-se que mesmo com a ausência de um projeto eficiente de mobilidade que contemplasse o local, a necessidade e as características da Restinga de Jacarepaguá, sempre atraíram meios de transporte para a região, mesmo que, por vezes, precários. Por mais que a conexão com a maioria das áreas citadas tenha evoluído de forma visível, esse resquício de abandono de algumas rotas de contato ainda são observadas hoje, por exemplo nos bairro de Guaratiba e suas adjacências.

A divisão dos categorias econômicas dos anúncios, corroboram essas informações anteriores:

Gráfico 7 - Distribuição das categorias em Restinga de Jacarepaguá (Região 6)



Fonte: Almanak Laemmert

Tabela 24 - Distribuição dos anúncios da Restinga com porcentagem em relação às categorias

Restinga	Comércio	Total	Autônomos	Total	Fábricas	Total
(1870 - 1880)	47 (16,9%)	278	0 (0%)	40	3 (100%)	3
(1882 - 1885)	53 (34,6%)	153	0 (0%)	118	20 (76,9%)	26

Fonte: Jornal do Commercio

¹⁹⁸ SANTOS, 1996, p. 70, 164

O comércio é a modalidade com maior número de referências na região sendo, até o ano de 1884, predominante sobre as demais categorias. O conjunto desses anúncios no primeiro bloco, representam 16,9% da totalidade de Jacarepaguá, terceiro maior número de registros entre todas as regiões da freguesia. São anunciados nesse primeiro período uma série de “casas de negócios” espalhadas por Rio das Pedras, Tijuca (atual Tijuquinha / Itanhangá) e Cocanha. Também são referenciados dois “Hotéis”, duas “Padarias” e mais alguns negócios na Cachoeira da Tijuca (atual Horto) um dos pontos que, junto da Muzema, davam acesso ao Alto da Boa Vista e recebiam pessoas que vinham de outras freguesias. No segundo bloco, os anúncios das casas comerciais chegam a aumentar quatro vezes, seguidos de uma gradual diminuição. Nesse recorte, eles representam o total de 34,6% do total dos anúncios, o maior índice da freguesia. Nessa parte, os negócios se encontram divididos por Boa Vista (Alto), Cachoeira (Horto), Muzema, Itanhangá e Rio das Pedras. Os “Hotéis” e “Padarias” não variam em número nem em localidade.

As particularidades da região podem ser observadas em relação às duas outras categorias apresentadas na tabela. A localidade, não apresenta nenhum registro de anúncios de profissionais autônomos em todo o recorte, no entanto, é a que possui a maior concentração de fábricas da freguesia de Jacarepaguá. No primeiro caso, cabe destacar apenas a presença de dois professores públicos (não localizados), que ao lado da Taquara, possuía a maior presença desses profissionais em Jacarepaguá. No segundo caso, se observa uma das singularidades da Restinga em relação às outras regiões da freguesia. Já nos onze primeiros anos se observa o surgimento de uma fábrica de cal na Ilha do Ribeiro¹⁹⁹. Essa companhia será a principal indústria local que, inclusive, conforme mostrado anteriormente, irá assumir a Cia. Ferro Carril de Jacarepaguá a partir do ano de 1897. No segundo bloco, surgem mais quatro fábricas de papelão na região, das quais três se encontravam em Quebra Cangalha (Itanhangá) e uma localizada genericamente na “Restinga”, mas, indicando proximidade com a Tijuca e a Gávea, provavelmente localizada na região do Horto ou no acesso ao Alto.

Pela análise das fontes, é interessante notar que a região do Horto, ou a região de acesso ao Alto é a que mais concentra os comércios da região,

¹⁹⁹ Essa prática foi perpetuada na região da Restinga devido a grande presença de sambaquis na parte costeira da região e na própria Ilha do Ribeiro.

principalmente os hotéis, indicando que é a partir do local que se irradia o desenvolvimento econômico da localidade. Outro ponto interessante é que a especificação das categorias, passando de termos generalizados como “Tijuca”, ou “Restinga” para definições mais próximas da atualidade como “Muzema”, “Quebra Cangalha” e mesmo “Itanhangá”, é simultâneo ao aparecimento dessas fábricas e também do surgimento de anúncios das casas de negócio nesses novos endereços. Essas informações indicam a probabilidade dessas indústrias terem sido vetores de ocupação da região, sendo Itanhangá o segundo local de destaque da Restinga.

Sendo assim, observamos nesse capítulo que três parâmetros se destacam na análise das mudanças em Jacarepaguá entre 1870 – 1890: a influência da elite local na freguesia, o processo de repartição de terras e a diversificação da economia local, todos eles ocorrendo de forma simultânea.

No primeiro caso, verifica-se que em grande parte, a freguesia ainda se encontrava sobre influência da família Telles, em específico do barão da Taquara que era o proprietário das maiores e mais importantes terras da freguesia, que se estendiam do Marangá até a Freguesia. Mesmo outros fazendeiros locais importantes eram arrendatários do barão, inclusive alguns membros da própria família como visto, por exemplo, no caso do Engenho Novo, e outros fazendeiros de importância local, como na fazenda do Rio Grande. As únicas exceções são o Engenho da Serra, no período administrado por Joaquim Sequeira Filho que, ainda assim, se localiza no entorno da área de influência dos Telles e, no outro caso, das propriedades da própria Restinga, sobre posse da família Serpa Pinto, que irá experimentar um processo de desenvolvimento paralelo dentro da freguesia.

Em relação à situação agrária da freguesia, observamos uma mudança gradual dos usos da terra presente desde o início do século XIX, mas intensificada a partir da metade do século. Observamos que o primeiro impulsionador dessas mudanças foi a expansão do café em Jacarepaguá. Introduzido na freguesia no final do século XVIII, o produto irá ocupar as áreas de morros desde a Taquara até a Freguesia e um pedaço da Restinga e será, paralelamente às grandes propriedades, cultivados nas “situações”, pequenos e médios arrendamentos que se apresentarão como oportunidade para cobrir os custos das fazendas locais que iniciavam a sua derrocada. O café, portanto, além de impulsionador da fragmentação da terra, será uma particularidade do desenvolvimento de Jacarepaguá em relação a Inhaúma e Irajá.

Por fim, a partir da década de 1870 essas mudanças no uso da terra favorecidas pela ascensão do café irão se somar a uma série de outros fatores alavancando uma mudança em vários outros aspectos locais.

Se o cultivo do café proporcionou uma saída para a divisão dessas propriedades, outras produções como a da cachaça e de pequenos cafezais e laranjais também apareceram como uma alternativa para a complementação desse processo, como observado na Fazenda do Rio Grande, arrendada desde a década de 1860, e que produzia aguardente e outras pequenas propriedades que cumpriam a segunda finalidade, conforme demonstrado na análise dos anúncios. Essas últimas irão gradualmente mudar o seu perfil para propriedades de estadia ou de veraneio, e que por sua vez, irão coexistir com todas as outras formas de exploração da terra até o final do século. Essas mudanças, que dentro do recorte irão se concentrar no eixo Taquara – Pechincha – Porta d'Água irão criar um espaço privilegiado que irão não só introduzir o topônimo Jacarepaguá à rotina da freguesia (através da noção de pertencimento à uma unidade maior), assim como, separar essas áreas homogêneas dos referidos “entornos” ou sertões, conforme define Vianna (1992).

Outro ponto de destaque é a convivência entre modos de produção antagônicos, proporcionados tanto pelas mudanças fundiárias, quanto pela introdução dos transportes na freguesia. No primeiro caso, assim como nos revelou anteriormente Santos (1996) e Luccock (1975), esse contato se dá entre arrendatários livres e escravizados, ambos participando do cultivo das “situações” locais. No segundo caso citado, o maior destaque se dá para a introdução do bonde que, conforme citado anteriormente, irá servir justamente essa área de influência dos Telles, onde se proliferam esses arrendamentos, e que irá colocar ao alcance desses habitantes toda a estrutura capitalista proporcionada pela expansão das ferrovias para áreas mais afastadas. Pode-se acrescentar também que a existência de outros comércios locais como os hotéis e as fábricas também tenham contribuído para expôr essas contradições em uma sociedade local em que cerca de 40% de seus habitantes ainda eram cativos.

Por fim, destacamos o perfil comercial da freguesia. Podemos considerar, segundo os dados analisados, que o referido eixo Taquara – Pechincha – Porta d'Água apresentam diversificação significativa em sua estrutura econômica entre as décadas de 1870 e 1890. Se nos três casos observamos uma presença constante

das “casas de negócio” (com preponderância da Taquara e na Porta d’Água), também enxergamos o crescimento do número de trabalhadores autônomos em ambas as localidades (nessa categoria, destaque para o Pechincha) e de forma considerável até mesmo no Marangá e no Tanque, mesmo que de forma bem inferior às três principais. Esses trabalhadores, que penetram na freguesia em busca de terrenos baratos e de mercados carentes de seus serviços, irão também contribuir como grandes motores de expansão da lógica capitalista dentro da freguesia. A própria Restinga, talvez até mesmo pelo seu potencial agrícola inferior, irá experimentar as mudanças mais significativas nessa direção, marcada principalmente pelas introdução, das já referidas, fábricas no local.

Anexos (Capítulo 3)

Anexo 3.01

Tabela 25 - Distribuição das categorias (1870 - 1885)

Distribuição das categorias (1870 - 1880)

Localidades	1870			1871			1872			1873			1874			1875			1876			1877			1878			1879			1880								
	P	C	F	P	C	F	P	C	F	P	C	F	P	C	F	P	C	F	P	C	F	P	C	F	P	C	F	P	C	F	P	C	F						
Marangá (R1)	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1			
Tanque (R2)	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1
Taquara (R3)	1	18	0	2	15	0	2	9	0	2	7	0	2	9	0	2	9	0	2	9	0	1	9	0	1	9	0	1	9	0	1	9	0	3	10	0	0	0	0
Pechincha (R4)	2	1	0	3	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	2	0	0	0
Freguesia (R5)	2	13	0	2	15	0	1	8	0	1	3	0	1	6	0	1	7	0	1	7	0	1	6	0	1	6	0	1	6	0	1	6	0	1	6	0	1	7	0
Restinga (R6)	0	1	0	0	3	0	0	5	0	0	4	0	0	6	0	0	3	0	0	3	0	0	5	0	0	5	0	0	5	0	0	5	0	0	5	0	0	5	1
Geral	5	35	0	7	36	0	4	26	0	4	17	0	4	24	0	3	22	0	3	22	0	2	23	0	2	23	0	2	23	0	2	23	0	2	23	1	5	26	1

Distribuição das categorias (1882 - 1885)

Localidades	1882			1883			1884			1885					
	P	C	F	P	C	F	P	C	F	P	C	F			
Marangá (R1)	5	4	0	4	2	0	4	2	0	4	2	0	4	1	0
Tanque (R2)	2	2	1	2	2	1	1	1	0	1	0	1	0	0	0
Taquara (R3)	8	24	0	10	12	0	5	12	0	5	12	0	5	3	0
Pechincha (R4)	14	6	0	7	3	0	13	3	0	12	0	0	0	0	0
Freguesia (R5)	6	13	1	6	3	1	4	5	1	5	2	1	2	1	1
Restinga (R6)	0	21	5	0	14	5	0	15	5	0	5	0	3	5	5
Geral	35	70	7	29	36	7	27	38	6	27	9	6	9	6	6

Legenda:
P - Profissionais Liberais
C - Comércio
F - Fábricas

Fonte: Almanak Laemmert

CONCLUSÃO

Na introdução do trabalho foi proposto como objetivo desse trabalho analisar o processo de mudanças ocorridas na freguesia de Jacarepaguá entre os anos de 1870 e 1890. Visando realizar tal tarefa, dividimos o trabalho em três etapas que contemplassem especificamente cada aspecto dessa mudança, a saber 1) analisar o impacto da implementação do sistema de bondes na freguesia, 2) pesquisar as mudanças no perfil imobiliário de Jacarepaguá e 3) examinar a diversificação econômica do local. A reunião desses resultados previa avaliar a evolução da freguesia segundo os conceitos de “arrabalde” ou “subúrbio” conforme propostos também nessa mesma seção. Acreditamos que os objetivos aqui propostos foram contemplados nos capítulos dessa dissertação.

No capítulo 1, foi realizado um panorama historiográfico sobre Jacarepaguá, reunindo as informações produzidas até então sobre a freguesia. Dentre os trabalhos que utilizamos nesse capítulo, observamos que as informações sobre a freguesia se encontravam fragmentadas em várias obras que, com exceção dos trabalhos de Costa (1995), Santos (1996; 2019) e Vianna (1992) tinham como foco principal a abordagem de outros processos, em grande parte relacionados ao Centro do Rio de Janeiro e suas áreas imediatas.

Em relação à Jacarepaguá, destacamos dois grandes grupos de informações: as referências anteriores ao recorte aqui abordado, período de fundação da freguesia (final do século XVI) até o início do século XIX e, posteriormente, os dados sobre a freguesia no decorrer do século XIX, especificamente a partir da segunda década.

No primeiro caso, constatamos que do século XVI até o início do século XIX se estabelecem dois parâmetros da nossa análise. Por um lado, segundo o que foi proposto por Costa (1986) e Martins (2009), os diferentes processos de desenvolvimento experimentados pelas localidades da freguesia tem o seu fundamento na divisão das sesmarias ocorridas ainda no século XVI, onde uma parcela dessas localidades, especificamente o espaço que se estende entre o Camorim e Recreio dos Bandeirantes (referenciadas no capítulo 3 como regiões 3A e 3B) vivencia um desenvolvimento mais modesto do que as áreas de ocupação imediata, que se estendem da região da Taquara até a Freguesia / Porta d'Água (Regiões 3, 4 e 5 do mesmo mapa). De fato, conforme os próprios autores

demonstram, é justamente a partir da Porta d'Água que se irradiará o crescimento da freguesia e onde, inclusive, surge o primeiro centro administrativo após a conquista da autonomia e criação de freguesia de Jacarepaguá como unidade burocrática. Todas essas características, conforme visto, se refletiram na intensidade da diversificação econômica nessas últimas regiões no período posterior e no próprio desenho do traçado da linha do bonde que privilegiou o desenvolvimento desses locais, onde se localizavam a maioria das unidades produtoras, assim como onde surgiram os primeiros arrendamentos. Nesse primeiro caso, cabe apenas uma ressalva sobre as informações apresentadas: aparece na abordagem de Martins uma relação entre a geografia do local e o atraso do desenvolvimento de Jacarepaguá. Ao nosso ver, essa informação é contestável, visto que, considerando o papel ocupado pela freguesia no panorama econômico da cidade do Rio de Janeiro, desde sua fundação voltada para a sua produção agrícola, algumas fazendas da região, como as unidades dos religiosos nas áreas de ocupação tardia, já apresentavam grande destaque na produção desde os primeiros anos de existência, inclusive, conforme citado, sendo grande atrativo para os primeiros arrendatários, que já ocorrem no início do século XIX, seguido de um boom demográfico que se estende até a metade desse mesmo século. Nos parece haver aqui uma confusão entre ocupação e desenvolvimento que não se justifica em nenhum dos dois casos. Por outro lado, conforme vimos posteriormente, as áreas de ocupação imediata apresentam desde cedo a presença de maquinário moderno em seus engenhos, superando posteriormente a própria freguesia de Irajá no processamento de cana. Essa circunstância, inclusive, favoreceu a renovação dos ciclos agrícolas em Jacarepaguá durante o período estudado.

Ainda considerando esse primeiro parâmetro, Costa (1995) relata que a família Telles, principal articuladora das mudanças da freguesia dentro do período estudado, começou a se estabelecer como principal parcela da elite local a partir do final do século XVIII. A partir da data, a família aumentou suas posses até que sua principal figura, Francisco Pinto da Fonseca Telles, futuro barão da Taquara, consolida a hegemonia política do grupo sobre a área produtora da freguesia. A atuação da família pode ser observada nesse trabalho principalmente no seu controle sobre o projeto econômico da freguesia e na sua atuação na companhia ferro-carril local.

O segundo parâmetro fornecido por esse capítulo diz respeito às informações disponíveis para a freguesia no decorrer do século XIX. Ao apresentar dados sobre o período de 1870 - 1890, Abreu (1987), Carvalho (1995) e Rocha (1995), destacam que o período foi marcado por um crescimento intenso das freguesias rurais, superando inclusive as freguesias urbanas. Carvalho (1995) destaca que as últimas três décadas do século XIX são marcadas pela transição agrária-urbana nessas freguesias.

É necessário destacar que, conforme visto no capítulo 2, o referido recorte (1870 e 1890) é caracterizado por Abreu (1988) como o período da “revolução dos transportes” da cidade do Rio de Janeiro. Jacarepaguá, à época, experimentava um crescimento populacional de 96% e passou a figurar nos documentos de planejamento das reformas urbanas, como por exemplo no relatório do Clube de Engenharia de 1874. Apesar de todas essas mudanças gerais na cidade e os planos para a modernização da freguesia, Benchimol (1982) afirma que, na última década do século, Jacarepaguá ainda era grande produtora rural, cuja maioria da população até o período da abolição ainda era de maioria de escravos.

Esse capítulo nos forneceu a espinha do trabalho abordando as principais relações políticas e os focos de desenvolvimento da freguesia de Jacarepaguá. Analisamos, a partir das informações colhidas e trabalhadas no capítulo, que os processos descritos nessa primeira parte, mais do que simples parâmetros, descrevem um processo de longa duração que iniciado no século XVI, encontram o seu ápice no século XIX, período específico que nos propomos a analisar. Observamos que Jacarepaguá possui destacada vocação agrícola desde o período pré-colonial, evidenciada na descrição das feiras realizadas por indígenas no entroncamento do Campinho, ponto de acesso à freguesia (que futuramente se tornaria a Estrada de Jacarepaguá) onde se realizavam trocas de variadas espécies de frutas e pescados. Além disso, esses trabalhos também destacam as características geográficas da freguesia, cercada de morros que dificultavam o acesso e isolavam o local. O próprio Campinho, passagem para o “corredor” de entrada à Jacarepaguá através do Marangá (Praça Seca) foi, ainda no período anterior a chegada dos europeus, ponto de proteção da freguesia se tornando importante entreposto militar mantido até o século XIX. Essa mesma geografia também foi responsável pelo isolamento da Restinga (Barra da Tijuca), local que, conforme visto, irá padecer de um sistema de transporte efetivo que a interligasse a

outros locais da cidade até o período contemplado nesse trabalho. Por fim, também examinamos nessa parte do texto que a maioria dos investimentos da elite local e os esforços do governo imperial, como a melhoria do maquinário agrícola e a construção de uma ferrovia, visavam a ampliação da produtividade agrícola do lugar, favorecendo a manutenção de um perfil agrário que concentrava os focos de desenvolvimento nas propriedades da família Teles, em específico na Taquara e na Freguesia. Essa característica rural será o principal motivo do crescimento demográfico experimentado a partir da metade do século XIX na freguesia, primeiramente ocupada por grande leva de agricultores que buscavam os arrendamentos locais e, posteriormente, por parcelas em busca de local isolado da vida urbana do Centro.

No capítulo 2 do trabalho nos propomos a responder as questões relacionadas à implantação do sistema de transportes na freguesia. Em específico, a historiografia tradicional²⁰⁰ que faz a análise dos sistemas de transporte no local nos oferece poucas informações para essa análise, resumindo-se a dados sobre a concessão e inauguração da linha e, posteriormente, ao recorte, sobre a eletrificação e fusão com a Companhia Vila Isabel²⁰¹. Sendo assim, dois questionamentos surgiram dos dados levantados: primeiramente se o bonde em Jacarepaguá se integrava ao sistema ferroviário visando o transporte de mercadorias ou se atua como um vetor de ocupação. Por outro lado, também nos chamou a atenção o recorte limitado do desenho das linhas em Jacarepaguá, especificamente se comparado com a extensão das linhas de outras freguesias, mesmo mediante uma legislação que obrigava a expansão de sua malha. Sendo assim, procuramos analisar, qual o motivo dessa limitação.

Conforme vimos, a “revolução dos transportes” primeiro modelo proposto para análise dessas questões²⁰², propõe uma análise voltada exclusivamente para locais em que o bonde é implantado como veículo de transporte de passageiros atuando como vetor de ocupação e de desenvolvimento e como instrumento do capital imobiliário. Essa visão, enxerga o transporte como objeto, ficando subentendido que esses mesmos são impulsionadores do processo de estruturação das freguesias. Em linhas gerais, esse paradigma não nos pareceu adequado para a análise do

²⁰⁰ DUNLOP (1953), SANTOS (1996)

²⁰¹ MOREIRA (2012), WEID (1997)

²⁰² Elaborado por Abreu (1988) e complementado por Silva (1992) e Weid (1997)

caso de Jacarepaguá, pois, focado nas freguesias operárias não contempla os locais de produção agrícola, especificamente Jacarepaguá, cujo projeto inicial de transportes é realizado visando fins comerciais (conectar uma fábrica de couro à produção de sapatos de Etiene Campas / conectar a produção agrícola ao Centro do Rio).

O segundo modelo de análise proposto por Santos (1996) nos pareceu mais adequado, visto que tem como preocupação contemplar cada freguesia de acordo com suas especificidades. Diferente do modelo anterior, que tem seu foco voltado para as freguesias urbanas, Santos não toma os transportes como objeto, mas sim os próprios locais cortados pelos bondes. Segundo o autor, o objeto em análise é um modelo de desenvolvimento que tem como objetivo a implantação de “categorias capitalistas de produção” sendo todas as mudanças ocorridas elementos subordinados dessas transformações. Para o autor, tanto a formação dos subúrbios, assim como o seu perfil urbano/rural e também a implantação dos transportes são consequências da adaptação econômica visando o enquadramento às “formas de produção capitalistas liberais”. Esse modelo nos pareceu adequado, visto que, além de apresentar ferramentas para análise de cada local em específico, não tratando-os de forma individual, mas subordinando todos à um processo em andamento, que atinge todos os locais, mas não de forma homogênea, nos permite analisar justamente o papel desses locais em uma conjuntura (independente de seu perfil urbano ou rural) de acordo com o impacto desses elementos de transformação, ou seja, as ferrovias e o grau de complexificação econômica.

Partindo desse modelo, portanto, nos ocupamos primeiramente em contemplar a questão da integração da freguesia, no caso, se o processo pretendia conectar a a produção local ao mercado central ou se tinha por objetivo ocupar a freguesia.

Considerando o traçado da linha do bonde, acreditamos que seu propósito era conectar a produção local ao Centro, considerando que ela corta em seu itinerário uma parcela específica do território da freguesia, contemplando as principais unidades produtoras do local. Cabe destacar, no entanto, que mesmo que o projeto não tivesse como objetivo principal a ocupação, ou pelo menos não de maneira uniforme como nos casos de Vila Isabel ou do Engenho Velho, ele também acontece. Essas últimas modificações, atuam no limite do propósito da freguesia dentro do quadro geral (produção rural e abastecimento), ou seja, atuam nos

espaços e na proporção em que não comprometem esse papel de Jacarepaguá no todo. Os transportes atuam como um elemento dialético em Jacarepaguá: tanto na manutenção do papel da freguesia no quadro geral, ao cortar as áreas de produção interligando-as às linhas de trem e conseqüentemente ao Centro, mas também como elemento de ocupação em uma área privilegiada do local, além de também ser elemento de diversificação da economia de Jacarepaguá. Ocorre de forma que os novos habitantes de Jacarepaguá visando qualquer finalidade que não uma vida rural voltada à produção, fossem indesejados, mas tolerados pelo modelo, peças fora do lugar, que ainda assim, aceitaram esse papel relegando essas dificuldades à segundo plano diante das possibilidades oferecidas, (terrenos baratos, atuação em um mercado local pouco concorrido, proximidade de locais de trabalho periféricos como Madureira e Cascadura, além da possibilidade de convivência em um local à época considerado salubre). Naturalmente isso não era possível economicamente para todas as parcelas da população da cidade.

Ainda assim cabe o questionamento: por que as linhas de Jacarepaguá não se expandem, mantendo esse conjunto de mudanças relegadas a um espaço específico, diferente, por exemplo, das freguesias operárias próximas da área central?

Conforme demonstrado no referido capítulo através da apresentação dos dados sobre a administração das companhias, a diferença na organização burocrática das companhias, regulada por decretos imperiais, que resultam um perfil mais centralizado ou mais aberto, são materializações dos projetos específicos para cada freguesia. Mecanismos legais de controle dessas companhias como o tempo de concessão, o preço das ações, a capacidade de concentração de votos, além da carência de investimento em áreas mais afastadas, permitiram em Jacarepaguá o controle da elite local sobre a extensão desses transportes, concretizados no uso patrimonialista desses recursos empregados. Partindo desse princípio é natural compreender que não era de interesse dessa elite local a expansão dessas linhas para fora de seus domínios.

Por esse mesmo motivo, também é possível afirmar que os Telles são responsáveis por coordenar, mesmo que parcialmente, as modificações da freguesia no período em análise, seja pela definição dos locais de ocupação, seja pela diversificação econômica nas áreas de sua influência ou ainda pela persistência do perfil social escravocrata da freguesia. Ficou claro para nós que existia uma intenção,

tanto por parte de um projeto de Estado como por esforço da elite local, a manutenção de um perfil rural, que se não pudesse impedir, retardasse ao máximo, um avanço urbano sobre o espaço da freguesia, especificamente nos espaços que se localizavam nas regiões de maior potencial produtivo (entre a região 2, Tanque, até a 5, Freguesia). As próprias modificações da paisagem e dos perfis imobiliários dos classificados atestam essa informação: a maioria dos anúncios mostra o surgimento de propriedades rurais cada vez mais reduzidas, além do surgimento (em menor quantidade) de casas de campo, em parte voltadas para as vantagens da moradia em um ambiente saudável, em parte voltadas para a estadia temporária na freguesia, não propriamente voltada para a produção agrícola para o mercado. Apesar dessas modificações não é possível dizer que existe um avanço urbano em relação às propriedades, mas uma mudança de perfil na manutenção de unidades exclusivamente produtoras.

Em resumo, permanece em Jacarepaguá o perfil rural até o final do período com algumas modificações. O bonde atua como agente responsável por múltiplos processos, não só em relação a integração econômica, mas também como vetor de ocupação, quase como se a necessidade de implantação de um sistema de transportes que facilitasse o escoamento da produção tivesse consequências indesejáveis, mas impossíveis de anular. São essas consequências, inclusive, que irão impulsionar mudanças mais profundas no futuro, como no Marangá, onde posteriormente ao recorte do trabalho, já se percebe uma fragmentação diferente do espaço, voltado para o loteamento das unidades produtoras locais e arruamento de espaços favorecendo maior concentração de pessoas.

No capítulo 3 do trabalho analisamos as mudanças em Jacarepaguá através da mudança no perfil imobiliário e fundiário da freguesia, além da diversificação econômica no local. No caso das propriedades adotamos o ano de 1870 como marco para a análise desses parâmetros. Verificamos na primeira parte, período anterior, a divisão das propriedades e a produção local separando-as pelas localidades da freguesia. Na segunda parte, período posterior, examinamos as consequências da fragmentação de parte dos latifúndios locais e seus impactos na produção e moradias locais. Em relação ao comércio, exploramos o recorte proposto através dos registros de três categorias distintas: comércio, autônomos e fábricas, observando a variação dessas unidades por número e região de Jacarepaguá.

Nesse último caso optamos pela divisão em dois blocos diferentes da análise anterior, um que se estende de 1870 - 1880 e outro de 1882 até 1885.

Começando pelas características imobiliárias e fundiárias, tomamos como parâmetro de comparação neste capítulo as freguesias de Inhaúma e Irajá, locais que até a metade do século XIX apresentavam aspectos semelhantes à Jacarepaguá inclusive nas proporções de populações livres e escravas, mas que nos vinte anos que decorrem entre 1850 - 1870, começam a apresentar uma variação em seus perfis. Ocorre que, ao passo que parte de Inhaúma experimenta mudanças de caráter urbano como arruamento e loteamento de ruas (que resulta posteriormente na sua separação e formação da freguesia do Engenho Novo), Irajá e Jacarepaguá conservam o seu perfil rural. Nessas duas últimas, no entanto, apesar da manutenção da produção agrícola voltada para o comércio, se percebe na primeira, conforme relatado por Santos (1996), uma predominância das pequenas propriedades, enquanto que em Jacarepaguá, conforme nos exemplifica o mapa dos cafezais do local, o mapa do município neutro e as reformas empreendidas na fazenda da Taquara mediante o lucro do café²⁰³, já na segunda metade do século XIX, ainda predomina o latifúndio tanto do próprio café como também do açúcar. Essa exposição nos permite concluir que no período anterior à 1870 o perfil de Jacarepaguá de fragmentação de propriedades é tardio em relação às outras duas freguesias comparadas, não por considerar a fragmentação da propriedade como um parâmetro de evolução das “freguesias” em geral, mas sim, porque, conforme dito anteriormente se desenha um perfil econômico específico para o local. Esse modelo, por sua vez, carrega consigo uma outra característica que o sustenta: a manutenção de um perfil social escravista (39,5% da população escrava em Jacarepaguá, 29,8% em Irajá e 16,6% em Inhaúma).

Em seguida, tomando como referência o período posterior ao ano de 1870, já podemos destacar uma série de modificações que começam a se materializar em relação à representação da freguesia.

O primeiro exemplo é o da adoção do topônimo “Jacarepaguá”. Os anúncios anteriores ao período adotam como referência da localização os elementos em torno dos quais essas múltiplas regiões da freguesia se desenvolvem. Na maioria dos casos essas referências indicam os engenhos mais próximos, mas também as

²⁰³ VIANNA (1992)

estruturas eclesiásticas (igrejas, capelas), as estradas mais importantes das proximidades (a “Estrada da Freguesia” é um bom exemplo desse caso), ou mesmo em alguns casos, os comércios e figuras de destaque dessas localidades, que em grande parte assumiam a responsabilidade de uma eventual exposição das propriedades anunciadas. Num primeiro momento, isso ocorre primeiramente devido à ausência de componentes que conectassem esses locais, favorecendo uma identificação mais imediata, no entanto, dois elementos do período modificam essa lógica. O primeiro deles é justamente a introdução do sistema de bondes em Jacarepaguá que irá proporcionar não só a conexão entre as próprias regiões da freguesia, dando a ideia de unidade (mesmo que nesse momento ainda frágil), como também a intensificação do processo de declínio de parte dessas grandes propriedades dissolvendo essa referência local. Esse processo ainda é visível, por exemplo, no nome atual das estradas do bairro de Jacarepaguá que ainda carregam o nome dessas antigas propriedades²⁰⁴.

Outro ponto de destaque nesse período posterior ao ano de 1870 é diversificação econômica da freguesia. Nesse caso, conforme demonstrado no capítulo 3, as mudanças são mais perceptíveis na separação em dois blocos, de 1870 a 1880 e, em seguida, de 1882 até 1885.

Na primeira parte do recorte demonstramos que predomina o comércio como principal atividade econômica (86,9% das referências do comércio), concentrado nos locais servidos pelos bondes, especificamente nos pontos finais das linhas, Taquara e Porta d’Água, que por sua vez também abrigavam os principais engenhos do local, a Fazenda da Taquara e o Engenho d’Água. A Restinga também aparece, de forma secundária, como um polo comercial de destaque no período. Os trabalhadores autônomos (12,5% das referências) também se encontram concentrados na Taquara e na Porta d’Água, sendo seguidos pelo Pechincha. Nesse momento inicial, Taquara e Freguesia se afirmam como os locais de maior destaque, concentrando a maior quantidade de anúncios relacionados ao comércio e autônomos, duas principais categorias em número de recorrência no período.

²⁰⁴ Só para citar alguns exemplos relacionados às referências constantes desse trabalho, ainda existem no bairro de Jacarepaguá a Estrada do Engenho D’água, Estrada do Engenho Velho, Estrada da Boiúna, Estrada Cafundá, Estrada do Rio Grande, todas em referência aos antigos engenhos. Também existem inúmeras referências à família Telles, materializadas em logradouros, como a Rua Laura Telles e Orli Telles, por exemplo. De fato, a influência dos Telles é tão intensa no bairro que mesmo em projetos mais novos, como o próprio sistema de BRT, é possível notar a continuação dessa tradição, como por exemplo, na nomeação da estação Pinto Teles.

Na segunda parte do recorte podemos notar uma série de mudanças. Para além do aumento significativo do número de comércios anunciados no local, observamos a triplicação do número de referências aos prestadores de serviço, além do crescimento do número de fábricas na região. As regiões de Jacarepaguá começam a se diferenciar, delineando um perfil comercial específico em cada lugar: o espaço geográfico compreendido entre a Taquara e Freguesia (com o Pechincha como região intermitente entre os dois pólos) se tornam as áreas economicamente mais importantes concentrando a maioria dos comércios, prestadores de serviço e autônomos. A Restinga se afirma como um local industrial, mas também com forte tendência comercial.

Portanto, em relação às mudanças apresentadas no capítulo, destacamos que prevalece ainda as características rurais da freguesia, mas, com determinadas mudanças dentro desse modelo. Ocorre a mudança dentro do perfil fundiário de uma área rural produtora (plantações) para outro um perfil rural habitacional (salubre) onde se verifica a convivência de usos distintos do solo, visível nos variados perfis imobiliários anunciados simultaneamente (casas de campo, locais salubres, pequenas e grandes propriedades voltadas para a produção) e posteriormente ao recorte, também urbanos, promovidos em áreas específicas para tal finalidade (loteamento, arruamento), no caso de Jacarepaguá, o Marangá.

Por outro lado, pequenas mudanças de caráter urbano podem ser verificadas, já no recorte, através de alguns elementos. O primeiro ponto relevante é a diversificação da economia da freguesia. Ocorre que com o aumento populacional de Jacarepaguá, possibilitado pela integração interna de Jacarepaguá (entre as suas regiões) e externa (com Cascadura), surge uma demanda por uma estrutura comercial que, por um lado, satisfizesse às necessidades dos moradores e, que por outro, também era estimulada pelas possibilidades de lucro de parte dos profissionais que migraram para o local. Esse processo, no entanto, se dá através de modelos distintos de desenvolvimento comercial que respondem às necessidades específicas das regiões. Conforme visto, nas localidades de domínio político dos Telles, onde prevalece a produção agrícola, o modelo econômico visa satisfazer as necessidades diretas dos moradores locais. A Restinga, por outro lado, expõe o segundo ponto relevante, visto que essa região, em grande parte imprópria para o plantio, se estabelece um perfil que favorece o surgimento de fábricas, alternativa para as condições naturais do local.

Sintetizando as informações aqui apresentadas, destacamos que três fatores em específico são os principais motivadores das mudanças em Jacarepaguá dentro do período analisado.

Primeiro, a influência das elites locais, definem a organização do espaço de Jacarepaguá e, por consequência, determinam os elementos que serão inseridos nesses locais. Na área de influência da família Telles, observamos um projeto de integração econômica entre as próprias regiões internas e externas da freguesia e que por esse motivo, consegue manter um perfil rural, no qual, já se começa a observar, a partir do começo do século XIX, o surgimento de arrendamentos, cujo processo de fragmentação se intensifica a partir de 1870; processo esse que, inclusive, ocorre de forma tardia em relação às freguesias de Inhaúma e Irajá. Por outro lado, na Restinga, área de Influência da Família Serpa Pinto, onde o projeto de integração ainda ocorre de forma precária e também devido ao seu baixo potencial agrícola, se vê surgir, principalmente a partir da década de 1880, uma série de indústrias locais.

O segundo ponto de destaque diz respeito às mudanças do uso da terra. Na área de influência dos Telles, se observa, conforme dito no parágrafo anterior, a divisão das grandes propriedades. Cabe destacar que essa fragmentação não implica diretamente em urbanização, mas na mudança de uso desses espaços que ainda se mantém em grande parte rurais. Esse processo pode ser observado, por exemplo no surgimento de casas de veraneio e estadia, na coexistência de unidades de produção menores e maiores, ou mesmo na fusão dos espaços de moradia e de produção agrícola, visando não mais os mercados do centro ou a exportação, mas a sua própria subsistência, ou o abastecimento de uma outra unidade principal, geralmente localizada no Centro do Rio. Também é necessário destacar que em toda a freguesia de Jacarepaguá, a convivência de modos de produção antagônicos, proporcionada tanto pela chegada dos bondes, como também pelas fábricas de papelão e cal e da Restinga, em oposição às formas de produção familiar e escrava (cuja população ainda é expressiva no período) também são impulsionadores dessas mudanças que começam a ocorrer de forma lenta e que irão perdurar até o limite de sua possibilidade de existência.

O terceiro ponto, que é causa e consequência da mudança nas formas de produzir e habitar a freguesia é a diversificação econômica da freguesia. Mesmo sem causar ainda uma mudança significativa, é possível observar um avanço das

primeiras formas urbanas de significar e produzir/consumir na freguesia, tanto quando observamos a diversificação dessas categorias, desde o crescimento do número de autônomos e do comércio local, como também na oferta de serviços que ultrapassam as categorias básicas de subsistência, visíveis, por exemplo, no surgimento de alguns ofícios como “escultores” e “charuteiros” e mesmo no polo comercial do Pechincha. Esse comércio, por sua vez, é consequência da integração proporcionada pelo bonde, mas também um impulsionador desse processo de mudanças, visto que, ao mesmo tempo que surgem nesses pontos de integração, também estimulam essa circulação, principalmente entre a área central das propriedades dos Telles que se estendia da Taquara até a Freguesia. Também é necessário destacar que, mesmo nas áreas da Restinga, situada além das linhas de bonde, esse comércio também cresce, indicando uma demanda local de determinados tipos de serviço, mas tendo como principal elemento de desenvolvimento as indústrias locais.

Levando em consideração os resultados deste trabalho apresentados segundo cada capítulo em separado, cabe agora nessa parte final retomarmos o questionamento central apresentado no início dessa dissertação, a saber, dentro do processo de constituição do subúrbio do Rio de Janeiro, como podemos classificar a evolução da freguesia de Jacarepaguá através dos conceitos de “arrabalde” e “subúrbio”. Cabe, antes de apresentar qualquer conclusão, retomar rapidamente a discussão apresentada na introdução do trabalho sobre as características dos conceitos. O arrabalde foi um termo utilizado principalmente no século XIX para descrever as áreas periféricas rurais da cidade do Rio de Janeiro, que, geograficamente, apresentavam um aspecto de descontinuidade, ruas alargadas e baixa densidade demográfica. Socialmente esse local se apresentava como um espaço aristocrático e bucólico, onde prevalece a figura do benfeitor local, responsável pela manutenção da estrutura local através de relações paternalistas e, economicamente, caracterizada como o espaço do latifúndio escravista que produz para mercado externo.

O subúrbio, por sua vez, é um termo característico do século XX, geralmente designado para caracterizar as antigas áreas aristocráticas que começavam a apresentar uma nova configuração a partir da saída de seus antigos moradores. A primeira diferença que cabe destacar é o seu perfil fundiário. O espaço suburbano apresenta dimensões reduzidas em relação ao ambiente do arrabalde, seja através

da redução das propriedades agrárias (como no caso dos arrendamentos), nesse caso, apresentando ainda uma aparência e organização rural, mas, marcada por diferentes formas de uso do solo caracterizada principalmente pela produção de gêneros variados voltados para o mercado interno, ou mesmo, por loteamentos que resultam em aberturas de ruas, por vezes de forma intensa e descontrolada. Nesse último caso esses subúrbios se caracterizaram por uma tendência urbana, mas que ainda mistura características rurais. Em relação ao seu perfil social, aparecem como novos moradores uma população relativamente grande de operários, autônomos, e, como no caso dos subúrbios de vilegiatura, moradores “sazonais”. Nesse caso, a figura do grande proprietário e seus dependentes (tanto diretos quanto indiretos) perde um pouco a sua função, ou pelo menos tem menos força do que no arrabalde. Economicamente, o comércio local se diversifica, visando atender essas novas parcelas, onde muitas vezes, os próprios residentes se encarregam de criar e administrar esses novos negócios e o trabalho agrícola fragmenta a sua produção visando o mercado interno e não mais o externo, ou quando isso ocorre, com menos intensidade, visto que parte do solo é arrendado para outras funções. Um último destaque é que a conjuntura do século XIX, fabrica o subúrbio e o conecta ao Centro através do perfil que ele assume no panorama econômico geral. A partir daí se define o tamanho da estrutura ou a característica da malha ferroviária no local, mais limitada ou espalhada.

Considera-se, portanto, o subúrbio como um espaço cuja definição é relativamente fluída, como dito anteriormente, fronteiro entre os usos rurais e urbanos. Por um lado, surge o subúrbio de vilegiatura, que tende à uma organização rural, ocupado principalmente por parcelas de maior poder aquisitivo que nele habitam ou mesmo que residem em outros locais e o utilizam como uma saída dos males do centro e ainda, uma população local que se apoia na produção agrícola na pequena propriedade. Por outro lado, também existe um subúrbio cuja organização do espaço é mais urbana, onde prevalecem os loteamentos, habitado por moradores de menor poder aquisitivo e que tem como eixo de ocupação e formação a própria ferrovia.

Afinal, dentro desse espectro variado, onde podemos situar a freguesia de Jacarepaguá entre as décadas de 1870 até 1890? Para chegarmos a uma conclusão à esse questionamento, devemos considerar alguns fatores.

Considerando primeiramente a organização espacial da freguesia, podemos dizer que é perceptível a mudança tanto no perfil dos imóveis, quanto dos usos da terra. Os arrendamentos, conforme demonstrados no capítulo 2, já eram realidade no início do século XIX, conforme demonstrado nos relatos de Luccock e, posteriormente, conforme visto nos anúncios são ampliados conforme avança o tempo do recorte, tanto nas propriedades que mudam as formas de se apresentar nos anúncios e, mesmo na fragmentação das propriedades dos Telles, em específico os engenhos sob administração do Barão da Taquara. Esses mesmos anúncios revelam um outro ponto de destaque: o bonde tem influência direta nessa mudança, se tornando de imediato a principal referência para os vendedores. No entanto, se observamos essas mudanças, também não podemos deixar de destacar que a freguesia ainda apresenta características predominantemente rurais (com exceção da Restinga), inclusive na sua forma de produção, existindo ainda a grande propriedade voltada para a produção de café baseada na mão de obra escrava (inclusive nesses novos arrendamentos) conforme nos revelam os mapas apresentados. É preciso notar, inclusive, que a presença da aristocracia local ainda é marcante, conforme visto nas referências das diferentes regiões da freguesia, caracterizadas ainda por zonas de influência dos grandes proprietários e por suas principais propriedades.

O perfil socioeconômico da freguesia é um dos parâmetros mais voláteis para a análise. Verifica-se, por um lado, uma grande migração de populações distante das relações aristocráticas, em específico, visualizados no grande crescimento do número de profissionais autônomos e no aumento do número de comércios. É possível visualizar essa transição de características do local, principalmente na convivência das diferentes formas de produção marcadas tanto pela entrada desses novos profissionais quanto na persistência do trabalho escravo, mantido até o limite de sua proibição na freguesia. Cabe também destacar que, se por um lado outro ponto de contraste entre as diferentes regiões da freguesia pode ser observado nas mudanças registradas na Restinga, local mais afastado do perfil rural característico de Jacarepaguá, onde se materializam as mudanças mais visíveis, especificamente no aumento do número de unidades industriais, algo incomum em todo o resto da paróquia.

Podemos concluir, portanto que a transição dos séculos XIX para o XX é marcada também por uma transição de perfis dentro da freguesia de Jacarepaguá.

Conforme exemplificado por Santos²⁰⁵, já adiantando, em parte, o desfecho desse trabalho, a partir da década de 1870 a lógica ruralista começa a ser substituída por novas formas que não pretendiam a continuidade da lavoura ou pelo menos não nos moldes tradicionais. Sendo assim, não se trata de uma mudança Rural - Urbano, mas de uma mudança de perfis rurais. Dentro do período analisado verifica-se características do arrabalde como a existência da grande propriedade, influência da aristocracia local e a persistência do trabalho escravo, mas também já se identificam elementos do subúrbio como a diversificação comercial, o surgimento de indústrias, a entrada de autônomos no local e a existência de trabalhadores assalariados. Essas mudanças não contemplam o modelo de subúrbio urbano, conforme descrito por Lefebvre, citado por Fernandes, mas sim, o subúrbio rural, de vilegiatura, muito mais próximo ao modelo de Mumford. Cabe destacar aqui que, conforme dito anteriormente, apesar do surgimento de elementos externos à realidade rural, como a formação de pólos comerciais distintos, a presença do transporte e mesmo o surgimento de fábricas, é a feição agrária que prevalece na paisagem da freguesia de Jacarepaguá nessa época relegando à um segundo plano esses elementos contrastantes que, dentro do recorte apresentado formam a imagem de “indefinição de fronteiras entre os usos rurais e urbanos”²⁰⁶, mas, no caso de Jacarepaguá, com predominância do primeiro.

Finalizando, destacamos que o isolamento da freguesia em relação à cidade, para além de sua geografia, têm suas raízes observadas nesse período. A construção da freguesia de Jacarepaguá como espaço suburbano, primeiramente respeita um perfil agrário cuja única intenção de integração está voltada para o escoamento de sua produção, em grande parte garantida pela mão de obra escrava, gerando uma estrutura de integração garantida por uma mobilidade precária, seguida pela implantação de um sistema de bondes que, em seu limite tem o objetivo de apenas garantir a interligação com os mercados centrais da forma mais econômica possível. Mesmo depois da superação desse perfil exclusivamente agrário para um perfil residencial, o local irá se enquadrar no referido modelo de subúrbio de vilegiatura que privilegia o isolamento e a separação do resto da cidade. Futuramente, o primeiro loteamento do local, realizado no Marangá, irá favorecer ainda mais isolamento das regiões que o sucedem no caminho de acesso da

²⁰⁵ SANTOS, 2011, p. 20

²⁰⁶ SANTOS, 2015, p. 7

freguesia (região do Tanque em diante). Esse perfil irá se consolidar historicamente e atravessar grande parte do século XX, influenciando na mobilidade local até os dias atuais.

FONTES

BRAZIL. **Recenseamento geral do Império em 1872**. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 26 out. 2019.

BRAZIL. **Recenseamento da população da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 31 de dezembro de 1890**. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 26 out. 2019.

BRAZIL. **Recenseamento do Rio de Janeiro realizado em 20 de setembro de 1906**. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 26 out. 2019.

CRULS, Gastão. **Mapa da localização dos cafezais nos séculos XVIII e XIX**. Rio de Janeiro, 1898.

FREIRE, Olavo. **Mappa do Districto Federal**. Rio de Janeiro, 1911.

JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Commercio, 1870 - 1890.

LAEMMERT, Eduardo. **Almanak Administrativo, Mercantil e Industrial da Corte e Província do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Typographia E. & H. Laemmert, 1870 - 1885.

LUCCOCK, John. **Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818**. São Paulo: Martins, 1942.

RIO DE JANEIRO. **Atlas fundiário do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Secretaria de Estado de Assuntos Fundiários e Assentamentos Humanos, 1991.

RIO DE JANEIRO. **Mappa do municipio neutro**. Rio de Janeiro: Typographia E. & H. Laemmert, 1883.

SANTOS, Noronha. **Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e evolução**, 1º vol., Rio de Janeiro, Typ. do Jornal do Commercio, 1934.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 1988
- ARAÚJO, Carlos Francisco Correia de Araújo. **Jacarepaguá de antigamente**. Belo Horizonte: Carol Borges, 1995.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos, um Haussman tropical**: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de editoração, 1992.
- CARVALHO, Lia de Aquino. **Contribuição ao estudo das habitações populares**: Rio de Janeiro: 1886-1906. 2.ed Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura; DGIC – DEd., 1995
- COSTA, Waldemar S. **O Vale do Marangá**. 1986. Disponível para visualização em: <http://www.wsc.jor.br/>.
- DUNLOP, Charles. **Apontamento para a história dos bondes do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Editôra Gráfica Laemert, 1953.
- DUNLOP, Charles. **Os meios de transporte do Rio Antigo**. Rio de Janeiro: Grupo de Planejamento Gráfico, 1973.
- FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O rapto ideológico da categoria de subúrbio**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2011.
- LIMEIRA, Aline de Moraes. **Educação particular e publicidade no Almanak Laemmert (1844/1859)**. Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro, 2007.
- MARTINS, Ronaldo Luiz. **Mercadão de Madureira caminhos de comércio**. Rio de Janeiro: Condomínio do entreposto Mercado de Madureira, 2009.
- MOREIRA, Luciana Verônica Silva. **Apontamentos sobre o uso do bairro enquanto categoria de análise histórica**. XVIII Encontro Regional de História - ANPUH-MG. Apontamentos sobre o uso do bairro enquanto categoria de análise histórica. 2012.
- MORRISON, Allen. **The tramways of Brazil**: a 130 years survey. New York ; Forty Fort : Bonde Press : American distributor, Harold E. Cox, 1989
- NOVACK, George. **A Lei do Desenvolvimento Desigual e Combinado**. S/n. 1973.
- SANTOS, Joaquim Justino Moura dos. **De freguesias rurais a subúrbio**: Inhaúma e Irajá no município do Rio de Janeiro. USP, 1996.

SANTOS, Joaquim Justino Moura dos. **Lugares de Inhaúma e Irajá na história do lugar e na formação do subúrbio carioca**: séculos XVI ao XX. *In*: SANTOS, Joaquim Justino; MATTOSO, Rafael; GUILHON Teresa (org.). Diálogos suburbanos: identidade e lugares na construção da cidade. 1. ed. Rio de Janeiro: Mórula, 2019.

SANTOS, Leonardo Soares. **A cidade está chegando**: expansão urbana na Zona Rural do Rio de Janeiro (1890-1940). *Revista Crítica Histórica*, v. 1, p. 114-137, 2011.

SANTOS, Leonardo Soares. **De arrabaldes a subúrbios**: a geografia social do Rio de Janeiro a partir dos seus cronistas. *Locus: revista de história*, Juiz de Fora, v. 20, n.2, 2015.

SANTOS, Noronha. **As freguesias do Rio antigo**. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1965.

ROCHA, Oswaldo Porto. **A era das demolições**: Cidade do Rio de Janeiro: 1870 - 1920 . 2.ed Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura; DGIC – DEd., 1995.

VIANNA, Hélio. **Baixada de Jacarepaguá**: sertão e zona sul. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.

WEID. Elisabeth von der. **O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1997.