



## **OS TITÃS DO CAPITALISMO NA MODERNIZAÇÃO DO TERRITÓRIO BRASILEIRO: INTERVENÇÕES URBANAS E CONCESSÕES PÚBLICAS DURANTE A PRIMEIRA REPÚBLICA (1889-1930)**

Julio Cesar Ferreira Santos

Professor da Faculdade de História e Geografia da Universidade de Santo Amaro

Consultor do Centro Brasileiro de Relações Internacionais (CEBRI)

juliocesar.fs@usp.br

### **Os Titãs do Capitalismo na Modernização do Território Brasileiro: Intervenções Urbanas e Concessões Públicas durante a Primeira República (1889-1930) (Resumo)**

No Brasil, a recém-criada República expressava interesses da elite cada vez mais comprometida com os capitais externos. O Rio de Janeiro viu acumularem-se vastos recursos no comércio e nas finanças, derivando para as aplicações industriais. A cidade aparece como articuladora do território brasileiro e mediação entre este e o mercado internacional.

Na capital da República, o planejamento conservador varreria a velha cidade e inauguraría imagens copiadas da Europa e instaladas nos trópicos com finalidade civilizatória. Tal infraestrutura se materializou com financiamentos e empréstimos de empresários europeus e norte-americanos, agraciados com concessões de serviços públicos.

Os projetos contavam com grande apoio dos prefeitos (sócios ou representantes das empresas envolvidas nas reformas). Este trabalho objetiva abordar as relações entre os prefeitos do Rio de Janeiro durante a Primeira República e o capital internacional, focalizando as estratégias para a produção de novos espaços no movimento da modernização do Brasil e sua imagem internacional.

**Palavras-chave:** Território brasileiro, construção da República, modernização, capital internacional, concessões públicas urbanas.

### **The Titans of Capitalism in Brazilian Territory Modernization: Urban Interventions and Public Permits during the First Republic (1889-1930) (Abstract)**

In Brazil, the newly Republic has showed growing bonds between the elite and the foreign capital. There were in Rio de Janeiro vast resources from trade and finance, deriving for

industrial applications. The city was considered as the articulator of Brazilian territory and mediation between this and the international market.

In the capital of the Republic, the conservative urban planning obliterated the old city and inaugurated images copied from Europe and recreated with a civilizatory purpose in the tropics. The infrastructure has been materialized by financing and loans from entrepreneurs in Europe and North America, awarded public service permits.

The projects relied on strong support from the mayors (members or representatives of companies involved in the reforms). This paper aims to address the relations between the mayors of Rio de Janeiro during the First Republic and international capital, focusing on strategies for the production of new spaces in the movement of Brazil modernization and its international image.

**Keywords:** Brazilian territory, Republic construction, modernization, international capital, urban public permits.

A promulgação da Lei Áurea em 1888 assinala com o esboçoamento do pacto social classista entre a monarquia brasileira e as elites conservadoras do país, que insistiam em manter o trabalho escravo em seus negócios. O escravagismo persistente no Brasil era motivo de ciúme com os ingleses, cujos acordos com o Brasil datam desde a década de 1820 a fim de interromper o tráfico, o comércio e o regime de trabalho escravo. A assinatura da Lei Áurea significou a culminância de um processo que se arrastou pelo século XIX e possui nas Leis do Sexagenário, Euzébio de Queiroz e do Ventre Livre alguns momentos.

A inércia do Governo Imperial diante do desarranjo da economia brasileira após a abolição agrava a crise política e reforça os brados republicanos. A República já havia sido cogitada há tempos pela intelectualidade liberal, mesmo antes da Independência. No século XIX, insurreições e revoltas marcaram o território nacional em busca de um novo regime político (a Insurreição Pernambucana de 1817; a Cabanagem no Pará de 1833; a Revolução Farroupilha gaúcha de 1839; a Balaiada maranhense de 1839; a Revolução Praieira pernambucana de 1848; a Revolta do Vintém no Rio de Janeiro de 1879).

Após a queda do Império, ascende ao poder um grupo de militares responsáveis pela institucionalização da recém-criada República dos Estados Unidos do Brasil. No ano de 1894, com o início do Governo do presidente Prudente de Moraes, os militares responsáveis pela insurreição que levou à queda do Império deixaram o centro do poder político no Brasil. Após a administração de três presidentes-marechais, a chamada Primeira República (1889-1930) alcança sua etapa civil (com a exceção de Hermes da Fonseca) em um momento fundamental, no bojo da consolidação das instituições republicanas recém-criadas. Deixada para trás, a República da Espada (1889-1894) deu lugar à República Oligárquica, cuja influência dos políticos ligados aos poderosos fazendeiros da cafeicultura era notável. Embora o presidente Prudente de Moraes (1893 – 1897) tenha recebido do militar Floriano Peixoto o regime presidencialista já consolidado – após uma República da Espada instável, cujas crises política e econômica desaceleravam a reforma das instituições –, precisava provar a “eficiência” civil na administração da coisa pública. Na verdade, o presidente expressava os interesses dos setores que o elegeram, ligados ao grupo oligárquico paulista cada vez mais comprometido com os interesses dos capitais externos, que passavam pela emergência do capitalismo monopolista.

O governo de Prudente de Moraes adapta o cenário político nacional, transitando do nacionalismo exaltado florianista<sup>1</sup> para a relativa estabilidade de uma República Oligárquica. Quando Campos Salles assume o poder em 1898, o faz como representante da burguesia paulista, contando com o apoio da imprensa para implantar um regime com base no federalismo. O controle do Congresso Nacional pelos governadores enseja uma constante troca de interesses, mantida por um equilíbrio dinâmico através do qual os Estados garantiriam apoio à União e o Governo Federal resguardaria a autonomia dos Estados. Com base nessa relação, consolida-se de modo geral o poder do Governo Federal e, ao mesmo tempo, este perde o controle sobre as questões de limites interestaduais<sup>2</sup> que, diversas vezes, estiveram imersas em conflitos civis, como a Guerra do Contestado (nos limites entre Paraná e Santa Catarina).

A chamada Política dos Governadores, instituída por Campos Salles, dominou boa parte da República Velha (até 1930), que oscilava já nos anos de 1920 sob as pressões dos grupos urbanos, mais influentes à medida que os trabalhadores se tornavam mais numerosos e a economia mais internacionalizada. O presidente Campos Salles executa seu programa de governo e cumpre, em 1898, as exigências do *funding loan*. Quando Campos Salles assumiu o governo, sua primeira providência foi renegociar a dívida brasileira. Os ingleses, os maiores credores, propuseram a seguinte solução: moratória de três anos, período no qual teriam 10 milhões de libras esterlinas para formar um *funding loan*, a ser amortizado em dez anos. Campos Salles ofereceu como garantia dessa dívida – aliás, o que mostra claramente o dinamismo interno da cidade do Rio de Janeiro – toda a renda do movimento da alfândega do Rio, o serviço de abastecimento de água da capital, além das receitas da Estrada de Ferro Central do Brasil. Este acordo incluía, igualmente, a queima de papel moeda na quantidade equivalente aos títulos da dívida depositados em Londres para provocar a queda da inflação. Essa estratégia possibilitou a suspensão dos pagamentos da dívida externa até 1911, melhorando a posição financeira do país, restabelecendo os créditos externos.

Neste contexto, a cidade do Rio de Janeiro, em posição privilegiada na intermediação dos recursos da economia cafeeira e como centro político do país, adentra o século XX com perspectivas promissoras. A sociedade carioca viu acumularem-se vastos recursos no comércio e nas finanças, derivando para as aplicações industriais (Sevcenko, 1983). O Rio de Janeiro, então, aparece como articulador do território brasileiro e mediação entre este e o mercado internacional.

As intervenções aconteciam em diferentes escalas, do campo à cidade, do local ao nacional. Na capital da República, por exemplo, a cidade imperial com forte presença de marcas coloniais deveria ser reformada de modo a adaptar espaço, hábitos e costumes às novas necessidades do capital internacional. O planejamento conservador varreria os expurgos da velha cidade e inauguraria novos recortes, imagens copiadas da Europa e instaladas nos trópicos com finalidade civilizatória. Apesar disso, a cidade brasileira da Primeira República revestiu-se das roupagens do sistema primário-exportador, marcando de forma indelével a ambigüidade das classes médias urbanas em formação “submetidas à dupla influência dos laços de dependência com as oligarquias e à ilusória autonomia que a participação nos serviços comerciais ou na burocracia do Estado pode dar a seus membros” (Pinheiro, 1985, p.22). Para Pinheiro (1985), a cidade brasileira desse momento (1914-1930) era “anti-industrial”, defensora dos interesses das oligarquias, mantenedoras da inserção brasileira na divisão internacional do trabalho como fornecedor de produtos primários.

A expansão da cidade fora viabilizada pelos meios de transporte. Ao longo das estradas de ferro a cidade se espalhava de forma linear, com maiores concentrações de casas em torno das estações, e expansão radial de ruas a partir das estações, referências para a urbanização capitalista pelos subúrbios.

A Estrada de Ferro Central do Brasil (1854) incorporou a zona oeste à cidade (ou será que a cidade alcançou a zona oeste?) e, posteriormente, à Baixada Fluminense, reproduzindo a urbanização e lançando as bases para a metropolização. A Estrada de Ferro Rio D’Ouro (1883) ligou a cidade à Baixada na direção da região serrana. Já a Estrada de Ferro Leopoldina (1886) fez com que a cidade se expandisse para a zona norte.

Nos bairros nobres, aristocráticos, o bonde fora responsável pela expansão. A partir de 1868, foram implantadas linhas de bonde na zona sul (Glória, Catete, Flamengo, Botafogo, Jardim Botânico, Copacabana, Ipanema e Gávea); em áreas do centro-norte (São Cristóvão e Gamboa), posteriormente desvalorizadas com a expansão portuária e industrial; em parte da zona norte (Tijuca, Alto da Boa Vista, Vila Isabel, Grajaú, Engenho Novo e Méier) e em Santa Tereza. Os investimentos para a criação desta infraestrutura viária se realizaram com financiamentos e empréstimos de empresários europeus e norte-americanos, proporcionados devido às “garantias” oferecidas pelo Governo Federal através das concessões de serviços públicos.

Nos alvores da República, durante o Governo Deodoro da Fonseca, o ministro da Fazenda Rui Barbosa aplica determinada política econômica através de Decreto presidencial de 1890. A essa política econômica convencionou-se chamar “Encilhamento”, pela qual houve permissão à União para emitir mais moeda a fim de atender às necessidades de remuneração do trabalho e expandir o meio circulante. Com isso, a inflação explodiu e a especulação tornou-se prática cotidiana na Bolsa do Rio, com a criação de empresas fictícias que movimentavam títulos falsos sem qualquer lastro na economia real. Essa especulação financeira também possuía uma repercussão na prática social, no tecido da sociedade, afirmando uma ideologia consumista voltada para as últimas modas. Esse movimento introduz um “espírito cosmopolita” no Rio de Janeiro que não se coadunava com a paisagem da cidade colonial que ainda tipificava a capital da República. Haveria um descompasso entre o tempo do consumo e o espaço herdado?

A incapacidade do velho porto para receber navios modernos de maior calado, as ruas estreitas e tortuosas, típicas da urbanização colonial, obstaculizavam a mobilidade dos fluxos entre o porto, as ferrovias e a rede de comércio da cidade. O crescimento da população propiciou a formação (sobretudo nas áreas centrais da cidade) de cortiços, aglomerados residenciais sem saneamento básico, situados em ruas estreitas e sombrias, pelas quais circulavam animais. Áreas insalubres apareciam como a origem dos males da cidade, como a varíola, a febre tifóide e a febre amarela, afastando emigrantes europeus, que se dirigiam para a abrigada e já afrancesada Buenos Aires. As crises políticas características da instalação da República remontavam às insurreições urbanas europeias do século XVIII, fato que atemorizava o Governo e o empresariado. Romper o tecido urbano cerrado e impedir a formação de esconderijos nas vielas da antiga cidade era mister.

Após os planos de estabilização econômica, o Governo Campos Salles consolida a República Oligárquica e restaura a confiança das principais praças financeiras internacionais no Brasil, recuperando a credibilidade do país. Fazia-se necessário, agora, criar uma imagem *concreta* de credibilidade e segurança. E seria a capital do país o laboratório no qual intervenções

urbanas remodelariam a cidade aos novos tempos. De acordo com Noronha Santos, a cidade do Rio de Janeiro

“Ia perdendo pouco a pouco o aspecto pitoresco e inconfundível de grande villa portuguesa. Modificara a feia e pesada edificação colonial e banira archaicas usanças commerciaes. Abandonara para sempre a indumentária desataviada, como que num gesto de repulsa de senhora de alta distinção. Queria ser nova e bonita, com automóveis a aguçarem-lhe a ânsia de vida farta e confortável” (Santos<sup>3</sup> apud Abreu, 2006, p.63).

A cidade do Rio de Janeiro, produzida agora efetivamente como cidade capitalista, tem novo contexto urbano inaugurado lançando as bases para as condições de reprodução, cujos fundamentos estariam assentados na indústria e no automóvel, como já assinalara Noronha Santos.

## **As intervenções urbanas durante a Primeira República e a questão habitacional**

Nas últimas décadas do século em questão, a economia cafeeira fluminense – mercantil e escravista –, que já começava a se ressentir do esgotamento do solo, do envelhecimento dos pés de café e da progressiva libertação da escravaria, teve o seu fim marcado pela Abolição da Escravatura, em 1888. Outra região, entretanto, iria substituí-la e rapidamente tomaria a primazia na produção cafeeira: o oeste paulista.

Contudo, um elemento em especial nos chama atenção neste quadro: a decadência da cafeicultura, que resultou no afluxo de capitais e força de trabalho, antes alocados na lavoura, agora direcionados para as atividades urbanas. Esta migração, aliada ao grande contingente de estrangeiros que chegava à capital do Império viria a acentuar ainda mais o quadro de crescimento demográfico da cidade.

Neste sentido, verificou-se um vertiginoso crescimento populacional. Segundo os censos da época, em 1870 eram 235.381 habitantes, em 1890, 518.292, e em 1906, 805.335. Nas primeiras duas décadas acima citadas a população aumentou 120% e, nos aproximadamente 15 anos seguintes, 55%.

A crise habitacional, historicamente marcada pela deficiência na produção de moradias que, por sua vez, se caracteriza pela diferença entre a baixa oferta e a alta demanda por habitações, fez-se claramente presente no Rio de Janeiro oitocentista. Problema crônico que persegue a cidade carioca em boa parte de seu processo de desenvolvimento histórico, a chamada “questão” da moradia emerge, de uma forma geral, numa conjuntura marcada por grandes transformações. Os dados estatísticos são os mais precisos indicadores da crise.

**Tabela 1.**  
**Crescimento populacional entre 1870 e 1890**

Ano	1870	1890	Crescimento
População	191.002	425.386	122,7%

Fonte: Censo de 1920 (apud Ribeiro, 1997).

**Tabela 2.**  
**Crescimento domiciliar entre 1870 e 1890**

Ano	1870	1890	Crescimento
Nº de domicílios	34.792	60.619	74,2%

Fonte: Censo de 1920 (apud RIBEIRO, 1997).

Em um primeiro momento (1870-1890), caracterizado pela emergência da escassez da moradia, podemos identificar primeiramente um grande crescimento populacional, justificado pelos enormes fluxos de migrantes que ancoravam na cidade todos os dias. De origens diversas, a chegada cada vez mais intensa daqueles imigrantes de origem europeia e dos recém-saídos das lavouras do café no Vale do Paraíba serviria para agravar ainda mais a já crítica situação habitacional.

Foram muitas as alternativas de alojamento criadas em resposta à crise. Dentre as formas de alojamento que se desenvolveram na época, algumas podem ser consideradas como “resultados de práticas sociais e outras, como resultantes de verdadeiros sistemas de produção de moradias” (Vaz, 1985, p.57).

Contudo, dentre os diferentes tipos de moradia então existentes, são as habitações coletivas (tipos de habitação popular), tão marcantes na paisagem carioca oitocentista, que particularmente nos interessa. Por habitações coletivas entendiam-se, oficialmente, aquelas que, num mesmo terreno ou sob o mesmo teto, abrigavam famílias distintas, que se constituíam em unidades sociais independentes. Dentro dessa categoria poderiam ser classificados os cortiços, as estalagens, as avenidas, as casas de cômodos, as vilas operárias e as vilas populares.

Com efeito, notamos que, em termos concretos, a crise da moradia se revelou no Rio de Janeiro através do aumento do número de estalagens, cortiços, avenidas e casas de cômodos, considerados o padrão de habitação das classes pobres na segunda metade do século XIX e no inicio do século XX (Tabela 3).

**Tabela 3.**  
**Número de cortiços e estalagens**

Ano	1869	1888	Crescimento
Nº de habitações coletivas	642	1331	107,3%

Fonte: Pimentel (apud Ribeiro, 1997).

Vaz (1985) atenta para um fato fundamental no bojo da crise da moradia (em relação aos imóveis urbanos em geral). Segundo a autora, à medida que aumenta a população em busca de espaços para habitação e trabalho e que a construção em geral não atende a esta procura, aumenta o preço dos imóveis disponíveis. Neste sentido, o aumento do preço é proporcional ao aumento da demanda e inversamente proporcional à existência de prédios, à disponibilidade de terrenos, e à possibilidade de construí-los.

Ainda segundo Vaz, é neste momento que a intensa procura e valorização, em especial dos terrenos mais próximos à área central, faz com que a terra passe a ser encarada de uma

maneira diferente: não mais como um patrimônio familiar, mas cada vez mais como uma mercadoria. Há, consequentemente, um salto qualitativo onde a terra será negociada, retalhada, transformada em seu uso, e, desta maneira, “sempre buscando conferir maior renda ao seu detentor” (1985, p.52).

Portanto, inibidos pelos custos dos aluguéis e dos terrenos, impossibilitados de produzir a sua própria moradia, incapacitados de adquiri-la ou alugá-la no “mercado formal” (mercado de casas comuns, individuais, e não coletivas) e ainda premidos pela necessidade de estarem próximos ao emprego, os grupos sociais de menor renda terão, como única alternativa, o aluguel de precárias habitações coletivas.

Já o segundo momento (1890-1906) é marcado pela emergência da crise habitacional. Ribeiro (1997) nos mostra que a população carioca cresce à taxa geométrica anual de 2,84%, enquanto as construções prediais expandem-se a 3,4% e os domicílios apenas a 1,0%. É possível observar, portanto, que embora seja um período no qual a atividade de construção ganhe um enorme dinamismo, ela concentra-se predominantemente na produção de imóveis destinados ao comércio, à indústria e aos serviços. Segundo o mesmo autor, o resultado maior do descompasso entre construções de moradias e crescimento populacional é “um sensível aumento da densidade domiciliar, que passa de 7,3 pessoas por moradia para 9,8” (Ribeiro, 1997, p.173).

Acreditamos serem as habitações coletivas uma marca registrada na paisagem do Rio oitocentista, produto da crise habitacional que assolou a cidade nesse período. Com efeito, a necessidade de moradias para o crescente contingente populacional, a disponibilidade limitada de térreos e sobrados, e a possibilidade de obtenção de bons rendimentos por parte dos proprietários de prédios e terrenos existentes, são alguns dos fatores que fizeram com que se difundissem tais habitações pelo tecido urbano carioca.

O já referido crescimento da cidade do Rio de Janeiro, a partir de 1870, e as transformações ocorridas em seu tecido, serão em grande parte produtos da acumulação do capital mercantil, compreendendo formas que tem no espaço urbano o seu objeto de valorização, transformando-o em mercadoria. Neste processo são essenciais os processos de fixação e transformação do uso do solo urbano, pois deles decorre a valorização do capital.

Interessa-nos compreender a lógica de atuação de uma importante fração do capital mercantil, constituída por pequenos comerciantes e usurários, que vivem das atividades de intermediação e foco sobre o mercado imobiliário. A forma predominante que assume a produção imobiliária empreendida pelo pequeno capital mercantil é a transformação dos antigos imóveis situados no centro da cidade, anteriormente ocupados por grandes comerciantes, em “casas de cômodo” e a construção de moradias precárias em terrenos vagos também nesta área.

Para Ribeiro (1997), trata-se de uma produção regulada tão somente pela busca da apropriação de uma renda fundiária, na forma de aluguel de cômodos ou de pequenos cortiços, casas de cômodos e estalagens. Para tanto, o “corticeiro” procura investir o mínimo possível e aproveitar ao máximo o terreno, o que explica a razão pela qual as moradias assumiram a forma de habitações coletivas e se caracterizaram pela precariedade.

Segundo Vaz (1985), 80% dos cortiços situados na Freguesia de Santo Antônio eram explorados por pessoas que alugam os respectivos terrenos a terceiros. São, portanto, os

proprietários rentistas, pessoas pertencentes às classes dominantes, entre nobres, grandes comerciantes, profissionais liberais, e até entidades religiosas.

Pode-se inferir que o pequeno capital mercantil explora a moradia alugada utilizando-se dos mesmos mecanismos que aplica no comércio, buscando a acumulação de um excedente construindo precárias habitações com o mínimo de capital e máximo aproveitamento do terreno. Além disso, esses proprietários impunham aos inquilinos a compra de mercadorias em seu estabelecimento comercial, mercadorias estas que são compradas por preços mínimos e vendidas por preços máximos, com adulteração de sua qualidade, volume e peso.

É importante ressaltar que o cortiço mantém-se no centro das discussões acerca da “questão urbana” ao longo de todo o último quartel do século XIX. Isto se deve pelo fato de neste haver uma altíssima concentração de moradores das mais diversas origens além de, sobretudo, ser latente o seu aspecto não-higiênico.

Alvo de inúmeras críticas, notadamente pelo seu já citado aspecto insalubre, é possível notar a existência de discursos que preconizavam a eliminação dessas habitações coletivas da paisagem urbana carioca desde meados do século XIX. No entanto, foi a partir do momento em que estes se difundiram rapidamente na cidade que o processo de eliminação se acelerou.

Segundo Abreu (2006, p.48), eram basicamente dois os discursos que preconizavam a eliminação do cortiço do espaço urbano carioca:

1º) O discurso de cunho higienista, frequentemente observado sob o motivo de apontarem o cortiço como epicentro mais comum dos mais variados tipos de epidemias. Este discurso pode ser visto nos inúmeros relatórios da época. Como exemplo, segue um pequeno trecho do “Parecer da Inspectoria Geral de Higiene”, escrito pelo Barão de Ibituruna (1886), quando este coloca que:

“Os immundos cortiços, muitos dos quaes sem forma nem figura de construção, condenados como verdadeiros ninhos de febre amarela e de todas as febres infecciosas, estão ainda em pé” (Ibituruna, 1886, p.11).

2º) O segundo discurso anotado pelo autor é aquele que apontava o cortiço como “foco em potencial de agitações populares”, mediante o enorme número de trabalhadores que se concentravam em um único espaço (Abreu, 1986, p.49). Este último discurso era visto, sobretudo, nas entrelinhas do discurso oficial.

Posto isto, devemos, entretanto, nos ater ao seguinte ponto: eram perseguidas somente aquelas habitações coletivas que contavam com o agravante “insalubridade”, ou seja, o discurso de caráter “erradicador” se dirigia apenas àquelas habitações de aspecto não-higiênico. Neste sentido, eram os já conceituados cortiços (habitação coletiva de aspecto insalubre), as formas de moradias “caçadas” neste período.

Conforme nos mostra Vaz (1985), podemos delimitar algumas fases pertinentes à campanha erradicacionista. Contudo, para elucidarmos de maneira bastante sintética o processo, é possível entendê-lo a partir de dois grandes momentos: entre 1870 e 1902; e entre 1902 e 1906.

O período 1870 – 1902 foi marcado inicialmente pelas primeiras restrições à construção das habitações coletivas insalubres e, posteriormente, por suas primeiras demolições – notadamente na última década desse século. Sobre este momento, Abreu nos diz que:

“É sobre um cenário, marcado por uma enorme difusão dos cortiços na paisagem carioca da segunda metade do século XIX, que investem com virulência, as portarias, editais e relatórios da Inspetoria Geral de Higiene, os pareceres da Academia Imperial de Medicina, os editoriais da imprensa” (1986, p.48).

Contudo, segundo o próprio autor, o maior obstáculo à eliminação dessas habitações insalubres estava no fato de estes (os cortiços) se mostrarem como uma enorme fonte de lucros. Neste sentido, o seu combate poderia se tornar fatal em termos políticos, tamanhos eram os interesses envolvidos. Além disso, o autor aponta que a procura por essas habitações era tão grande que,

“mesmo quando combatidos pelo Estado (como aconteceu a partir da década de 1880, quando a Inspetoria Geral de Higiene passou a exercer um controle mais rígido sobre as habitações coletivas, ordenando o fechamento de várias delas), os cortiços reapareciam imediatamente em locais próximos” (Abreu, 1986, p.50).

Em síntese, o período que se estende de 1870 a 1890 é marcado pelo fechamento de alguns estabelecimentos, que não alcançou maior intensidade devido à existência de divergências entre a Junta de Higiene e a Câmara Municipal, na medida em que a segunda, desobedecendo as normas da primeira, autorizava a construção e/ou melhoramento de alguns cortiços, visto o grande interesse em relação aos “corticeiros”. Mesmo assim, com o progressivo aumento da população dos cortiços e a repetição de epidemias, as recomendações da Junta, no sentido de proibir as construções, se tornaram leis<sup>4</sup> e, deste modo, as intervenções se tornaram cada vez mais freqüentes.

No entanto, como nos aponta Vaz (1985), em um segundo momento (entre os anos de 1890 e 1900,) proclamada a República, as demolições se tornam possíveis graças à substituição da Ilustríssima Câmara Municipal pelo Conselho de Intendência Municipal. Neste momento era maior a articulação existente entre os órgãos de higiene e a prefeitura, o que possibilitou a sucessiva demolição de alguns cortiços, como aconteceu com o celebre Cabeça de Porco, símbolo da época, destruído na gestão municipal de Barata Ribeiro. No entanto, as demolições esbarraram no que seriam os limites da higiene: a propriedade privada.

Logo após a proclamação da República, durante a administração do prefeito Barata Ribeiro (1893), foram deflagradas ações orientadas pelo chamado “higienismo”, ideologia que pregava e sustentava a realização de um conjunto de intervenções que objetivavam a cura do “organismo doente”, a cidade, o “miasma” em que se transformara a cidade do Rio de Janeiro.

Em campanha para a Presidência da República, Rodrigues Alves (1902-1906) utiliza a reforma da capital como uma poderosa estratégia eleitoral<sup>5</sup>, o que favoreceu sua vitória. Ao assumir o Governo, confia ao engenheiro Francisco Pereira Passos a execução da modernização da cidade como Prefeito do Rio de Janeiro com plenos poderes para intervir, desapropriar e construir os novos signos da modernidade no espaço carioca. Essa iniciativa coroaria o Rio de Janeiro como porta e vitrine do Brasil para o exterior, capaz de atrair capitais estrangeiros. A administração Pereira Passos compreende o segundo momento da campanha erradicacionista anti-cortiços.

Neste segundo período, marcado pela reforma urbana, que resultou em uma sucessão de demolições, Pereira Passos é o “grande ator” do programa de remodelação da cidade. Nomeado para o cargo de prefeito na gestão presidencial de Rodrigues Alves (1902-1906), Pereira Passos comandou, no curto espaço de quatro anos, o que Abreu (1986, p.51) entende por “um verdadeiro programa de reforma urbana”. Para o autor (1986, p.52) a Reforma Passos representa, para o Rio,

“o primeiro grande exemplo de intervenção direta, maciça e abrangente do Estado sobre o espaço urbano carioca, intervenção essa que teve dois eixos básicos de sustentação: o controle da circulação e o controle urbanístico. É a partir das decisões tomadas nessas duas áreas que todo o processo de transformação da cidade se irradia, e que seu verdadeiro significado pode ser precisamente identificado”.

Neste sentido, como nos mostra o mesmo autor, o controle urbanístico materializou-se no “amplo leque de decretos, leis, regulamentos, regimentos, editais e portarias baixados pelo Prefeito”, que proibia quaisquer que fossem as obras de reforma dos cortiços, impedindo, assim, a realização de melhorias naqueles então existentes<sup>6</sup>. O objetivo era, neste caso, controlar completamente a forma de habitar.

A Reforma Passos, de cunho urbanístico, alterou traçados de ruas, abriu novos logradouros, incluindo praças e jardins, fomentando uma nova estética para a cidade do Rio, estética “inspirada” nas transformações viabilizadas em grandes cidades pelo mundo, como Paris (o grande exemplo, a referência), Viena e Buenos Aires (a rival). Entre 1903 e 1906, uma série de inaugurações de novas avenidas e muitas ruas recebia o apoio de uma entusiasmada imprensa.

No projeto executado haveria um grande eixo que ligaria a novíssima área portuária, cujo retroporto fora produzido à custa de sucessivos aterros, à nova Avenida Beira-Mar, que ligaria o centro da cidade à zona sul. Entre o porto e a Avenida Beira-Mar estava a europeia Avenida Central (hoje Rio Branco). Além dos diversos aterros, praças e largos foram abertos ou embelezados com monumentos e jardins. Rios foram canalizados e lagoas, saneadas.

Contudo, ao mesmo tempo em que se produz a cidade à imagem da classe social hegemônica (ou da imagem que esta inspirava obter), gerada a partir da modernização a qual o Brasil fora submetido, reproduzia-se uma massa populacional vista numericamente, quantitativamente, como excedente. Tal população viu-se expropriada e expulsa de suas residências no movimento da reforma, momento em que quarteirões inteiros de casas populares (cortiços insalubres coletivos) foram demolidos, assim como os lugares do trabalho daquela gente. A reforma arrasou a área do antigo cais e eliminou os trapiches e bairros marítimos que lá existiam. Sequer as igrejas, que porventura estivessem no meio do caminho, resistiam às investidas da Prefeitura. Qualquer resíduo colonial deveria ser varrido da cidade capitalista, assim como a Paris medieval fora arrasada por Haussmann.

Neste processo de expulsão, de valorização da terra e de constituição de ambientes para investimento, reproduzia-se uma massa populacional afastada para os antigos “sertões”, à época os subúrbios articulados pelas linhas de trem, que já começavam a produzir modos de vida ritmados pelo tempo do trabalho. Os problemas de habitação da cidade se agravam em nome da produção de novos espaços para circulação de pessoas e de capitais. Em nome da saúde e da higiene. Em nome da modernidade produzia-se a “cidade maravilhosa” afrancesada.

## **As concessões públicas como grandes negócios: relações entre o capital internacional e a formação da República**

Iniciada na administração Pereira Passos e concluída na administração do engenheiro Souza Aguiar (projetista de alguns dos mais importantes edifícios erguidos durante a gestão anterior), a reforma do Rio de Janeiro promoveu o embelezamento das áreas centrais, a abertura de grandes vias de circulação e o saneamento básico. Sob o lema/ordem: “Rio: civilize-se!”, Pereira Passos promoveu o desmonte de cortiços, política apelidada pelo povo como “Bota-Abaixo”, o que desencadeou a aceleração do processo de favelização e de proletarização dos subúrbios, provocando a migração de camadas médias urbanas para áreas mais nobres da cidade. Encontramos aqui os fundamentos para a produção da segregação socioespacial no Rio de Janeiro. A segregação é produzida neste movimento e, ao mesmo tempo em que a cidade se expande, o centro torna-se “a” cidade por excelência, lugar da reprodução econômica.

O Centro da cidade é planejado em contexto de reforma com funções próprias definidas *a priori*. A reforma libertaria o centro daquilo que o conspurcava. Neste sentido, a sociedade passava a incorporar hábitos e costumes do exterior, ressaltando-se o combate a tudo o que aparecia como “popular” e a supervalorização dos elementos franceses. O Rio de Janeiro cosmopolita deveria desenvolver o porto e acabar com as epidemias e doenças que vicejavam na cidade a fim de mudar sua imagem. Para esses objetivos, contribuíram os investimentos ingleses. Neste contexto, o termo “embelezar” tem enorme ressonância no discurso propagandístico da época. Designa, mais do que a imposição de novos valores estéticos, a criação de uma nova fisionomia arquitetônica para a cidade. Encobre, por assim dizer, múltiplas “estratégias”. A erradicação da população trabalhadora que residia na área central; a mudança de função do centro, atendendo – num plano mais imediato – aos interesses especulativos que cobiçavam essa área altamente valorizada e – num plano mais geral – às exigências da acumulação e circulação do capital comercial e financeiro, razões ideológicas ligadas ao “desfrute” das camadas privilegiadas; razões políticas decorrentes de exigências específicas do Estado Republicano em relação àquela cidade que era a sede do poder político nacional.

Buscando justamente resolver conflitos, houve uma ampliação da discussão sobre a própria cidade, tornada centro das atenções por parte daquelas pessoas para as quais o seu bom funcionamento e a sua boa imagem representavam as chances de ganhos cada vez maiores.

Os primeiros projetos para remodelação da capital datavam do biênio 1875-76 (Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro), período em que Pereira Passos ocupava o cargo de Engenheiro do Ministério do Império do Brasil, responsável pelo acompanhamento de todas as obras de engenharia no país. Esses projetos apresentaram um plano geral de reformulação urbana para a capital, que deveria prever o alargamento de ruas, construções de grandes avenidas, arrasamentos de morros, canalizações de rios e mangues e outras medidas de grande impacto para a cidade.

Desde 1890, novos projetos para a construção de um porto maior e com grande capacidade de carga estavam entre as opções do Governo. A primeira concessão foi dada à Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, dirigida pelo engenheiro Paulo de Frontin (futuro prefeito do Rio em 1919), construtor da ousada ferrovia que ligava a cidade à região serrana. Entretanto, em face do pesado investimento exigido para a reforma no novo porto, o Governo Federal assumiu em 1903 a responsabilidade pelas obras através da Companhia Docas do Rio

de Janeiro, criada em 1901. Dá-se início às obras do Cais da Gamboa até o Canal do Mangue e Caju. A construção de um cais de 3.500 m de extensão para o atracamento dos navios, entre o Arsenal da Marinha junto ao morro de São Bento e a embocadura do canal do Mangue, foi seguida pela construção das avenidas Central e do Mangue, facilitando a comunicação com o centro da cidade.

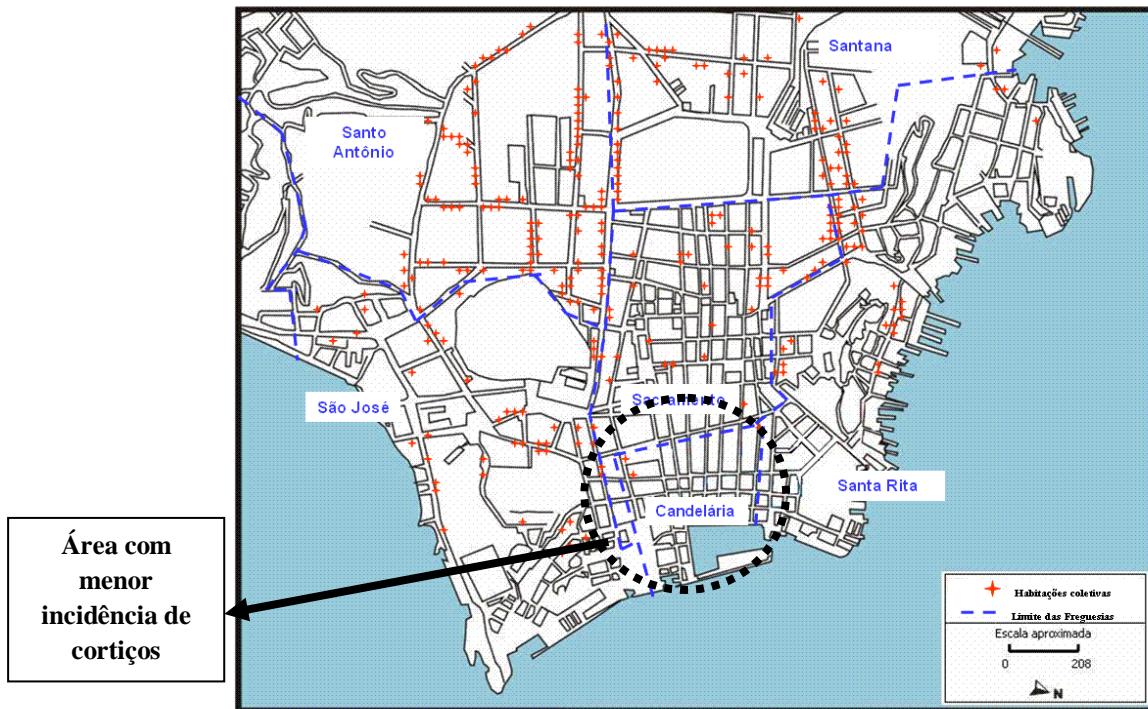
Concomitantemente às intervenções na forma urbana, outras iniciativas eram adiantadas pelo Governo. Uma grande e polêmica campanha sanitária coordenada pelo sanitarista Oswaldo Cruz combatia uma série de doenças alastradas pela cidade: febre amarela, varíola, peste bubônica, malária, tuberculose, tifo. As campanhas de vacinação em massa se articulavam com as políticas de remoção de residências encortiçadas a fim de sanear a insalubre capital. Na esteira do processo de afastamento dos sinais da miséria pela qual passava parte da população, hospitais e mercados municipais são abertos para esconder a população mais pobre, retirando-a das ruas, encerrando-as em espaços fechados ou bem delimitados.

No bojo das intervenções, diversos jardins eram construídos por paisagistas no centro da cidade e nos bairros mais nobres. Desde o Passeio Público à Quinta da Boa Vista, passando pelo Campo de Santana, as grandes praças recebiam destaque pelo Governo, responsável pelos jardins da Avenida Beira-Mar, a exemplo de relevantes iniciativas paisagísticas no exterior, seguindo um paradigma naturalista europeu.

Ao lado dos jardins, nas novas e elegantes vias abertas pelo Governo, erguiam-se monumentalidades, edifícios simbólicos responsáveis pela nova estética que se afirmava, assim como pela exaltação do esforço do Governo Federal em sanear e embelezar a cidade. O quadrilátero final da então Avenida Central era emblemático neste sentido. A presença do Teatro Municipal (além de cinemas e outros teatros), da Biblioteca Nacional, da Escola de Belas Artes, do Supremo Tribunal Federal e do Senado Federal no Palácio Monroe produzia uma aura de manifesta materialização do poder Político e da inteligência brasileira no tecido urbano através de majestosos edifícios.

Apoiada nas ideias de civilização e beleza, de regeneração física e moral, a reforma urbana, tratada como questão nacional, sustentou-se no tripé “saneamento / abertura de ruas / embelezamento” e objetivou, acima de tudo, a atração de capitais estrangeiros para o país. Com a reforma, conduzida pela Prefeitura de acordo com as aspirações da burguesia carioca e dos investidores estrangeiros, houve intensa valorização do espaço urbano da área central, determinante para a expulsão da população de baixa renda ali concentrada. Aproximadamente 1600 edifícios antigos foram demolidos (particularmente em 1904) por empreiteiras privadas especializadas em obras públicas. Parte considerável da população atingida pela remodelação permaneceu no centro, às margens, em espaços periféricos deteriorados, pois os subúrbios ainda não constituíam alternativa de moradia para aqueles que sobreviviam precariamente de biscuits, por exemplo. Apenas os trabalhadores com remuneração estável e suficiente para as despesas de transporte, para compra de terreno e construção de casa (ou aluguel) mudavam-se para os subúrbios.

**Figura 1.**  
**Mapa da localização exata de cortiços em 1878 (elaborado pelo autor).**



Fonte: Cavalcanti, J. C. (1878). Base cartográfica: Motta (2001).

Nota-se, ao verificar a Figura 1, uma proliferação das habitações coletivas pela cidade, com concentrações significativas em algumas das chamadas freguesias centrais (Sacramento, Santo Antônio, São José, Santa Rita e Santana).

Sobre esta questão, a difusão dos meios de transporte urbanos, na segunda metade do século XIX, exerceu pouca influência sobre a concentração de moradias nas proximidades da área central carioca. Abreu (2006, p.51) afirma que somente aquelas pessoas que possuíam rendas, ou que, ao menos tinham algum tipo de remuneração estável poderiam dar-se ao luxo de morar fora da cidade, “seja nos elegantes bairros de Botafogo e Engenho Velho, seja nos mais modestos subúrbios que se formavam ao longo da via férrea”. Logo, para a maior parcela da população, entretanto, “a localização central, ou próxima ao centro, era condição indispensável”, já que era ali que estes poderiam encontrar todos aqueles elementos necessários para a manutenção de sua sobrevivência diária.

Podemos observar que, no mapa, há uma repetição no que tange à ausência/escassez de habitações coletivas nos limites das freguesias vizinhas e contíguas espacialmente à Candelária (Sacramento e Santa Rita, principalmente). Tal fato pode ser justificado pela lógica de que também haveria nesta área uma menor mistura de usos do solo, que, além de torná-la mais valorizada, seria dedicada a usos relacionados ao setor de comércio e serviços, típico em uma área central – que notadamente não se restringia a uma única freguesia.

Seguindo a lógica do discurso oficial, uma questão relevante deve ser levantada a fim de orientar nossa reflexão. Ora, teria sido a grande área encortiçada aquela que, de fato, fora a mais atingida pelas demolições? Vejamos.

Percebemos que o Estado, como importantíssimo agente na produção do espaço urbano, dispõe de um conjunto de instrumentos que se pode empregar. No caso específico, um merece destaque em especial: a reforma urbana.

Foi através de uma política conjugada de reforma urbana – vista no contexto carioca inclusive pela abertura de modernas vias de tráfego – que o Estado conseguiu viabilizar simultaneamente inúmeros interesses. Se por um lado, criaram-se as condições de circulação mais eficientes, por outro, parte da população pobre que residia em cortiços junto ao centro da cidade fora expulsa, produzindo a segregação e viabilizando o investimento no mercado imobiliário, que teve a oportunidade de realizar bons negócios em áreas onde o preço da terra era, pela proximidade do centro, bastante elevado.

Contudo, de forma mais particular, podemos concluir que a grande área encortiçada não foi a mais atingida pelas grandes obras. As intervenções, por sua vez, aconteceram em lugares estratégicos da cidade, notadamente nas freguesias de Santa Rita, São José, Sacramento e Candelária (ABREU, 2006), não cabendo aí, portanto, a afirmativa de que havia uma perseguição a toda área encortiçada da cidade, e sim uma política marcada pela separação de usos e classes no espaço urbano carioca, haja vista que a maior concentração se encontrava justamente nas freguesias mais afastadas daquelas atingidas (Santana e Santo Antônio), conforme está estabelecido no mapa.

O período de intervenções radicais no centro da cidade prolongou-se desde o início do regime republicano até, ao menos, a década de 1920 (com um intervalo de uma década entre 1910 e 1919). No Rio de Janeiro da Primeira República, melhoramentos referentes à infraestrutura de energia e transportes, ao embelezamento e às reformas sanitárias rapidamente eram executados. A combinação de capitais nacionais e estrangeiros, sendo a concessão de serviços públicos garantidas aos financistas europeus e norte-americanos, permitia a elaboração de projetos de intervenção que contavam com grande apoio dos prefeitos da cidade, talvez porque a maioria pertencesse ao quadro de sócios ou representantes das empresas envolvidas nas reformas. A partir de agora, abordaremos as relações entre os prefeitos do Distrito Federal durante a Primeira República e o capital internacional, focalizando as estratégias para a produção de novos espaços. Em particular, destacaremos a administração do prefeito Carlos Sampaio (1920-1922).

De modo geral, pode-se afirmar que houve uma sequência de administradores cuja estreita observância da ordem e da propriedade guiava a condução da Prefeitura. Neste sentido, essa atuação se afirmou principalmente com a convergência entre o setor imobiliário/construção/infraestrutura, o higienismo, a direita católica e a classe média dos bairros mais valorizados. O setor imobiliário/construção/infraestrutura alternou seus empresários como dirigentes municipais por toda a Primeira República. Sua atuação garantia a lógica do lucro imobiliário, focalizando a ordem e propriedade na dinâmica espacial que lhe interessa. A moradia/transporte da mão-de-obra mais barata (favelas) não incomodava enquanto cumpria alguma distância.

Os Prefeitos do Rio de Janeiro eram indicados pelo Presidente da República para executar políticas públicas sob a chancela da União, haja vista que tratava-se do Distrito Federal. A escolha dos dignitários, via de regra se realizava com base na experiência de homens membros da elite cuja formação passava pelas engenharias. Contudo, o que queremos ressaltar é que, bem mais do que as origens familiares ou a formação profissional, o que

realmente importava eram os vínculos de tais homens com importantes setores do empresariado nacional e financistas internacionais.

Uma série de administradores municipais, dentre eles Barata Ribeiro (1892-93), Cesário Alvim (1898-99), Pereira Passos (1902-06), Souza Aguiar (1906-09), Serzedello Corrêa (1909-10), Paulo de Frontin (1919) e Carlos Sampaio (1920-22), eram antes de sua gestão, durante e/ou após membros consultores, diretores, sócios ou representantes de empresas internacionais concessionárias de serviços públicos.

O caso que nos parece o mais relevante – didático mesmo – para compreender o fenômeno é o do Prefeito Carlos Sampaio. A extensa documentação comprovando suas ligações e a defesa de interesses privados durante seu exercício público pode ser encontrada nos acervos do IHGB e do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. São relatórios, cartas, bilhetes, memorandos, requerimentos, petições, contratos, certidões, decretos, ofícios, escrituras, minutas, notas, mapas, plantas, quadros estatísticos, impressos, projetos, propostas, material iconográfico, etc.

Havia uma crença generalizada na evolução técnica e nas certezas científicas. Essas crenças apresentavam o desmanche das colinas do centro da cidade não como opções urbanas, mas como uma necessidade imperiosa para o combate às epidemias e a proteção à saúde da população. O arrasamento dos morros que “impediam a ventilação” e a erradicação dos cortiços pobres e “pestilentos” transformaram-se em uma “exigência sanitária”, embora subjacente a esses discursos estivessem os interesses imobiliários. A aura de dúvida que recaía sobre a medicina naquele momento da história permitia aos dirigentes da cidade desconsiderar as formas de contágio documentadas, como a da febre amarela pelo mosquito, e a atribuir as doenças aos “miasmas”, às pestes provenientes das áreas pobres. Isso justificaria intervenções radicais por parte do Estado. Carlos Sampaio endossava essa teoria<sup>7</sup>.

A participação de Carlos Sampaio nas profundas transformações sofridas pelo Rio de Janeiro começou em 1887, quando o engenheiro Luis Raphael Vieira Souto o convidou para chefiar o arrasamento do morro do Senado, do qual era concessionário desde 1879. O arrasamento dos morros do centro tinha, como atrativo subjacente, a criação de terrenos, abrindo espaço para a construção de prédios nos lucrativos corredores formados pelas novas ruas e avenidas na futura Esplanada do Senado.

Em 1890, Carlos Sampaio, Vieira Souto e Paulo de Frontin unem-se com a fundação da Companhia Industrial de Melhoramentos do Brasil. Sampaio torna-se Engenheiro-chefe encarregado da construção do Cais do Porto do Rio. O projeto, aproveitando os trabalhos de arrasamento do morro do Senado, visava a um empreendimento maior, aprovado pelo Governo Federal em 1890. A concessão para a execução do Porto devia-se ao papel de “estimuladores do desenvolvimento nacional” que os engenheiros desempenhavam. Enquanto as obras do Porto eram executadas a Melhoramentos tentava inserir-se no projeto de arrasamento do morro do Castelo. Além do desmonte, a empresa também assumiria os aterros. Enquanto isso, a empresa trabalhava na demolição de cortiços, como o Cabeça de Porco, que reunia quase 2000 pessoas.

Em 1905, Sampaio torna-se representante da *Val de Travers Asphalt Co.*, continuando simultaneamente a chefiar o desmonte do morro do Senado, agora prestando serviços para uma empresa privada internacional. Seu envolvimento com as empresas estrangeiras, incluindo a *C. H. Walker & Company* – que adquiriu o controle da Melhoramentos em 1898 –

era consequência da expansão do comércio exterior brasileiro, da criação de facilidades de transporte e exploração de recursos naturais. Seu renome diante do seu desempenho como administrador era conhecido dentro e fora do país.

Em 1899, foi criada em São Paulo a *The São Paulo Tramway Light and Power Co. Limited*, com recursos de empresários canadenses e norte-americanos. A empresa era representada no Brasil por um advogado canadense, Alexander Mackenzie, e pelo engenheiro norte-americano Frederick Pearson. Ao conhecerem o Rio de Janeiro, liderados por Percival Farquhar, os empresários convenceram investidores norte-americanos das vantagens de um empreendimento similar na capital. Assim, foi criada em 1904, a *The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co. Ltd.*, empresa que se tornaria conhecida como “Light”. Carlos Sampaio e Alexander Mackenzie se envolveram no atendimento às demandas da companhia e à intervenção dos credores externos, um intrincado elo entre crédito internacional e concessões de serviços.

Em 1906 tem início uma longa associação entre Pearson e Sampaio, cujo perfil apresentava os conhecimentos técnicos e contatos políticos que lhe permitiram conseguir licenciar obras, reformar prédios em logradouros públicos e outras benesses nos meandros burocráticos do Governo.

A obtenção do capital coube a Percival Farquhar<sup>8</sup>, que tinha vasta experiência em mineração, serviços urbanos e transportes. Para dirigir as operações e assumir a responsabilidade pelos seus projetos no Brasil, Farquhar escolheu Carlos Sampaio. Além disso, Sampaio – a pedido de Farquhar – passou a representar os capitalistas europeus na Companhia Ferroviária Brasileira e em diversas outras corporações industriais por eles controladas. Após a conclusão do Porto do Rio de Janeiro, a Companhia das Docas foi organizada para operá-lo. Em seguida, Carlos Sampaio obteve da companhia o uso das docas para o Sindicato Farquhar.

Sua influência sobre as decisões de Estado era reconhecida por todos, cartas trocadas entre Sampaio e influentes empresários demonstram isso. Vejamos o histórico das negociações entre Carlos Sampaio e F. Adamczyk para efetivar o negócio que arrasaria o morro do Castelo.

Em correspondência datada de 30 de setembro de 1915, F. Adamczyk, representante do Sindicato Anglo-Brasileiro (extensão dos negócios de Lord Balfour of Burleigh no Brasil), questiona Sampaio sobre a possibilidade de obter a concessão do arrasamento dos morros do Castelo e de Santo Antonio. A consulta a Sampaio se dá em função do prestígio do engenheiro e da possibilidade de auxiliar Adamczyk com seu “fraco concurso”. A primeira carta apresenta uma proposta de planta e narra a experiência da empresa, ressaltando seus “vínculos” com financistas ingleses. Sampaio responde à carta em 11 de outubro de 1915, confirmando a possibilidade de captação de recursos financeiros para a obra.

Em 05 de setembro de 1920, Adamczyk apresenta documento a Carlos Sampaio, já Prefeito do Distrito Federal, com ambiciosas metas no tocante à execução de obras viárias e de urbanização, incluindo desapropriações, garantidas por Decreto nº 2379 de 27 de dezembro de 1920. O referido Decreto representa verdadeiro mandato autorizativo concedido pela Câmara ao Prefeito, liberando-o para realizar negócios sem a anuência dos vereadores e, ainda, a “alienar, mediante as condições que [o decreto] estabelece, os terrenos que se tenham tornado desnecessários à servidão pública” (caput do Decreto). Ao Prefeito cabiam amplos poderes de desapropriação na cidade do Rio de Janeiro.

Em 28 de abril de 1921, os contatos continuam em estágio adiantado, garantido o investimento com recursos britânicos. Em correspondência de 27 de outubro de 1921, tendo Adamczyk sua proposta confirmada, haveria modificação da 4<sup>a</sup> cláusula, para aquisição e edificação de área resultante do referido desmonte. No mesmo documento, consta informação sobre a cláusula mencionada. O documento é muito interessante, pois há o estabelecimento da quantidade de espaço a ser criada (400 mil m<sup>2</sup>) e o valor cobrado por m<sup>2</sup> (200\$000 ou 200 mil réis). Em resposta à carta de 27 de outubro, em 07 de novembro de 1921, o Prefeito assevera a aprovação da oferta diante da garantia da idoneidade (financeira) da empresa para o arrasamento do morro e futuros aterros. Em contrapartida, o escritório de F. Adamczyk envia ao Gabinete do Prefeito no mesmo dia, em 07 de novembro de 1921, uma relação com um breve histórico da companhia “*Imperial & Foreign Corporation*”, cujos *nobres* diretores presidem e administraram bancos, seguradoras, mineradoras, estradas de ferro, empresas de telecomunicações, etc. Na mesma oportunidade, os britânicos enviam um ofício da Banca Italiana di Sconto, garantindo a idoneidade do grupo “*Imperial & Foreign Corporation*”, “respeitável e responsável capaz de levar adiante grandes transações”. A fim de garantir a veracidade das informações, o Prefeito encaminha, no dia seguinte, ao seu amigo Dr. Alexander Mackenzie a incumbência de investigar a origem dos investidores e diretores das empresas ligadas ao grupo britânico em questão (carta de 08 de novembro de 1921). Por fim, em 13 de dezembro de 1921, o Prefeito Carlos Sampaio reafirma *ipsis litteris* as condições propostas pelos empresários. Provavelmente, Dr. Mackenzie assentiu a negociação.

## Considerações Finais

A remodelação do centro aumentou significativamente o déficit de moradias ao demolir as casas da população pobre que estava no caminho do progresso capitalista. A partir de agora, a cidade adentra o capitalismo oferecendo-se como mercado de terras, forjando um mercado imobiliário: o espaço produzido como mercadoria exclui a vida que se realizava à margem dos grandes negócios e institui o valor do solo urbano como determinante para a definição dos usos para cada lugar da cidade, bem como para a definição de onde cada grupo pode morar. A partir daqui, não se pode mais escolher onde viver. A Prefeitura assume a tarefa de regular o mercado imobiliário da cidade e cria leis e regulamentos restritivos à circulação das pessoas em função do seu poder econômico. Os espaços de moradia estão demarcados para todos. Surge a imagem de carência e indigência do estigmatizado “subúrbio” em oposição aos bairros residenciais elitizados da zona sul.

Finalmente, as intervenções contribuem para a transformação da antiga cidade colonial em cidade capitalista condizente com a função de capitalidade de um país. Bem mais que apenas a forma urbana, as regulamentações e novas regras impostas pelo Prefeito mudam os modos de vida na cidade, impondo novos hábitos adequados aos novos tempos.

## Notas

<sup>1</sup> Em “Triste Fim de Policarpo Quaresma”, o escritor Lima Barreto dissecava a política e a burocacia oficiais do Governo Floriano Peixoto desconstruindo o mito republicano a partir de um percurso ufanista que conduz o leitor da imagem de um país próspero e reformista para uma nação cujo regime político se apresenta de modo opressor e cruel.

<sup>2</sup> As Constituições Federais outorgavam ora ao Congresso Nacional, ora ao Supremo Tribunal Federal o poder de resolver tais conflitos, eximindo o Governo Federal da tomada de decisão de modo a não desagravar qualquer governador (SANTOS, 2006).

<sup>3</sup> SANTOS, N. dos. Meios de Transporte no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1934, vol.2, p.88.

<sup>4</sup> Por exemplo, aquela de 1876, onde não se permitia mais as “construções de habitações vulgarmente chamadas de cortiços (...) entre as praças de D. Pedro II e Onze de Junho e inclusivamente todo o espaço da cidade entre as ruas do Riachuelo e do Livramento” (Postura de 01/09/1876).

<sup>5</sup> “Meu programa de governo vai ser muito simples. Vou limitar-me quase exclusivamente ao saneamento e melhoramento do porto do Rio de Janeiro”. Rodrigues Alves, Jornal do Brasil, 15 de novembro de 1902.

<sup>6</sup> Lei municipal de 10/02/1903 que proíbe qualquer conserto nos cortiços então existentes.

<sup>7</sup> Tese defendida em artigo publicado nos anais do IV Congresso Médico Latino-Americano, de 1909.

<sup>8</sup> Figura intrigante e sinistra, Farquhar chegou a merecer o apelido “*The Last Titan*” (o último Titan), por ter conseguido realizar enorme fortuna com a exploração da concessão de serviços públicos. Um dos principais investidores envolvidos nas iniciativas público-privadas, as concessões oferecidas a empresas estrangeiras, “Percival Farquhar, engenheiro norte-americano (1864-1953) foi responsável pela execução de diversas obras de infraestrutura na América Latina, explorando desde a execução de serviços de bondes e abastecimento de energia elétrica em La Havana (Cuba), na Guatemala (associado à poderosa United Fruit Co.) e no Rio de Janeiro (Light and Power Co.) à construção de portos (Port of Pará) e importantes ferrovias no Brasil, como a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (Amazônia), a Sorocabana (em São Paulo) e as estradas de ferro Paraná, Norte do Paraná, Dona Tereza Cristina (esta em Santa Catarina) e a Ferrovia Paraguai Central” (SANTOS, 2006).

## Referências Bibliográficas

- ABREU, M. A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Jorge Zahar, 4º.ed., 2006.
- CAVALCANTI, J. C. *Nova numeração dos prédios da Cidade do Rio de Janeiro*. Organisada por ordem da Illustrissima Camara Municipal. Rio de Janeiro. Typographia da Gazeta de Notícias, 1878.
- COSTA, R. M. *Em Busca do Espaço Perdido: a reconstrução das identidades espaciais do bairro da Lapa na cidade do Rio de Janeiro*. Dissertação (Mestrado). Rio de Janeiro: UFRJ, 1993.
- IBITURUNA, Barão de. *Parecer da Inspectoría Geral de Higiene sobre as estalagens ou cortiços. Projecto de alguns melhoramentos para o saneamento da cidade do Rio de Janeiro apresentado ao Governo Imperial pela Inspectoría Geral de Higiene*. Rio de Janeiro: Typ. de Pereira Braga, 1886.
- PINHEIRO, P. S. Classes Médias Urbanas: Formação, Natureza, Intervenção na Vida Política. In: FAUSTO, Boris (org). *História Geral da Civilização Brasileira, Tomo III. O Brasil Republicano. 2º vol: Sociedade e Instituições (1889-1930)*. São Paulo: Difel, 1985.
- RIBEIRO, L. C. Q. *Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; IPPUR/UFRJ; FASE, 1997.
- SANTOS, J. C. F. Políticas Espaciais de Requalificação Urbana na Área Central do Rio de Janeiro: Nova Estética da Desintegração Local e Espetáculo da Projeção Global. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (43).
- \_\_\_\_\_. As Questões de Limites Interestaduais do Brasil: Transição Política e Instabilidade do Território Nacional na Primeira República (1889-1930). *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, núm. 218 (17). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-17.htm>
- SEVCENKO, N. *Literatura como Missão: Tensões Sociais e Criação Cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1983.

---

VAZ, L. F. *Contribuição ao estudo da produção e transformação do espaço da habitação popular. As habitações coletivas no Rio Antigo*. Universidade Federal do Rio de Janeiro – PUR, 1985.

