

**A INTERFERÊNCIA DA ELETRIFICAÇÃO SOBRE A CIDADE:  
RIO DE JANEIRO (1857-1914)**

*Elisabeth von der Weid*  
*Fundação Casa de Rui Barbosa*  
*Rio de Janeiro – Brasil*  
[eweid@alternex.com.br](mailto:eweid@alternex.com.br)  
[eweid@rb.gov.br](mailto:eweid@rb.gov.br)

**Introdução**

Apesar de ser a Capital do Império do Brasil, o Rio de Janeiro de meados do século XIX era ainda uma cidade acanhada, com aspecto colonial: ruelas estreitas e casas mal construídas, o Centro superpovoado e insalubre. Os problemas urbanos eram múltiplos e as soluções eram lentas. Entretanto, o crescimento da cidade foi exponencial, sobretudo a partir do final dos anos 1880, com o conseqüente agravamento das questões sanitárias. Em meio às dificuldades do traçado urbano, foram-se estabelecendo serviços públicos que procuravam resolver os problemas mais urgentes, como a iluminação a gás, iniciada em 1854; a instalação de uma rede de esgotos, em 1864, e os transportes coletivos sobre trilhos, no final dos anos 1960.

A introdução de novas tecnologias no Brasil sempre se deu com largo atraso, como foi o caso dos serviços de iluminação a gás no Rio de Janeiro, que levou quase 50 anos desde que foi implantado em Londres, a primeira cidade a ser iluminada por este sistema. O estabelecimento de empresas de transportes coletivos sobre trilhos levou três décadas para chegar aqui – e o Rio de Janeiro foi a primeira cidade da América do Sul a introduzi-los. No caso da energia elétrica, entretanto, as primeiras experiências foram concomitantes com as experiências européias e norte-americanas, e a primeira instalação de um sistema de iluminação permanente no Rio de Janeiro teve apenas alguns anos de diferença para os grandes centros europeus e americanos.

A nova tecnologia fascinava a população pela multiplicidade de aplicações e, em especial, pela clareza e nitidez da luz por ela produzida. Em pouco tempo fazia-se várias experiências de sua utilização em diversos setores da vida da cidade, sempre com muita curiosidade e aplauso da população. Um fator de estímulo para a divulgação e uso da nova tecnologia era o fato de D. Pedro II ser um entusiasta dos avanços científicos, incentivando as experiências com a nova energia nos sistemas de iluminação e

comunicação. Rapidamente, sua introdução interferiu em todas as áreas, modificando radicalmente o modo de vida da cidade e de seus cidadãos.

### **As experiências com eletricidade**

A primeira experiência de iluminação com energia elétrica no país realizou-se no Rio de Janeiro, com um baile em homenagem a D. Pedro II, em 1857. <sup>1</sup> Em 1879, quatro anos apenas depois da iluminação da Gare du Nord em Paris, a iluminação elétrica permanente chegava ao Rio de Janeiro, com a instalação de quatro lâmpadas na plataforma da estação central da Estrada de Ferro D. Pedro II e dois no salão da entrada, utilizando o sistema Jablochkov. <sup>2</sup>

Durante a década de 1880, intensificaram-se os experimentos pontuais com eletricidade, utilizando processos diversos de produção de energia. Em 1881, o Departamento Geral de Telégrafos iluminou parte do Campo de Santana e um trecho das ruas próximas pelo processo *Jablochkov*. No mesmo ano, por ocasião da Exposição Industrial, o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, situado no Largo do Paço, foi iluminado com lâmpadas da *Edison Electric Co.* Nesta exposição foram exibidos os sistemas mais modernos de iluminação elétrica, como os das empresas *Siemens* alemã, e da *Swan* inglesa. <sup>3</sup>

Em 1884 foi renovada a iluminação do Paço Imperial, que passou a ser alimentado por uma pequena termoelétrica. No mesmo ano, os representantes da empresa anglo-americana *Brush Swan Electric Co.* iluminaram o Hotel *Canabière*, no *Boulevard 28* de Setembro, em Vila Isabel, com um dínamo de corrente contínua e acumuladores *Brush*. Em 1885 foi a vez da Biblioteca Real, na rua do Passeio, ser iluminada com energia elétrica produzida por uma pequena usina a vapor própria. <sup>4</sup>

A Companhia de Força e Luz foi criada em 1887, para utilizar o processo Julien, com energia gerada a partir de uma central termoelétrica. Apesar de sua existência efêmera, a empresa forneceu iluminação para lojas e teatros, periódicos e escritórios, e teve grande importância para a rápida difusão do uso da luz elétrica no Rio de Janeiro.

No decorrer da década de 1890, tinham surgido novos espaços de diversão, animados pela energia elétrica. Esta tanto podia ser responsável pelo espetáculo, como no caso do cinematógrafo, da lanterna mágica ou de maquinismos semelhantes, quanto podia ser utilizada para atender a normas de segurança dos espaços públicos, e dos próprios

estabelecimentos de diversão. Desde 1888, tinham sido estabelecidas posturas municipais relativas à construção de teatros e casas de espetáculos, de modo a reduzir os riscos de incêndios. A eletricidade era associada à idéia de ambientes claros, bem iluminados e assépticos. Não tinha os riscos nem os inconvenientes da fumaça e do cheiro do gás. Passou a ser incluída nos projetos de reforma como uma necessidade dos novos tempos.<sup>5</sup>

Nos últimos anos do século difundiram-se os cinematógrafos, do tipo Edison e dos irmãos Lumière. Assim como os teatros, estabeleciam-se sobretudo no centro, mas passaram a funcionar também em alguns bairros do Rio. Através deles, seus espectadores presenciavam uma revolução nos costumes e, ao mesmo tempo, a absorviam. Era a janela por onde, muito rapidamente, chegavam as modas e as novidades européias e americanas.

Em novembro de 1899, foi dada uma concessão a William Reid para a produção de energia elétrica por meio de força hidráulica. Era o processo ideal de produção centralizada para fornecimento de energia e iluminação à grande cidade. Entretanto, da *Société Anonyme du Gas*, concessionária de iluminação pública e privada, tinha o monopólio deste serviço por meio de gás ou eletricidade, o que restringia o rendimento e a lucratividade da concessão de Reid ao fornecimento de força motriz para a indústria e os serviços em geral.

Paralelamente foram feitas experiências de aplicação prática da energia elétrica no Rio de Janeiro, como uma linha telegráfica de apenas 4.300 metros de extensão, entre o quartel-general do Exército e a residência imperial em São Cristóvão, inaugurada em 1852.<sup>6</sup> Em 1877, foi feita a primeira experiência com telefone, quando o dono da loja “O Rei dos Mágicos”, construiu o primeiro aparelho telefônico e estabeleceu uma ligação entre sua casa, o *Jornal do Commercio* e o Corpo de Bombeiros.<sup>7</sup> Vinte anos depois, a Prefeitura do Distrito Federal contratou duas empresas para exploração de linhas telefônicas, sendo uma delas a *Siemens & Halske Aktien Gesellschaft*, de Berlim.<sup>8</sup> Em 1899, as duas empresas estavam associadas sob a firma *Brasilianische Elektrizitäts Gesellschaft*. Os representantes da *Siemens & Halske* passaram a controlar também os bondes da Companhia Vila Isabel.

A Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico foi a primeira empresa de bondes que tentou a eletrificação de sua rede. A primeira experiência com o bonde elétrico foi em 1887, por meio do sistema de "acumuladores *Julien*". A instabilidade do processo levou a

empresa a procurar outros, decidindo pelo sistema *Thompson Houston*, que produzia energia elétrica por meio de turbinas a vapor. Em 1892, a companhia inaugurou a tração elétrica em seus bondes.<sup>9</sup>

Em 1896 foi a vez da Companhia Ferro-Carril Carioca, que servia ao bairro de Santa Teresa, situado sobre três morros e com problemas de acesso. O contrato obrigava a empresa, além de eletrificar as linhas, a construir um viaduto ligando o morro de Santa Teresa ao morro de Santo Antônio.<sup>10</sup> Os bondes eletrificados utilizaram o antigo Aqueduto da Carioca como viaduto. O aproveitamento do aqueduto desativado foi uma dupla estratégia, econômica e de engenharia.

### **As transformações do espaço urbano**

O final do século foi um período de grandes transformações na cidade. A mudança de regime político trouxe novas perspectivas econômicas incentivando um processo de industrialização que já ocorria na capital do país. Por outro lado, o fim do trabalho escravo provocou migrações internas de grande vulto e a necessidade de trabalhadores livres incentivou a vinda de imigrantes em larga escala.

A conseqüência desses movimentos foi uma explosão demográfica sem precedentes no Rio de Janeiro, e a radicalização dos problemas de saneamento e moradia, sobretudo no centro. O processo de expansão da cidade se fazia sem considerar o imenso contingente de população de baixa renda que habitava e trabalhava no centro, a multidão de populares sem profissão definida, com suas formas ecléticas de sobrevivência. As epidemias eram devastadoras, e sua recorrência fora do controle levava as autoridades a procurar soluções definitivas.

### **Crescimento populacional do Rio: segunda metade do século XIX**

<b>Anos</b>	<b>população livre</b>	<b>população escrava</b>	<b>população total</b>
1856	103.494	48.282	151.776
1860	185.289	50.092	235.381
1872	228.168	46.804	274.972
1890	522.651	-	522.651
1900	691.565	-	691.565
1906	811.444	-	811.444

Fonte: Magali Engel. *Meretrizes e doutores. Saber médico e prostituição no Rio de Janeiro (1840-1890)*. São Paulo, Brasiliense, 1988. p.19. Os dados referentes a 1906 foram obtidos In DAMAZIO, Sylvia F. *Retrato social...op. cit.* p.27.

Por essa época, o Rio de Janeiro era o porto de exportação do café dos estados do Rio e Minas Gerais, e passara a centralizar também o comércio de importação e redistribuição de mercadorias para um vasto interior.<sup>11</sup> Sua importância exigia a melhoria do acesso ao porto, do cais, das condições de higiene do Centro, e uma reforma urbana que modernizasse a cidade, de acordo com sua condição de Capital.

Em 1902, o governo federal encarregou-se de erradicar os focos de epidemias e modernizar a estrutura urbana, de modo a tornar o Rio uma metrópole "civilizada e cosmopolita". Assumiu dois empreendimentos principais: a construção da Avenida Central, cortando o centro da Capital da República e abrindo espaço para a centralização das melhores casas comerciais, grandes companhias, jornais e edifícios público, e as obras de modernização do porto, fundamentais para a manutenção do Rio de Janeiro como principal ligação do país com o comércio internacional e como foco de atração de imigrantes.<sup>12</sup>

Paralelamente, a prefeitura implantou diversas medidas a nível municipal, desde o apoio à vacinação obrigatória, organizada pelo Governo Federal, e uma série de medidas de controle e saneamento, até a abertura de inúmeras avenidas e alargamento de muitas ruas no Centro e adjacências, visando completar a transformação da cidade. O conjunto das obras federais e municipais, iniciadas em 1904, representou um verdadeiro turbilhão no velho Centro, arrasado em poucos meses. As demolições foram devastadoras, arrasando o labirinto de ruelas estreitas da cidade velha, com o objetivo de desafogar o Centro, transformando o aspecto e as condições de higiene daquele espaço. O custo social foi enorme, pois a obra desabrigou milhares de pessoas e desorganizou completamente seu modo de vida, destruindo também o pequeno comércio e as oficinas da área.

Além de alargar várias ruas e construir algumas avenidas que ligavam o centro às vias suburbanas, a Prefeitura construiu a Avenida Beira-Mar, com 5.200 m de extensão, que facilitava o tráfego entre o centro e os arrabaldes da zona sul e criava um pitoresco passeio pela orla marítima a canalização de rios. As obras municipais incluíram também o saneamento de um trecho da Lagoa Rodrigo de Freitas e a definição de um espaço para depósito do lixo urbano.<sup>13</sup> Toda essa revolução na estrutura da cidade não podia deixar que afetar profundamente seus habitantes, em particular a população de baixa renda, que foi a mais atingida com as reformas e as novas posturas.

O momento era ideal para investimentos em serviços urbanos na Capital. As empresas concessionárias procuravam se enquadrar na nova perspectiva modernizadora, sobretudo no que dizia respeito ao saneamento e mobilidade. As companhias de bondes, sobretudo, aproveitavam o espaço das ruas que se abriam para ampliar suas redes. Em 1900, a Prefeitura reduzira os prazos de eletrificação das linhas.<sup>14</sup> O que nos mostra que o bonde elétrico ainda estava engatinhando no início do século XX.

A associação do poder público com as empresas de bondes e outros serviços urbanos, mudou a lógica da cidade. Houve uma real superação da forma e clima da velha cidade colonial escravista do século XIX, e adaptação do espaço urbano da Capital às exigências do mundo capitalista.

Em 1905, no auge da reforma, com novos parâmetros urbanos e sociais, teve acesso à cidade a grande companhia estrangeira de serviços públicos e o novo conceito de empresa monopolista, que iria continuar a revolução do espaço e dos costumes da capital. *The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co.Ltd.* conseguiu, num curto espaço de tempo, dominar a produção e distribuição de energia hidroelétrica, iluminação pública e particular, bondes, telefones e gás, continuando em ritmo acelerado o processo de modernização da cidade.

### **A atuação da *Light* na cidade**

Recém chegada, em 1905, a companhia estrangeira iniciou a produção de energia elétrica com uma usina a vapor para começar a conquistar clientes enquanto construía a barragem e a usina hidroelétrica. Apesar de não terem ainda o controle da *Société Anonyme du Gaz*, que monopolizava a produção de gás e a iluminação da cidade, os norte-americanos já tinham comprado uma pequena empresa que fornecia energia elétrica à companhia belga para iluminar algumas ruas, e passaram a substituí-la nesta empreitada. Dois anos depois já tinham duas usinas termoelétricas, que forneciam energia para a iluminação e para as empresas bondes da zona norte, que estavam todas sob seu controle.

Com três anos de obra intensiva inaugurava-se, em 1908, a usina de Fontes no ribeirão das Lages. A linha de transmissão já tinha sido construída no ano anterior, permitindo a entrada em atividade imediata, dando início ao fornecimento de energia para os grandes consumidores. Naquele mesmo ano, foram firmados contratos com diversas empresas industriais para fornecimento de energia elétrica como força motriz

para as fábricas. Todos foram contratos de longo prazo, com garantia de consumo mínimo.<sup>15</sup>

A distribuição da energia dentro da cidade era feita em rede subterrânea na zona central, sendo a periferia e os subúrbios em rede aérea. Uma alta percentagem do consumo de energia concentrava-se na zona de distribuição aérea, onde se localizavam as grandes indústrias: os bairros da Gávea, Andaraí, Vila Isabel e São Cristovão, que eram os principais distritos industriais na época. A primeira empresa a contratar com a *Light* o fornecimento de energia hidroelétrica, ainda em 1908, foi a Companhia de Fiação e Tecelagem Carioca, estabelecida próximo ao Jardim Botânico na Gávea, com um total de 1600 HP a serem instalados progressivamente até o final do ano seguinte. Seguiram-se, no mesmo ano, a fábrica Cruzeiro, da Companhia América Fabril, com 1350 HP; a Companhia de Fiação e Tecidos Aliança, num total de 2100 a serem instalados em pouco tempo; e a Progresso Industrial do Brasil, em Bangu, na zona rural, que contratou o fornecimento de 1700 HP, porém ainda estava fora da área da linha de transmissão. O contrato mais importante, de 1800 HP a serem instalados imediatamente, foi fechado com uma firma inglesa, a *Rio de Janeiro Flour Mill and Granaries Ltd*, conhecida como o Moinho Inglês.

Em 1909, fecharam um contrato com a Companhia de Fiação e Tecidos Corcovado e a Companhia América Fabril ampliou o fornecimento de energia para suas fábricas Bonfim e Mavilis, sendo que esta estava apenas no projeto e já foi construída para funcionar com energia elétrica. Em 1910, iniciaram o fornecimento para a Companhia de Fiação e Tecidos Confiança Industrial, em Vila Isabel, e para a fábrica de Bangu, que pode finalmente iniciar a adaptação de sua maquinaria para receber energia elétrica através da subestação de Cascadura, que entrava em funcionamento. O contrato foi ampliado para 2532 HP a serem instalados, com a adaptação de todas as unidades, tarefa que só foi completada em 1913.<sup>16</sup>

A rápida seqüência de contratos mostra a estratégia dos empresários em atuação, e confirma a previsão de Mackenzie, em 1908, que considerava que todos os negócios sob contrato estariam em operação em 1º de novembro de 1909, e com esses contratos e aqueles que estavam em negociação, a Companhia estaria fornecendo, em pouco tempo, praticamente todos os grandes consumidores de energia no Distrito Federal.<sup>17</sup> Logo em seguida, outras fábricas têxteis, o moinho Fluminense, as cervejarias Brahma e Antártica,

as fábricas de sabão e velas, as fundições, o Arsenal de Marinha, as obras do porto - toda a atividade produtiva foi conquistada e foram fechados contratos de longo prazo para o fornecimento de energia elétrica, nas melhores condições possíveis.

Considerando-se a iluminação pública e privada, os anos de 1906-1907 tinham sido dedicados à adaptação das instalações de gás para eletricidade, iniciando a troca de lâmpões e a distribuição de conduítes para a fiação, pois já haviam iniciado o fornecimento de energia para iluminação a partir da usina termoelétrica. O processo de expansão tinha que ser rápido, para garantir o consumo sobretudo de particulares, cujo fornecimento tinha um prazo de privilégio somente até 1915.

A iluminação elétrica restringia-se, no início, à área pública. O fornecimento de eletricidade à *Société Anonyme du Gaz* só foi regulamentado em 1909, quando esta empresa passou ao controle da *Light*. A substituição dos lâmpões de gás por lâmpadas criou uma demanda de postes e outros materiais elétricos, que foram aos poucos produzidos nas oficinas da empresa. O consumo expandiu-se rapidamente, sobretudo de lâmpadas incandescentes, que eram usadas preferencialmente por particulares. Em 1913, foi completada a extensão do túnel do rio Piraí, ampliando a capacidade da barragem e aumentando o potencial da usina de Lages para 84.000 HP.

### **Os bondes e a cidade**

Em 1907, obtido o controle das empresas de bonde que serviam ao centro e à zona norte da capital, a *Light* fechou contrato com a prefeitura para a sua unificação. Preocupou-se, em seguida, em estruturar o sistema de transportes eletrificados sobre trilhos, através da renovação e extensão das linhas e construção de novos carros nas suas oficinas. Rapidamente, reduziram as linhas operadas por tração animal e, em 1909, a rede da *Light* estava inteiramente eletrificada, unindo-se no ano seguinte à rede da Companhia Jardim Botânico, da qual tinham obtido o controle acionário e que já funcionava com o mesmo sistema na zona sul.

A ampliação da malha de transporte eletrificado foi feita ao mesmo tempo que a reforma urbana e a expansão da cidade, aproveitando para assentar e modernizar os trilhos nas ruas em que a Prefeitura renovava a pavimentação.<sup>18</sup> Como já tinha acontecido anteriormente, as companhias de bondes abriam caminho juntamente com as empresas de construção e urbanismo, criando novos bairros. As linhas da antiga Companhia Vila Isabel



foram-se estendendo para os subúrbios da zona norte e as da Companhia Jardim Botânico para Ipanema e, já sob o controle da *Light*, para o Leblon.

A linha de bondes da Gávea era das mais antigas, pertencente à Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, e servia a população de Botafogo desde meados dos anos 1870, e a Gávea desde 1883. No início do século XX, a região era ainda, em grande parte, semi-rural, com uma população rarefeita e dispersa, diversas chácaras e alguns pontos de concentração demográfica correspondendo às fábricas e suas vilas operárias. Nos mapas da *Light* das linhas de bondes, o próprio arrabalde da Gávea não está assinalado, apesar de nele já existir uma estrutura de bairro mais ou menos formada, com uma igreja, escolas, um teatro e algum comércio no antigo largo das Três Vendas, hoje praça Santos Dumont.

Na orla marítima, vinha-se ampliando o novo bairro de Ipanema, que era apenas um projeto quando a Companhia Jardim Botânico ali chegou, em 1902, com os trilhos do bonde. O loteamento já possuía arruamento demarcado, infraestrutura definida e transporte.<sup>19</sup> Em 1907, a energia elétrica ainda não tinha chegado nem mesmo a Copacabana, porém já havia nos mapas da *Light* os projetos de distribuição de energia, gás e linhas telefônicas até Ipanema, que era o mais novo bairro da zona sul.<sup>20</sup>

Em 1914, a Companhia Jardim Botânico, já então sob o controle da *Light*, obteve permissão para estender suas linhas até o Leblon, partindo de Ipanema e da Gávea, de modo a fechar o circuito da zona sul. O novo bairro estava, na época, sendo loteado por empresas imobiliárias.<sup>21</sup> Esta proposta já estava prevista no acordo feito com a prefeitura em 1896. Como tinha sucedido com relação aos bairros de Copacabana, Leme e Ipanema, também o loteamento do Leblon se fazia numa articulação entre a *Light* e as companhias imobiliárias. A empresa de transportes viabilizava o acesso ao novo bairro que se formava, e assim ganhava futuros passageiros cativos para os seus veículos.

Na expansão da rede de transportes eletrificados, o trabalho da *Light* foi sobretudo de adaptação das linhas existentes ao novo sistema de tração, a partir da incorporação das pequenas empresas que iam se formando, assim como tinha sido feito com as grandes companhias do centro e zona norte. A ampliação da malha da zona norte expandiu-se pelos subúrbios e zona rural e contou, sobretudo, com a construção de linhas intermediárias, que ligavam aquelas já instaladas pelas concessionárias anteriores incorporadas pela companhia, unificando a rede.

O acréscimo viário da *Light* na zona norte foi muito maior do que na zona sul. Na realidade, a Companhia Jardim Botânico já tinha feito a maior parte do sistema desta área, faltando apenas fechar o circuito. Na zona norte, além das três grandes companhias unificadas em 1907, já havia algumas empresas com pequenos trajetos e, paralelamente ao desenvolvimento dos trabalhos de unificação da *Light*, foram-se formando outras companhias com trajetos locais. A maioria destas empresas foi adquirida e suas linhas adaptadas à rede da *Light*, o que permitiu uma enorme expansão com um mínimo de investimento.

O resultado dessa estratégia de unificação foi um excelente sistema de transporte coletivo urbano e suburbano, aproximando as diferentes regiões da cidade, rompendo caminho nas barreiras de montanhas, distribuindo-se pela difícil topografia do Distrito Federal, e abrindo novas áreas de habitação, de comum acordo com as imobiliárias e com a prefeitura. A rede pré-existente já tinha demonstrado sua importância para a população da cidade, que ficou mais acentuada com a unificação do serviço.

A malha viária da zona norte era inegavelmente mais ampla do que a da zona sul, e representava muito mais usuários, o que era importante do ponto de vista da rentabilidade da empresa. As indústrias tinham contratos de carga, que possibilitavam a construção de ramais ligando as fábricas com os terminais ferroviários ou com o porto, através dos trilhos da companhia.<sup>22</sup> Podiam engatar seus carros bagageiros em bondes da *Light* ou em carros motores próprios, que se alimentavam com a energia da rede da empresa.

As linhas das zonas norte e sul se encontravam no centro da cidade.<sup>23</sup> A rede de bondes da zona norte partia da praça Tiradentes e cobria áreas nobres e industriais, e mesmo os subúrbios naquela direção. As linhas mais extensas chegavam até alguns distritos da zona rural. As linhas da zona sul partiam da Galeria Cruzeiro, próxima daquela praça, que reunia um comércio de elite e confeitarias. Era o ponto de encontro das elegantes e dos namorados e ficava próximo à Confeitaria Colombo, local de referência da alta burguesia, dos políticos e jornalistas.



se modificou desde o contrato de unificação, em 1907. A *Light* utilizava a estratégia de divisão dos itinerários em zonas, o que aparentemente mantinha as tarifas. Uma viagem longa, porém, para os subúrbios, onerava o usuário.

O governo municipal mantinha a política de tarifas congeladas desde o contrato de unificação, em vista do recente furacão promovido pela reforma do centro da cidade e a conseqüente desorganização da vida das populações de baixa renda. O transporte de massas barato era fundamental para garantir um mínimo apoio às classes trabalhadoras, que tinham passado a viver a uma grande distância do centro onde trabalhavam.

### **A *Light*, o bonde e o cotidiano popular**

A introdução da energia elétrica acoplada à remodelação da cidade, com a criação de novos bairros e introdução de novas tecnologias, iria transformar o cotidiano dos cidadãos. A nova cidade exigiria da população uma adaptação às suas novas condições de vida. Houve uma penetração de novos valores em diversos setores culturais, como o gramofone substituiu as serenatas nos saraus, o cinematógrafo trouxe uma nova opção de lazer junto com novas idéias e costumes, e o gás deixou de servir à iluminação, passando a ser usado na cozinha em vez da lenha no fogão.<sup>24</sup>

A entrada da eletricidade no cotidiano da população já vinha se fazendo progressivamente, e trazendo mudanças no comportamento e na noção de tempo e espaço, que se radicalizaram com a chegada da *Light*. Desde o final do século XIX, os cariocas passaram a conviver com novos mecanismos que trouxeram mudanças definitivas nos hábitos urbanos. A nova energia favorecia o surgimento de novas práticas sociais e novos costumes. Criavam-se pontos de encontro, como as *terrasses* dos cafés e os cinematógrafos, e reanimavam-se as salas de teatros. A eletricidade permitia a expansão de uma cultura urbana, cosmopolita, dinâmica, ávida de novidades. A chegada da *Light* ampliou e sistematizou as novas usanças.

A reforma urbana e a energia elétrica trouxeram uma gigantesca transformação das atitudes cotidianas. Ao lado da dispersão física dos membros da comunidade de baixa renda, expulsos do centro pela reforma, a energia barata permitiu uma ampliação das horas úteis do dia, para o lazer ou para o trabalho. A rede de transporte barato mudou os hábitos de moradia e ampliou o espaço urbano encurtando as distâncias. A cidade esticou os horários dos encontros sociais e as empresas passaram a aproveitar as horas extras para a

produção. O que dava novas perspectivas ao uso do tempo e possibilidades de ganho aos cidadãos.

A música popular – o samba, o choro, o maxixe – exprimia a vivência de seus autores, trazendo um testemunho do cotidiano da época. Nesses relatos, o bonde é um personagem freqüente, e as músicas nos contam como funcionava o sistema. Por exemplo, a distribuição social pode ser conhecida por esse caminho, e várias músicas de Carnaval comentam o preço da passagem associado ao itinerário.

O “condutor” era uma relação permanente de todo usuário do bonde, ou seja, da grande maioria da população carioca. Era o cobrador das passagens, mas era também quem orientava as paradas e saídas, quem agüentava o mau humor dos passageiros, quem “segurava” o bonde no ponto para esperar pelo passageiro atrasado, quem passava recados. Era querido por todos e personagem freqüente das modinhas e dos sambas. Ao mesmo tempo, era motivo das brincadeiras no Carnaval, quando tinha que garantir que o bonde funcionasse em plena folia, superlotado com a festa “embarcada”.

No início do século XX, o bonde já fazia parte da temática musical, como espaço social que desvendava as relações e os hábitos. Eduardo das Neves, conhecido trovador da virada do século, fazia músicas usando o tema do bonde no cotidiano. Em 1905 foram gravadas várias, como “Rolo em um bonde”, “Tomei o bonde” e “O aumento das passagens”. O teatro de revistas e as peças de teatro popular também tomavam o veículo e suas relações como tema.

Outra característica importante do bonde era a sua freqüência e sua pontualidade, sobretudo depois da unificação e da eletrificação, que permitiram sistematizar um serviço rápido e pontual. Também nesta questão o bonde ganhou fama, o horário do bonde era sagrado, funcionando como apoio ao trabalhador. E, naturalmente, também fazia parte dos temas das músicas populares.

Por outro lado, na hora da festa, o bonde era um dos espaços preferidos. No Carnaval servia de palco para a farra, pois metade da folia se passava dentro do bonde, fosse a caminho dos bailes e desfiles na cidade ou na própria festa da viagem. Eram os veículos preferidos dos foliões. Quanto mais gente melhor. Muitos passageiros iam nos estribos, ou sentados no encosto dos bancos, batucando e tocando a campainha só para fazer um “breque”.

Como espaço democrático, o bonde servia a todos em todas as ocasiões. Ricos e pobres se valiam de seus serviços, em todas as épocas do ano e em todas as horas do dia. O bonde era usado tanto pelo operário, quanto pela empregada doméstica ou a balconista. Os estudantes de todas os setores sociais o utilizavam. As senhoras de classe média iam às compras, ao cinema, levavam as crianças à praia ou para a escola. Até senhores ricos, profissionais liberais, usavam o bonde - não tinha riscos de atraso, era fresco, agradável, podia-se ter “dois dedos de prosa” com algum vizinho interessante, era possível ler tranqüilamente o jornal ou um romance, ou mesmo estudar uma partitura. Foi talvez, para a *Light*, a sua “ovelha negra financeira”, o seu “calcanhar de Aquiles”. Mas foi dos serviços que a empresa prestou, aquele que se tornou mais popular.

É claro, no entanto, que essa relação de amor eterno, não tinha apenas esta faceta. Na medida em que o interesse da companhia não era propriamente de namoro mas sim de exploração e lucro, as reações por vezes se faziam violentas. Como em todo caso de amor. Ao se sentirem traídos, os usuários contestavam as posições da companhia. Nos primeiros dias de janeiro de 1909, explodia uma das primeiras manifestações populares contra a *Light* - uma revolta contra o aumento dos preços das passagens e reclamações contra os serviços. Os tumultos geraram violência, com bondes virados e queimados, tiroteio da polícia, pânico e correrias, tendo havido mortos e feridos. Depois de três dias de agitação e tumulto, o presidente Afonso Pena teve que intervir para forçar uma solução. No sexto dia, a situação se normalizou, voltando à calma. Segundo o jornal, a *Light* atendeu às exigências da população, e foi instaurado um inquérito policial sobre a questão dos bondes.<sup>25</sup>

Este tipo de manifestação, que já tinha sido utilizado na revolta do vintém, trinta anos antes, foi uma constante durante toda a história do bonde. Outras vezes a violência não era necessariamente contra a companhia, mas parar os bondes podia ser uma forma de parar a cidade. Em momentos de manifestação operária ou estudantil, era comum bloquear os trilhos ou virar bondes, para interromper o tráfego e congestionar a cidade.

## Conclusão

O fascínio da eletricidade dominou a cidade na segunda metade do século XIX, com as experiência e descobertas de aplicações locais, as invenções e ousadias que às vezes davam certo, enfim, a insistência em aplicar a nova forma de energia, com sua nitidez, limpeza e magia. A luz elétrica era um sonho generalizado, e as tentativas individuais de produção só faziam ampliar o desejo e provocar a concorrência, na luta pela produção em larga escala.

A *Light* aproveitou o momento da reforma urbana para intervir na renovação da infra-estrutura da cidade. A grande empresa, além de atuar diretamente na modernização dos transportes, iluminação e comunicações, iria influenciar no progresso do parque industrial carioca com o fornecimento rápido de energia elétrica em larga escala como força motriz.<sup>26</sup> E também no desenvolvimento dos novos espaços de lazer, como os cinematógrafos, os teatros e casas de espetáculo iluminados, assim como no uso das novas máquinas de música, que eram os fonógrafos.

Seja pela rapidez de sua intervenção nos diversos setores de serviços públicos em que se envolveu, seja pela ansiedade das esperanças a respeito do seu desempenho e pela eficiência das respostas, a verdade é que os resultados da entrada da *Light* na Capital foram renovadores e transformaram o modo de vida da cidade, junto com as novas regras de convivência decretadas pelas posturas municipais e pela reorganização do espaço.

A rede unificada de transporte regular e barato simplificou a vida das pessoas, reduziu os custos e permitiu a racionalização do transporte de cargas. A energia elétrica contribuiu para o aumento da produção industrial e também para o desenvolvimento de novas formas de lazer, através da iluminação dos teatros e dos pontos de diversão noturna. Ampliou o dia útil, incentivando os espetáculos noturnos de teatro e música e as horas extras de trabalho. Os novos usos do gás, liberado pela iluminação elétrica, modernizaram o cotidiano dos lares, passando a alimentar os fogões e eliminando os fogareiros e aquecedores a lenha ou petróleo. As comunicações telefônicas aproximaram as pessoas e, juntamente com os transportes eletrificados, reduziram as distâncias na cidade em expansão. Tudo isso permitia um maior rendimento do tempo, multiplicando as horas úteis do dia. Do ponto de vista do lazer, a chegada do cinematógrafo revolucionou os espetáculos e o gramofone mudou o clima das reuniões sociais. A energia elétrica foi a mãe da nova era, e a *Light* a sua intermediária.

---

## NOTAS

- <sup>1</sup> CARDOSO, Elizabeth Dezouart. “Os sinais dos novos tempos: primeiras experiências e aplicações descontínuas da energia elétrica no Rio de Janeiro”, In CENTRO DE MEMÓRIA DA ELETRICIDADE. Energia Elétrica na Urbanização brasileira: Rio de Janeiro (1900-1950).Rio de Janeiro, 1989. Mimeo. p.36.
- <sup>2</sup> Esse sistema de iluminação funcionava através de uma lâmpada de arco alimentada por um forte gerador em corrente alternada, inventado pelo russo Jablochhoff. Ver HUGHES, Thomas, *Networks of power. Eletrification in western society. 1880-1930*. Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 1993. p.87.
- <sup>3</sup> CARDOSO, E. D. *Op. cit.* p.40-41. Ver também DUNLOP, Ch. J. *Apontamentos ..., opus cit.* p.80-81.
- <sup>4</sup> DUNLOP, Ch. J. “Iluminação Elétrica” In *Revista General Electric*. Jul.1955. p. 20. A Biblioteca Real ficava no prédio da atual Escola Nacional de Música.
- <sup>5</sup> ROCHA, Amara S.S. *A sedução da luz: o imaginário em torno da eletrificação do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IFCS-UFRJ, 1997. (dissertação; mimeo).
- <sup>6</sup> TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil do século XVI ao XIX*. Rio de Janeiro, Clavero Editoração, 1944. Vol.1, p.448-449.
- <sup>7</sup> GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Livraria Brasileira Editora, 1965. p.71.
- <sup>8</sup> WEID, Elisabeth von der. “A gestação da Companhia Telefônica Brasileira”, In *Anais da I Conferência Internacional de História de Empresas*. Niteroi, 1991.
- <sup>9</sup> Companhia de Carris Luz e Força do Rio de Janeiro (CCLFRJ). *Eletricidade e Gás*. Rio de Janeiro, 1941. p. 193.
- <sup>10</sup> CCLFRJ. *Tramways. Concessões*. Rio de Janeiro, 1941. Contrato de 14.09.1892. p. 745-747.
- <sup>11</sup> LOBO, E.L. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro, IBMEC,1978. v.2, p.449.
- <sup>12</sup> Sobre a reforma urbana de Pereira Passos existe uma vasta bibliografia, sendo talvez o mais completo trabalho sobre o assunto a obra de Jaime L. BENCHIMOL, *Pereira Passos, um Haussman tropical*. Rio de Janeiro, Secretaria de Cultura Turismo e Esportes / Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990. Podemos citar também a coletânea de artigos e documentos organizada por Giovanna Rosso DEL BRENNNA, no livro *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão*. Rio de Janeiro, Index, 1985, e o excelente trabalho de Maurício A. ABREU, *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPLANRIO/Zahar, 1987. Sobre detalhes da reforma, ver os trabalhos de Sérgio T.N. LAMARÃO, *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, SMCTE / DGDIC, 1991, e Oswaldo Porto ROCHA, *A era das demolições*. Rio de Janeiro, SMCTE / DGDIC, 1986.
- <sup>13</sup> ABREU, M..A. *Opus cit.* p. 63.
- <sup>14</sup> CCLFRJ, *Opus cit.* Decreto nº 739 de 17.03.1900. p. 631-634.
- <sup>15</sup> *Rio de Janeiro Tramway Light &Power Co,Ltd. (RJTLP). 3<sup>d</sup> Annual Report*. Ref. 1908.p.10-11. Todas as informações referentes à rede e aos contratos foram obtidas nos relatórios.
- <sup>16</sup> LAMARÃO, Sérgio T.N. *A energia elétrica e o parque industrial carioca (1880-1920)* Niteroi, PPGH-UFF, 1997. (Tese de doutorado. Mimeo). p. 257.
- <sup>17</sup> RJTLP. *3<sup>d</sup> Annual Report*. Ref. 1908. p.10. Ver também a questão da energia elétrica para fins industriais em LAMARÃO, Sérgio T.N. *Opus cit.* Capítulo 5.
- <sup>18</sup> *Brazilian Traction Light & Power Co. Ltd. (BTLP). 1<sup>st</sup> Annual Report*. Ref. 1912-13.
- <sup>19</sup> GERSON, B. *História das ruas do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Livraria Brasileira Ed., 1965. p.425-426.
- <sup>20</sup> Os mapas das redes de serviços da *Light*, estão incluídos no *2<sup>d</sup> Annual Report*, de 1908. Arquivo *Rio Light*.



---

<sup>21</sup> ABREU, M.A. *Opus cit.* p. 73.

<sup>22</sup> WEID, E.v.d. e BASTOS, A.M.R. *O fio da meada: estratégia de expansão de uma indústria têxtil*. Rio de Janeiro, FCRB/CNI, 1986. p.153-156. O sistema da Companhia América Fabril interligava as diversas fábricas da empresa entre si e com os terminais portuários e ferroviários, utilizando a rede da *Light*. O caso desta companhia é um exemplo do uso desses contratos de cooperação da *Light*, que eram comuns entre as grandes empresas.

<sup>23</sup> O mapa do Rio de Janeiro em 1907, na página seguinte, dá uma idéia da topografia da cidade. Nele pode-se perceber a exigüidade da área do centro, as dificuldades para se chegar à orla marítima e a diferença de extensão das redes de bondes das zonas norte e sul. A zona rural se estende para fora do mapa, numa continuação da zona norte. É nesta direção que se encontram Madureira, Irajá, e Jacarepaguá, mencionados no texto.

<sup>24</sup> ROCHA, O.P. *Opus cit.* p. 111.

<sup>25</sup> *Correio da Manhã*. 08-16.01.1909.

<sup>26</sup> LAMARÃO, S.T.N. *A energia ... opus cit.*