


**Fotografia e paisagem urbana:
registros fotográficos sobre a implantação e expansão do sistema
de transporte público no Rio de Janeiro ¹**


Rodrigo Henrique Busnardo de Souza

Doutor em Urbanismo – Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-CAMP),
Campinas, São Paulo, Brasil

 <https://orcid.org/000-0002-2338-3812>
E-mail: robustnardo@uol.com.br

Ivone Salgado

Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-CAMP), Campinas, São Paulo, Brasil

 <https://orcid.org/000-0001-6042-3863>
E-mail: salgadoivone@puc-campinas.edu.br

Resumo: O presente artigo propõe abordar o registro fotográfico como documento histórico e como de fenômeno de manifestação da memória coletiva com estudo de caso do sistema de transporte público implantado na cidade do Rio de Janeiro durante o Segundo Reinado (1840-1889). Através de seus registros fotográficos, os fotógrafos da Casa Imperial objetivaram uma monumentalização do espaço urbano carioca, na segunda metade do século XIX, quando a fotografia era uma novidade técnica que permitia uma nova forma de apreensão da paisagem urbana. O artigo também faz recurso a uma análise cartográfica, destacando itinerários das linhas de transporte urbano, e visa apontar algumas relações de ordem técnica e conceitual entre fotografia – desde seus primórdios – e paisagem urbana, que resultaram em documentos que, ao longo do tempo também foram se tornando monumentos. Entre fotografias casuais e fotografias encomendadas, os vários fotógrafos profissionais, muitas vezes a serviço do império brasileiro, registraram a cidade com seu sistema de transporte público, como no caso do Rio de Janeiro, aonde várias companhias de bondes também foram responsáveis pela expansão urbana dando início à formação de bairros suburbanos na zona norte e na zona sul.

Palavras-chave: Melhoramentos urbanos; Fotografia; Rio de Janeiro; Século XIX; Transporte público; Bonde.

Photography and urban landscape: photographic records on the implantation and expansion of the public transport system in Rio de Janeiro

Abstract: This article proposes to approach the photographic record as a historical document and as a manifestation phenomenon of the collective memory with case study of the public transport system implanted in the city of Rio de Janeiro during the Second Reign (1840-1889). Through their photographic records, the photographers of the Imperial House aimed at a monumentalization of the urban space of Rio de Janeiro in the second half of the nineteenth century, when photography was a technical novelty that allowed a new way of apprehending the urban landscape. The article also makes use of a cartographic analysis, highlighting itineraries of urban transport lines, and aims to point out some technical and conceptual relationships between photography - from its beginnings - and urban landscape, which have resulted in documents that, over time were becoming monuments. Among the occasional photographs and commissioned photographs, the various professional

photographers, often in the service of the Brazilian empire, registered the city with its public transport system, as in the case of Rio de Janeiro, where several streetcar companies were also responsible for urban expansion formation of suburban districts in the north and south.

Keywords: Urban improvements; Photography; Rio de Janeiro; XIX century; Public transportation; Tram.

Texto recebido em: 26/03/2019

Texto aprovado em: 19/02/2020

Introdução

Segundo Gordon Cullen, o conceito de paisagem urbana pode ser interpretado como a arte de tornar coerente e organizado, visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que constituem o ambiente urbano. Tal conceito, elaborado nos anos 1960, descreve Cullen, “exerce forte influência em arquitetos e urbanistas exatamente porque possibilita análises sequenciais e dinâmicas da paisagem a partir de premissas estéticas, isto é, quando os elementos e jogos urbanos provocam impactos de ordem emocional”. (ADAM, 2008, p. 63)

A documentação das imagens de paisagens urbanas, segundo Le Goff, é também uma forma de monumentalização destas, pois “documento é monumento” (LE GOFF, 1990, p. 10) e o “monumento é tudo aquilo que pode evocar o passado, perpetuar a recordação” (LE GOFF, 1990, p. 535).

Le Goff mostra também que, segundo uma ideia de cunho católico agostiniano, baseado na filosofia greco-romana de Aristóteles e Cícero, a cidade medieval “não é feita somente de pedras, mas em primeiro lugar de homens, de cidadãos”. E ainda, que “a história urbana é antes de tudo uma história humana, uma história social” (LE GOFF; SCHMITT, 2006, p. 219).

Em se tratando de fotografia, Le Goff afirma que ela é uma espécie de fenômeno de manifestação da memória coletiva, pois “revoluciona a memória: multiplica-a e democratiza-a, dá-lhe uma precisão e uma verdade visuais nunca antes atingidas, permitindo assim guardar a memória do tempo e da evolução cronológica” (LE GOFF, 1990, p. 466).

Desde a oficialização da invenção da fotografia, ocorrida em 1839, em Paris, existiu uma comunhão entre a fotografia e a paisagem urbana, que se deu também por uma questão técnica, além da questão que culturalmente existia no campo das

artes visuais, onde a pintura é possuidora de nichos como retratos e paisagens. Quando Niépce fez a sua heliografia, em 1826, precisou de oito horas para que a imagem fosse fixada na placa metálica. Alene Lins esclarece que, anos mais tarde, este tempo de exposição foi sendo reduzido para meia hora, depois para oito minutos – época em que o daguerreótipo seria oficializado em 1839. No ano seguinte, houve um considerável avanço técnico no processo daguerreano, sobretudo quando o objeto fotografado era móvel e/ou humano:

em 1840, o físico-matemático Joseph Petzval, ao propor uma lente na câmera do daguerreótipo com um orifício maior para a entrada da luz, diminuiu a abertura do diafragma de f16 para f3.6 e reduziu o tempo para algo próximo a trinta segundos. Mas ficar absolutamente imóvel, sem piscar ou mesmo respirar, ainda era um esforço enorme para um ser humano. Segundo Machado (1984), o fotografado era chamado de paciente, pelo fato de precisar ter paciência para ficar imóvel até o final do registro. A pose, segundo ele, era a máscara da imobilidade necessária. (LINS, 2015, p. 4)

Esta questão técnica, um pouco complexa para a compreensão de pessoas leigas no quesito “fotografia”, incidia em poses para retratos, mas também incidia em imagens de paisagens e de natureza. A predileção inicial do advento fotográfico por paisagens urbanas ocorreu justamente porque as “coisas” não se moviam: prédios, ruas, árvores, praças etc. As pessoas nas ruas não poderiam ser fotografadas porque o tempo de exposição as tornavam como vultos translúcidos ou completamente invisíveis.

Zita Possamai (2008, p. 68), conduz a um entendimento de que desde os primórdios da fotografia, as cidades foram tratadas como “objetos privilegiados” pelos fotógrafos e cita as atuações de fotógrafos internacionais que foram contratados por órgãos governamentais, para exemplificar os casos mais significativos na história do registro imagético e/ou documental entre a fotografia e a cidade.

Concebida inicialmente como espelho do real, a fotografia foi revestida de um caráter documental, sendo chamada a dar conta das profundas e rápidas transformações pelas quais passavam as grandes cidades. Era comum as administrações municipais contratarem fotógrafos a fim de registrar bairros inteiros que sofreriam reformas urbanas. Foi nesse âmbito que Charles Marville, na segunda metade do século XIX, registrou durante 15 anos as transformações dos velhos bairros parisienses, enquanto Max Missmann, num período de 40 anos, a partir de 1899, acompanhou as diferentes etapas da construção de Berlim. No mesmo sentido

cientificista dado a ela no que se refere à cidade, a fotografia foi utilizada para documentar os monumentos urbanos com o propósito de registrar fielmente seus mais recônditos detalhes, visando à posterior restauração deles. Ainda na perspectiva de registro objetivo da realidade, a fotografia foi utilizada para a elaboração de imagens arquitetônicas, condicionando a determinados padrões as vistas urbanas produzidas. (POSSAMAI, 2008, p. 68-69)

As evoluções técnicas na fotografia, segundo Possamai, produziram novas “visões” de cidade. Se as primeiras vistas urbanas privilegiavam tomadas padronizadas que valorizavam monumentos antigos, logo surgiram as imagens estereoscópicas e as vistas panorâmicas. Ao citar exemplos internacionais, Possamai revela que vários fotógrafos captaram aspectos inusitados das cidades, “chamando atenção para os seus subterrâneos e para as consequências da Revolução Industrial. Imagens enfumaçadas e sombrias revelavam a miséria das populações dos bairros pobres de cidades como Paris e Londres”. (POSSAMAI, 2008, p. 70).

Possamai reforça a premissa de que o Brasil não foi um país que ficaria aquém de todas as questões que envolviam a fotografia ainda no seu limiar do século XIX, mesmo diante dos países mais desenvolvidos. A autora aponta o cuidado em deixar um verdadeiro legado imagético/documental, quanto aos registros das transformações urbanas brasileiras, teve nomes de destaque, como os de Marc Ferrez, Victor Frond e Militão Augusto de Azevedo (POSSAMAI, 2008, p. 71).

A fotografia, ao captar as imagens das mudanças em curso, acabou sendo concebida como capaz de registrar e reter a memória de diferentes aspectos das cidades brasileiras. Nessa direção, foi valorizada principalmente pelo seu aspecto testemunhal, o que explica a presença de grande número deste tipo de documento em muitos de nossos arquivos e museus. Os estudos sobre o circuito de produção, de circulação e de consumo da fotografia no Brasil mostram que na segunda metade do século XIX havia a comercialização de vistas urbanas avulsas ou reunidas em álbuns fotográficos. O Rio de Janeiro, sede da Corte, sempre foi uma das cidades preferidas pelos fotógrafos, que inseriam a urbe na exuberante paisagem natural em tomadas realizadas do alto dos morros. (POSSAMAI, 2008, p. 71).

O Rio de Janeiro no período do Segundo Reinado (1840-1889)

Durante o período em que D. Pedro II foi imperador do Brasil, entre 1840 a 1889, a cidade do Rio de Janeiro, capital imperial, recebeu várias melhorias de ordem urbana. “O segundo Império foi um longo período de reformas, melhoramentos e lentas transformações”. (CARVALHO, 1990, p. 72)

Em 1843, o serviço de limpeza pública municipal não trabalhava diariamente, a iluminação pública era escassa e à base de lâmpadas de azeite de peixe. A iluminação a gás, apenas no perímetro urbano, seria iniciada apenas em 1854. O transporte público ainda se fazia por tração animal. Somente em 1853 iniciava-se a construção da estrada de ferro D. Pedro II e o primeiro trecho, de 48 km, até a Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Marapicu (atual Queimados) foi inaugurado apenas em 1858. O tráfego até Cascadura começaria apenas em 1861 e com apenas dois trens por dia. O Corpo de Bombeiros foi oficializado como serviço público em 1856. A partir de 1841, o Império passou a dar maior importância ao ensino público carioca, com instalações de várias escolas, ampliação do programa do ensino primário e regulamentações nos ensinos superiores, médicos e jurídicos.

Dentre os melhoramentos que a cidade do Rio de Janeiro recebeu na segunda metade do século XIX, destacamos neste trabalho os transportes públicos. O bonde urbano sobre trilhos, de tração animal, seria inaugurado em 1868, através da companhia americana Botanical Garden Rail Road, e outras companhias vieram depois, em 1870, 1878 e 1882: Cia Carioca & Riachuelo, Cia Fluminense, Cia Locomotora, Cia São Cristóvão e Cia Isabel. (Figura 5)

Estes melhoramentos urbanos viabilizaram a formação dos subúrbios e a extensão do sistema de transportes públicos, inicialmente bondes puxados a cavalo. Um conjunto de posturas, códigos que estabeleciam a ocupação das diversas zonas da cidade e planos de melhoramentos foram planejados desde o início do período imperial. O primeiro código de postura da cidade do Rio de Janeiro foi promulgado em 1830, estabelecia onde localizavam a zona da cidade e a zona dos campos. Seu sucessor, de 1838, já incidia sobre o matadouro, os cemitérios e a arborização da cidade, e seria substituído somente no final da década de 1880. Entretanto, as demarcações legítimas da cidade aconteceriam oficialmente em 1842, através de um decreto que regulamentava a arrecadação da “Décima Urbana”: o imposto que antecede o atual Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU. Em 1840, como revela

Lúcia Silva, ocorreria a “promulgação do regulamento da Inspeção Geral das Obras Públicas do Município da Corte, assim a organização e a realidade jurídica do que era urbano estava claramente definido por ocasião da confecção de seu relatório”. (SILVA, 2012, p. 102).

Os planos de melhoramentos urbanos, pensados por profissionais técnicos, não foram implantados em sua plenitude, porém várias obras contidas nestes projetos foram realizadas. Em se tratando do Plano de Beaurepaire-Rohan, um engenheiro militar que, em 1843, elaborou um relatório baseado nos dois códigos de posturas existentes, o objetivo principal era promover a civilidade através do processo de urbanização. Para isso, seria preciso dar novos hábitos à cidade, seja por meio de uma nova estrutura urbana, seja por meio de novas leis mais efetivas, uma vez que as leis existentes nos códigos de posturas não se efetivavam por completo, por conta da inatividade fiscal do governo local.

Já em 1876, foi elaborado um Plano de Melhoramentos que foi um documento formado por dois relatórios e este foi apresentado ao Ministério dos Negócios do Interior. Ele foi produzido por uma comissão formada pelos engenheiros Francisco Pereira Passos, Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim e Marcelino Ramos da Silva. As epidemias ocorridas durante a década de 1870 tornavam o referido plano uma ferramenta urgente no combate à erradicação das mesmas. O plano previa melhorias no campo da salubridade da urbe. Na época, também foi realizado o Plano dos Médicos, de 1878, que sugeria 40 medidas para combater os surtos da febre amarela e outras 30 medidas para tornar o Rio de Janeiro mais salubre.

A principal diferença entre os dois planos em questão estava na cidade que seria produzida pelas intervenções. Silva explica que os médicos propunham esvaziar a área mais densa da urbe, ou seja, a população das freguesias urbanas mais antigas deveria ser redistribuída para outras áreas; propunham ainda promover o arrasamento dos morros e proibir novas habitações coletivas nestes locais. Isso atingiria as classes mais populares que habitavam o centro. Era possível, mas criaria um encargo financeiro a esta população quanto à mobilidade, apesar da consolidação do transporte urbano local existente à época. Já os engenheiros privilegiaram uma região, que ia da Cidade Nova à Vila Isabel, requalificando esta área com o projeto de alargamentos e novas ruas. E mais: propunham a normatização das construções, inclusive com a padronização de procedimentos e também na utilização de materiais.

De acordo com estatísticas encontradas no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, no Relatório do Ministério do Império de 1838 e 1871 e nos Recenseamentos Oficiais do Rio de Janeiro, a cidade carioca tinha 42.168 habitantes, em 1799. Em 1821, possuía 112.695 habitantes, sendo 57.605 pessoas livres e 55.090 escravos. Em 1849, a população da capital era de 266.466, sendo 155.864 pessoas livres e 110.302 escravos. O primeiro censo oficial brasileiro, denominado Censo Geral do Império, ocorreu apenas em 1872, e mostrou que o Município Neutro – como a cidade do Rio de Janeiro era denominada – possuía 274.972 habitantes, 44.211 fogos, 30.018 casas e 19 freguesias. Em 1890, um ano após o fim do período monárquico brasileiro, o Rio de Janeiro possuía 522.651 habitantes.

Durante todo período do Segundo Reinado, houve várias mudanças na trama urbana do Rio de Janeiro, que incidiram desde a implantação de novos sistemas de água e esgotos, implantação de inúmeros equipamentos urbanos, tais como, hospitais, cemitérios, escolas, prédios públicos, prédios militares, estações de trens e bondes, mudanças do matadouro, modernizações do cais, criação de largos e praças, a instalação de fábricas fabris e suas vilas operárias (estas, implantadas já na fase de transição política brasileira, entre a monarquia e a república) e a criação de novos bairros suburbanos que foi acompanhada pela extensão das linhas de bondes, (Figuras 6 e 7).

A fotografia no período do Segundo Reinado (1840-1889)

Natalia Brizuela (2012, p. 32) conta que em 21 de janeiro de 1840, o príncipe Pedro, ainda adolescente, com 14 anos, ao se deparar com os resultados do invento – os três primeiros daguerreótipos realizados pelo abade Louis Compte – demonstrados de forma privada à corte brasileira, ficou “deslumbrado com a novidade”. Dois meses depois, ele encomendou uma câmera na França, o primeiro daguerreótipo adquirido no Brasil, oito meses antes do artefato ser comercializado no país.

Brizuela afirma ainda que o impacto que a fotografia exerceu em D. Pedro II também havia tomado a forma de um enorme acervo fotográfico, conservado pelo próprio imperador durante o resto de sua vida. Até que, em 1851, já adulto, D. Pedro II tornava-se o “principal patrono da nova ciência em terras tropicais”. Sua

coleção atingiu a marca de mais de 20 mil fotografias e, com o passar dos anos, “o fascínio do garoto que aos 14 anos topou pela primeira vez com a fotografia havia atingido níveis quase fanáticos” (BRIZUELA, 2012, p. 34).

O ofício de fotógrafo atuante no Brasil oitocentista teve o seu momento de ápice profissional marcado pelo reconhecimento oficial através da honraria aferida por D. Pedro II. Os “Fotógrafos da Casa Imperial” foram titulados pelo império brasileiro entre os anos de 1851 a 1889.

Vale lembrar que a primeira titulação brasileira correspondente ocorre dois anos antes do Reino Unido, onde a Rainha Vitória concedeu o título de “Photographer in the Ordinary to the Queen” a Antoine Claudet em 1853. Portanto, o Brasil foi pioneiro a dar reconhecimento oficial aos serviços fotográficos prestados profissionais. Ao todo, 26 títulos foram concedidos a 32 fotógrafos entre 1851 e 1889. Isto porque alguns títulos foram concedidos a estúdios ou ateliês fotográficos. A atuação dos fotógrafos titulados ficou dividida e, ao mesmo tempo e em vários casos, entre o ofício de fotógrafo-paisagista e fotógrafo-retratista. No caso de fotografia de paisagem oitocentista, destacaram alguns nomes: Revert Klumb, Augusto Stahl, George Leuzinger, Militão Augusto de Azevedo, entre outros. Entre os fotógrafos condecorados, o nome de Marc Ferrez merece destaque, tanto pela quantidade imagética em acervos nacionais, como também pela qualidade de seus registros, sobretudo em se tratando da paisagem urbana do Rio de Janeiro, dentre ela os registros do início da implantação do sistema de transportes urbanos no Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX. (Figuras 4 e 9).

Paisagens urbanas no Rio de Janeiro: a expansão do sistema de transporte público

Durante quase todo período do Segundo Reinado brasileiro (1840-1889), várias fotografias de paisagens urbanas do Rio de Janeiro traziam em suas composições algum tipo de sistema de transporte público. Isso se dá por conta da implantação do sistema de transporte público que, desde o final da década de 1850, atendeu uma grande demanda de usuários.

A cidade do Rio de Janeiro foi a primeira da América do Sul a possuir um serviço de transportes coletivos sobre trilhos. Segundo Elisabeth von der Weid, “a introdução desse tipo de veículo na cidade transformou de tal maneira o modo de

vida e a estrutura urbana que alguns autores dividem a história do Rio em antes e depois da ‘revolução’ dos transportes coletivos” (WEID, 1997, p. 1).

A primeira linha de bondes a tração animal foi inaugurada em 1859, e ligava a Praça da Constituição até o Alto da Tijuca. Seu concessionário, Thomas Cockrane, cuja empresa era denominada Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boavista na Tijuca (Figura 1), declarou falência em 1866, por conta da crise financeira instalada neste mesmo ano. Entretanto, os serviços de bondes ou carris urbanos iniciaram de forma efetiva em 1868, com a inauguração da primeira linha da Botanical Garden Company (Figura 7), com a presença de D. Pedro II, de políticos e outras personalidades ilustres. (BENCHIMOL, 1992, p. 97)

A Botanical Garden Rail Road – nome correto da empresa – tinha como sócios o barão de Mauá e o americano Charles B. Greenough.

O início do assentamento dos trilhos foi imediato e o desenvolvimento dos trabalhos extremamente rápido. O primeiro trecho, cujas obras foram iniciadas em junho de 1868, ia da rua do Ouvidor ao Largo do Machado, e ficou pronto em setembro do mesmo ano, sendo inaugurado no mês seguinte. A companhia continuou a colocação dos trilhos chegando até Botafogo ainda nesse mesmo ano. Houve uma interrupção dos trabalhos porque a rua que levava ao Jardim Botânico não estava concluída, e o trabalho foi feito por etapas, levando três anos para chegar ao portão do parque, e doze para ir até o alto da Gávea. Enquanto isso, os bondes faziam conexão com o serviço de gôndolas ou com as diligências para completar o itinerário. (WEID, 1997, p. 9)

Benchimol mostra que a Botanical Garden ampliou seu domínio diante da zona sul da cidade, “desde a Glória, já caracterizada como área residencial das classes dominantes, por toda extensão do espaço litorâneo ainda vazio, até os confins de Copacabana (Figura 3), Ipanema e Leblon, distantes e despovoadas praias, não obstante enquadradas na alça de mira de vários grupos capitalistas privados envolvidos na especulação com a terra urbana” (BENCHIMOL, 1994, p. 100).

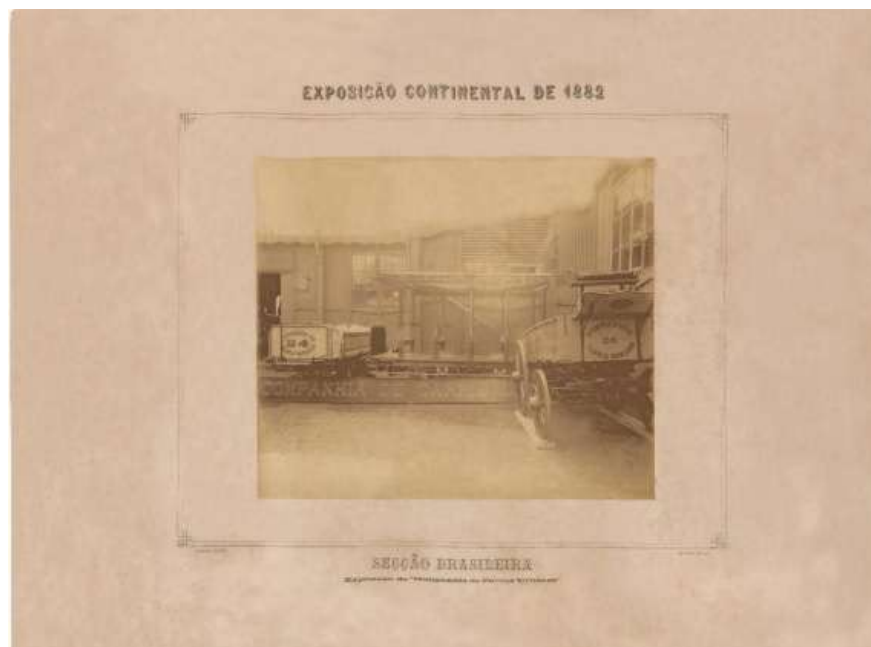
O que estava em jogo, naquele instante, não era somente o vetor de expansão do transporte urbano carioca que tinha de acompanhar o crescimento populacional, como também a especulação imobiliária que também acompanhava esta evolução.

É importante ressaltar que, antes da implantação dos bondes de trilho puxados por animais (Figura 2 e 8), já existia na cidade um consolidado sistema de transportes de ônibus coletivo (carruagens geralmente puxadas por quatro

animais), iniciado em 1837, e de gôndolas fluminenses (serviços de coches) (Figura 9). Portanto, a transição destes meios de transportes coletivos para os bondes foi truculenta sobretudo na esfera política, porém era uma modernidade que se instalaria nas ruas da cidade de forma inevitável (SANTOS, 1934, p. 183-184).

Inicialmente, os carros eram fechados e levavam 30 passageiros, sendo 18 sentados em bancos longitudinais e doze em pé nas plataformas que ficavam na frente e atrás. Em 1870, os seis primeiros bondes abertos passaram a circular, com seis bancos transversais, para quatro passageiros cada banco. Este novo veículo logo substituiu os carros fechados, por serem mais adaptáveis ao clima do Rio de Janeiro.

Foi nesta fase que começou a ser utilizado o termo *'bond'* para designar o novo tipo de transporte. A origem, segundo Dunlop, foi um sistema de bloco de cinco passagens instituído pela *Botanical Garden* para facilitar o troco, na medida em que as moedas no valor das passagens eram raras. Os blocos eram comprados nas estações e as passagens tinham escrito em cima o nome da companhia, a palavra *'bond'* (título), o valor e um desenho do veículo. Por analogia, o povo passou a chamar o veículo pela palavra que o acompanhava. Em pouco tempo, o termo generalizou-se. (WEID, 1997, p. 9)



Fonte: Fotografia de Samuel Boote. Albumina, 36 x 28 cm. Brasileira Fotográfica. Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/5037>. Acesso em: 18 mar. 2019.

FIGURA 1

Exposição Continental em 1882 – Argentina: seção brasileira. Exposição da Companhia de Carris Urbanos

Outras companhias se formaram por esta época (Quadro 1 e Figuras 5, 6 e 7). O Império deu concessão de funcionamento a várias empresas do ramo: a Companhia do Caminho de Ferro da Cidade à Boa Vista, a Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão, a Companhia Ferro Carril de Vila Isabel, Empresa Ferro-Carril de Santa Teresa, Companhia Ferro-Carril Carioca, Companhia Locomotora, Companhia Ferro-Carril Fluminense, Companhia Ferro-Carril Carioca & Riachuelo. Houve a fusão, em 1878, das companhias Locomotora, Fluminense, Carioca & Riachuelo e Santa Teresa, formando a Companhia de Carris Urbanos.

A companhia Ferro Carril de Vila Isabel passou por um processo típico, porém já usual à época, de fusão de interesses na área do transporte e na área de empreendimento imobiliário. Esta companhia impulsionou a formação do bairro de Vila Isabel, na zona norte da cidade.

A concessão de bondes propunha uma linha que ligasse o centro da cidade aos bairros do Engenho Novo e Andaraí Grande. Parte dessa área pertencia à fazenda dos Macacos, propriedade da família imperial. Os concessionários compraram a fazenda em 1872, mais ou menos na época em que fizeram o contrato dos bondes para aquela área da cidade, e criaram a Companhia Arquitetônica, que estabeleceu um projeto de loteamento. O bairro projetado seguia o exemplo das cidades europeias, com grandes avenidas e construções modernas, e começou rapidamente a se desenvolver. A primeira linha da Companhia Vila Isabel ia do centro do Rio de Janeiro até o portão da fazenda dos Macacos, e foi inaugurada em 1873. As primeiras viagens foram gratuitas, com o propósito de apresentar aos possíveis compradores o novo bairro que se estruturava. No ano seguinte, começaram as vendas dos terrenos e as primeiras construções na área da antiga fazenda. O desenvolvimento da empresa de bondes se fez conjugado à expansão do bairro. As demais linhas da concessão só foram inauguradas em 1875. (WEID, 1997, p. 13)

Outra companhia, a do Jardim Botânico, também atuava com este interesse duplo e suas linhas praticamente deram formação aos subúrbios da zona sul e que, mais tarde, se transformaram em bairros, permitindo o desafogo habitacional do centro velho. Benchimol revela que as reais intenções da Botanical Garden era vencer seus concorrentes nas disputas um tanto quanto capitalistas para a época: construir um monopólio dos transportes na zona sul e no centro e consolidar sua soberania na questão de especulação imobiliária com instalação de bairros inteiros. Desde 1874, o objetivo desta companhia era chegar até o “distante arrabalde de

Copacabana”, o que ocorreria apenas no início do século XX. (BENCHIMOL, 1992, p. 100-101)

O fotógrafo Juan Gutierrez registrou em 1890 as obras do túnel que viabilizou a expansão da linha de bondes até Copacabana com uma nova estação ferroviária ainda em construção. (Figuras 2 e 3)



Fonte: Fotografia de Juan Gutierrez. 189?. Sêpia, 25 x 21 cm. Brasileira Fotográfica (Coleção do Museu Histórico Nacional). Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/6347>. Acesso em 17 mar. 2019.

FIGURA 2

Túnel velho – Copacabana. 1890c

A zona sul, ainda na época de D. Pedro II, começaria a abrigar as elites da cidade, e antigas chácaras e fazendas foram sendo loteadas, como descreve Benchimol. “Mansões suntuosas” foram erguidas por fazendeiros de café. O palácio do Catete foi construído em 1862 pelo barão de Nova Friburgo. O atual palácio da

Guanabara, foi vendido pelo presidente do Banco do Brasil à família imperial. As classes dominantes que se instalaram nesta orla, da zona sul, sobretudo a partir da década de 1870, implantaram seu estilo arquitetônico e formaram uma classe elitizada diferente da classe dominante existente no primeiro reinado, muito por conta do que Benchimol chamou de “conjunto de transformações econômicas, sociais, políticas e ideológicas que caracterizaram a transição da sociedade escravista para a sociedade capitalista”. (BENCHIMOL, 1992, p. 103)



Fonte: Fotografia de Juan Gutierrez. 189?. Sêpia, 19 x 27 cm. Brasileira Fotográfica (Coleção do Museu Histórico Nacional). Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/6345>. Acesso em: 17 mar. 2019.

Legenda: Provavelmente é a estação de bondes ainda em fase de construção.

FIGURA 3

Copacabana. 1890 c.

Porém, a zona sul não teria sido ocupada somente pela elite formada pelas classes dominantes. Imigrantes portugueses que também se tornaram comerciantes locais eram proprietários de terrenos menos valorizados nas imediações do cemitério São João Batista. Os cortiços ou habitações coletivas também faziam parte da realidade daquelas áreas urbanas. O mercado local de trabalho desenvolveu-se nas áreas de comércio, serviços domésticos, pequenos ofícios, explorações de pedreiras e construção civil. Ainda a partir do final da década de 1880, grandes fábricas de tecidos começavam a se instalar em Laranjeiras, na

Gávea e no Jardim Botânico. Com isso, cortiços se multiplicaram na região e, futuramente, iniciou-se a instalação das vilas operárias. (BENCHIMOL, 1992, p. 103)

Com toda esta movimentação urbana, as companhias de bondes apresentavam suas estatísticas que mostravam o alto volume de serviços de transportes, como mostra Benchimol:

QUADRO 1

Dados estatísticos anuais sobre a quantidade de número de passageiros que utilizaram os bondes da Companhia do Jardim Botânico

COMPANHIA DO JARDIM BOTÂNICO

As principais linhas em tráfego eram: Laranjeiras - Águas Fêrreas, Jardim Botânico - Gávea, Largo dos Leões, Flamengo, Catete, S. Clemente - Humaitá, Copacabana, Real Grandeza, Praia Vermelha - Escola Militar e Candelária

Ano	nº de passageiros
1870	3.035.465
1872	3.966.523
1876	5.960.140
1877	5.394.461
1879	7.750.355
1881	7.970.982
1888	11.636.370
1890	12.606.990
1896	21.881.328

Fonte: SANTOS, 1934, p. 348, 349, 361, 362, 367.

QUADRO 2

Dados estatísticos anuais sobre a quantidade de número de passageiros que utilizaram os bondes da Companhia do São Cristóvão

COMPANHIA DE SÃO CRISTÓVÃO

As principais linhas em tráfego eram: Alegria, Caju, Pedregulho, Campo de São Cristóvão, Coronel Figueira de Melo, Bispo, Estrela, Santa Alexandrina, Itapagipe, Estácio de Sá, Catumbi, Tijuca, Muda da Tijuca, Itapiru e São Francisco Xavier

Ano	nº de passageiros
1870	3.167.574
1872	5.816.388
1876	8.113.033
1877	8.470.446
1879	9.448.620

1888	11.779.963
1897	9.324.828
1906	25.114.602

Fonte: SANTOS, 1934, p. 348, 349, 361, 362, 367.

QUADRO 3

Dados estatísticos anuais sobre a quantidade de número de passageiros que utilizaram os bondes da Companhia de Vila Isabel

COMPANHIA DE VILA ISABEL

As principais linhas em tráfego eram: Vila Isabel, Andaraí, Engenho Novo)

Ano	nº de passageiros
1876	717.702
1877	2.503.752 (formação do bairro)
1879	3.396.642
1881	3.221.454
1884	4.025.743
1888	5.434.570
1906	50.592.474 (incluídos passageiros das Cias. Vila Guarani e Cachambi)

Fonte: SANTOS, 1934, p. 348, 349, 361, 362, 367.



Fonte: Fotografia de Marc Ferrez. Coleção Gilberto Ferrez. Acervo Instituto Moreira Salles.

FIGURA 4

Estação central da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro. c.1880

Benchimol explica que a área central do Rio de Janeiro (Figura 4), onde irradiaram as linhas das principais empresas de carris, foi uma espécie de “zona de privilégio”, onde quatro empresas menores se fundiram, em 1878, para então formar a Companhia de Carris Urbanos. As linhas da Locomotora, Santa Teresa, Ferro Carril Fluminense e Carioca & Riachuelo faziam a cobertura da área central e articulava seus terminais de transportes marítimos e ferroviários (BENCHIMOL, 1992, p. 108).

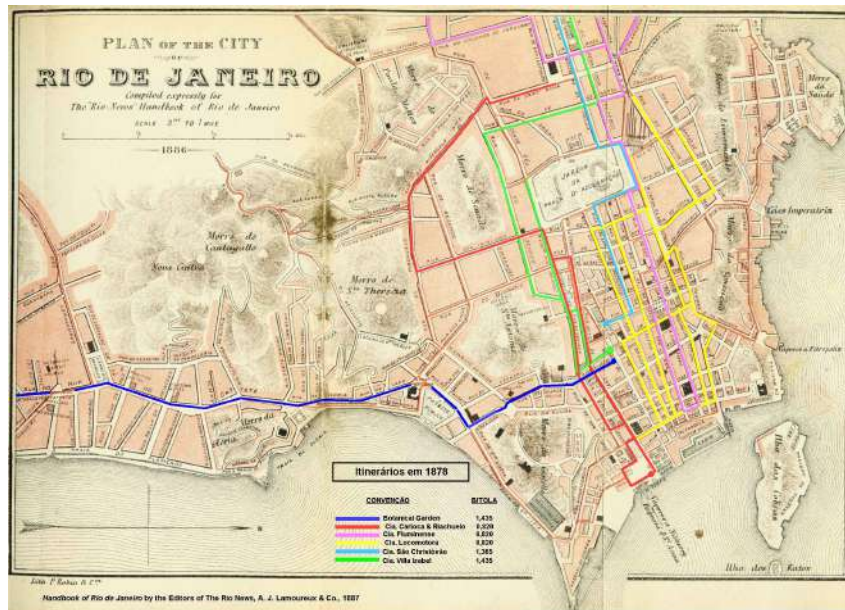
Marc Ferrez registrou em 1880 a estação central da Estrada de Ferro Central do Brasil na cidade do Rio de Janeiro de onde irradiavam diversas linhas de bondes para atender o intenso movimento para as diversas áreas da cidade e para seus subúrbios. (Figura 4)

Elisabeth Weid revela que, além das empresas que atuavam nas áreas urbana e suburbana, havia outras pequenas companhias de caris que, “juntamente com os ramais das estradas de ferro na zona rural, completavam a rede de transporte coletivo da cidade”. Weid menciona a Companhia de Jacarepaguá, que ligava a estação ferroviária de Cascadura e a freguesia de Jacarepaguá, na zona rural. Esta linha foi inaugurada em 1876 e serviria principalmente para transportar produtos agrícolas da região, destinados à área de concentração urbana (WEID, 1997, p. 17).

O sistema de bondes movidos a vapor, por ter sido “excessivamente vanguardista”, como apontou Weid, não prosperou mesmo com certa rejeição popular diante do sistema de bondes sobre trilhos.

Paralelamente ao serviço de bondes de tração animal que realizava o transporte no centro urbano e nos subúrbios das zonas norte e sul, foi feita, em 1882, a concessão de uma linha férrea com tração a vapor ligando o Cosme Velho ao Corcovado, com finalidade exclusivamente turística. A Companhia Ferro-Carril e Hotel Corcovado teve seu primeiro trecho inaugurado em outubro de 1884, indo do Cosme Velho às Paineiras, onde já existia um hotel que foi inaugurado no mesmo dia. O presidente da companhia era Francisco Pereira Passos, que anos depois foi prefeito do Rio de Janeiro. No ano seguinte foi aberto o tráfego para toda a linha até o alto da montanha. (WEID, 1997, p. 17-18).

Já na época da República, após 1889, os bondes de tração animal começariam a ser substituídos pelo sistema de bondes movidos à eletricidade.



Fonte: Disponível em: http://www.bondesrio.com/fotos/mapas/mapa_linhas_1878.jpg.
Acesso em: 17 mar. 2019.

FIGURA 5

**Itinerários das companhias de Bonde na cidade do Rio de Janeiro em 1878.
Mapa datado de 1886**



Fonte: Biblioteca Digital do Senado Federal. Disponível em: <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/242531>. Acesso em: 17 mar. 2019.

FIGURA 6

Planta da cidade do Rio de Janeiro e de uma parte dos subúrbios, 1885



Fonte: Biblioteca Nacional. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart326114/cart326114.jpg Acesso em: 2 out. 2018.

FIGURA 7

Mapa das linhas da Companhia Botanical Garden (1889c)



Fonte: Autoria desconhecida. Monocromática. S./d. Gelatina/prata, 13,4 x 17,2 cm. Brasileira Fotográfica (Acervo IMS). Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/4643>. Acesso em: 17 mar. 2019.

FIGURA 8

Fotografia de José Baptista Barreira Vianna. Bonde nas proximidades da pedra do Arpador: zona sul do Rio de Janeiro - RJ. 1900c

Conclusão

A fotografia, oficialmente apresentada ao mundo em 1839, mudaria completamente a forma de visão do ser contemporâneo diante da representação das coisas e da sua própria existência. Para o registro das cidades e de suas paisagens urbanas, a fotografia dependia de um cenário completamente estático, pois eram necessários vários minutos de exposição à luz para que se pudesse obter resultados satisfatórios, fixados em placas de metal ou papel. Ao longo dos anos, esta dependência foi diminuindo por conta do tempo de exposição que diminuiu consideravelmente. Alguns anos depois, a fotografia oitocentista pôde fixar pessoas e artefatos móveis sem “borrar” as imagens. Então já era possível realizar imagens do dia a dia corriqueiro das cidades. E, diante da rotina de uma capital, como o Rio de Janeiro, foi possível identificar nos acervos iconográficos públicos e particulares brasileiros algumas imagens de paisagens urbanas cariocas, cujo foco principal ou o pano de fundo no presente estudo foi o transporte público.

O processo de implantação e expansão do sistema de transporte urbano carioca, feito através das linhas de bondes de tração animal sob trilhos, durante o Segundo Reinado (1840-1889), se expandiu de forma considerável ao longo das décadas e culminou no processo de expansão urbana nos subúrbios da cidade (Figuras 9 e 10). Proprietários de companhias de bondes não só expandiram suas linhas de transporte público, como também realizaram o que atualmente é chamado de “boom imobiliário”. Bairros inteiros foram criados graças à especulação imobiliária promovida por estes empresários do transporte público carioca.

Além de ter contribuído para diminuir o adensamento na área central do Rio de Janeiro, este duplo fenômeno (transporte público e especulação imobiliária) ajudou na implantação de outros fenômenos de várias ordens, como, política, social, cultural, urbana etc.: indústrias têxteis foram instaladas nas áreas suburbanas, dando início às vilas operárias; a migração da população de classe alta que habitava no centro, para os bairros recém instalados na zona sul; cortiços, habitações coletivas e pequenos negócios também se instalaram na estas zonas de expansão urbana; a cidade do Rio de Janeiro começara a crescer de forma rápida e desordenada ainda durante o período imperial de d. Pedro II.

O papel da fotografia oitocentista brasileira, diante deste serviço público urbano carioca tratou de monumentalizá-lo, por vezes até sem proposital intenção, porém tanto as imagens dos bondes e das estações em funcionamento, como a

imagem da exposição dos bondes brasileiros na Argentina, em 1882 e também a fotografia da fábrica de tecidos com a vila operária anexada, no bairro das Laranjeiras, nos revela que a fotografia de paisagem urbana não somente registra ou documenta, mas também transforma a cidade e seus equipamentos urbanos – estes, mesmo que já inexistentes na presente realidade carioca – em monumentos de história e de memória.



Fonte: Fotografia de Marc Ferrez. Monocromática. Gelatina/prata, 18 x 24 cm. Brasileira Fotográfica (Acervo IMS). Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/4755>. Acesso em: 17 mar. 2019.

FIGURA 9

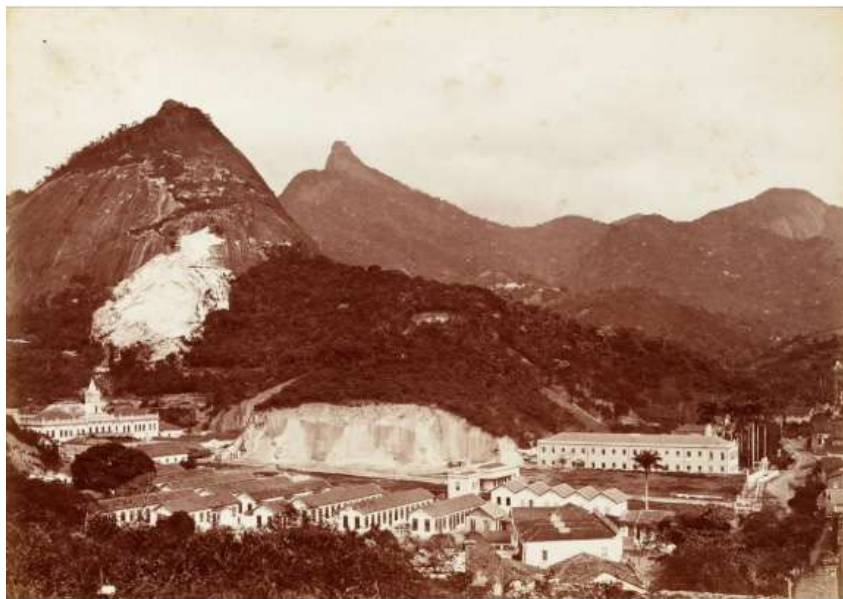
Rua 1º de Março. Rio de Janeiro - RJ. 1890c

Monumento, entendido como, de acordo com Françoise Choay, “qualquer artefato edificado por uma comunidade de indivíduos para se recordarem, ou fazer recordar a outras gerações pessoas, acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças. A especificidade do monumento prende-se então, precisamente, com o seu modo de ação sobre a memória. Não só ele a trabalha, como também a mobiliza pela mediação da afetividade, de forma a recordar o passado, fazendo-o vibrar à maneira do presente”. (CHOAY, 2001, p. 16)

Já a memória, na concepção de Pierre Nora, significa vida, sempre carregada por grupos vivos e, nesse sentido, ela está em permanente evolução, aberta à dialética da lembrança e do esquecimento, inconsciente de suas deformações

sucessivas, vulnerável a todos os usos e manipulações, susceptível de longas latências e de repentinas revitalizações.

A memória é um fenômeno sempre atual, um elo vivido no eterno presente (...) porque é efetiva e mágica, a memória não se acomoda a detalhes que a confortam; ela se alimenta de lembranças vagas, telescópicas, globais ou flutuantes, particulares ou simbólicas, sensível a todas as transferências, cenas, censura ou projeções (...) se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto. (NORA, 1993, p. 9)



Fonte: Fotografia de Juan Gutierrez. 189?. Sépia, 19 x 27 cm. Brasileira Fotográfica (Coleção do Museu Histórico Nacional). Disponível em: <http://brasilianafotografica.bn.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/6290>. Acesso em: 17 mar. 2019.

Legenda: Na foto: à direita, trecho da rua das Laranjeiras, com linha de ferro onde transitavam os bondes; em primeiro plano, do centro para a esquerda, vila operária da Fábrica de tecidos Aliança; em segundo plano, a rua Aliança (atual rua General Glicério) e na extrema esquerda, a Fábrica de Tecidos Aliança. No fundo, à esquerda, o morro de Santa Marta e o maciço da Tijuca com o pico do Corcovado].

FIGURA 10

Panorama do Flamengo, Largo do Machado e das Laranjeiras. Rio de Janeiro – RJ. 1890c

Assim, as fotografias urbanas e figuras onde há elementos relacionados ao transporte público carioca (bondes, trilhos, estações, pontos de paradas, plantas com itinerários etc.) tornam possível a monumentalização do espaço urbano no Rio de Janeiro daquele século XIX, sobretudo pelo resgate da memória visual no que tange diferentes processos que ali se desenvolviam de forma inédita: a expansão

urbana em áreas onde a especulação imobiliária ainda se fazia crescente, em bairros suburbanos e na orla (vide figuras 2, 3, 8 e 10), voltados ora para as elites, ora para as classes trabalhadoras; em plantas onde é possível identificar algumas linhas de bondes e seus respectivos itinerários (vide figuras 5, 6 e 7); em espaços públicos urbanos onde havia um fluxo intenso de carris e de pedestres, sobretudo em áreas centrais e que, atualmente, encontram-se descaracterizadas por conta das renovações da trama urbana realizadas ao longo do tempo (vide figuras 4 e 9); finalmente em exposições nacionais e internacionais (vide figura 1), onde o transporte público urbano existente no Brasil oitocentista se fez como um artefato cujos interesses empresariais e governamentais alcançaram outros importantes setores nacionais e mundiais de viés público-privado, tais como turístico, social, cultural, econômico e tecnológico.

NOTAS

1. Este artigo apresenta resultados da tese de doutorado “Fotografia, cidade e paisagem urbana: revelações entre Brasil e França (1840-1889), de Rodrigo Henrique Busnardo de Souza, defendida junto ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-CAMP), sob a orientação da Profa. Dra. Ivone Salgado, e que contou com financiamento da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES).

REFERÊNCIAS

- ADAM, Roberto. S. Analisando o conceito de paisagem urbana de Gordon Cullen. *Revista Da Vinci*, Curitiba, v. 5, n. 1, p. 61-68, 2008.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos, um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1992.
- BRIZUELA, Natalia. *Fotografia e império: paisagens para um Brasil moderno*. São Paulo: Companhia das Letras; Instituto Moreira Salles, 2012.
- CARVALHO, Delgado de. *História da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990.
- CHOAY, Françoise. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Ed. Unesp, 2001.
- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas: Editora da Unicamp, 1990.
- LE GOFF, Jacques. *O apogeu da cidade medieval*. São Paulo: M. Fontes, 1992.

LE GOFF, Jacques; SCHMITT, Jean Claude. *Dicionário temático do ocidente medieval*. EDUSC, 2006.

LINS, Alene da S. *Tempo de Posar: as transformações históricas da pose na fotografia*. 2015. I RECOM - Comunicação e Processos Históricos no GT Crítica de Mídia e Memória, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, 2015.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares”. *Projeto História*, São Paulo: Programa de Pós-Graduação em História da PUC-SP, n. 10, 1993.

POSSAMAI, Zita R. Fotografia e cidade. *ArtCultura*, Uberlândia, v. 10, n. 16, p. 67-77, 2008.

SANTOS, Noronha. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1934.

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

WEID, Elisabeth von der. *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Fundação Casa Rui Barbosa, 1997. Disponível em: <http://rubi.casaruibarbosa.gov.br/bitstream/20.500.11997/890/1/WEID%2C%20E.%20-%20O%20bonde%20como%20elemento%20de%20expansão%20urbana.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2019.

Rodrigo Henrique Busnardo de Souza é Doutor e Mestre em Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-CAMP) e também Graduado em Comunicação Social, habilitação em Jornalismo, pela mesma Instituição.

26

Ivone Salgado é Professora Titular da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-CAMP), junto ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo e junto à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Pós-Doutora pelo Istituto Universitario di Architettura di Venezia, na Itália. Doutora e Mestre em Urbanismo “Aménagement et Environnement” pelo Institut d’Urbanismo de Paris da Université de Paris XII – Paris-Val-de-Marne. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP). Foi coordenadora da área de Arquitetura e Urbanismo da Diretoria Científica da FAPESP, entre 2000 e 2008.

Como citar:

SOUZA, Rodrigo Henrique Busnardo de; SALGADO, Ivone. Fotografia e paisagem urbana: registros fotográficos sobre a implantação e expansão do sistema de transporte público no Rio de Janeiro. *Patrimônio e Memória*, Assis, SP, v. 16, n. 1, p. 4-26, jan./jun. 2020. Disponível em: pem.assis.unesp.br.