

A Companhia Ferro Carril de Cachamby: redes de sociabilidades locais e seus múltiplos interesses no desenvolvimento da freguesia do Engenho Novo (Rio de Janeiro, 1878-1890)

A *Companhia Ferro Carril de Cachamby*: local sociability networks and their multiple interests in the development of the parish of Engenho Novo (Rio de Janeiro, 1878-1890)

Marcelo Mac Cord*

<https://orcid.org/0000-0001-5694-7007>

Resumo

Recortado entre os anos de 1878 e 1890, o nosso artigo discute os processos de concepção, montagem e liquidação da *Companhia Ferro Carril de Cachamby*. A existência do empreendimento dialoga com o surgimento e o desenvolvimento da freguesia urbana do Engenho Novo, localizada na cidade do Rio de Janeiro. No período em quadro, a capital do país conheceu expressivo crescimento demográfico e consequente pressão por moradia, trabalho e serviços. Entre estes últimos, transportes. Para realizar a pesquisa, compulsamos fontes relativas ao imposto predial, ao registro de firmas na Junta Comercial e à fiscalização dos bondes, mais jornais, legislação e periódicos diversos. Por meio delas, demonstramos que moradores, proprietários e negociantes do Engenho Novo foram protagonistas no corpo societário daquela empresa. Muitos deles eram homens letRADOS, capitalizados e ativos nos espaços de sociabilidades da referida freguesia. Eles apostaram no desenvolvimento da região por meio dos trilhos de ferro.

Palavras-chave: Associativismo, Bondes, História local, História urbana, Economia local.

Abstract

Cut between the years 1878 and 1890, our article discusses the processes of conception, assembly and liquidation of *Companhia Ferro Carril de Cachamby*. The existence of the project is in line with the emergence and development of the urban parish of Engenho Novo, located in the city of Rio de Janeiro.

*Doutor em História pela UNICAMP. Professor Associado da Faculdade de Educação da UFF. E-mail: mmcord@id.uff.br



During the period under review, the country's capital experienced significant demographic growth and consequent pressure for housing, work and services. Among the latter, transport. To carry out the research, we consulted sources relating to property tax, company registration with the Commercial Board and trams inspection, as well as newspapers, legislation and various periodicals. Through them, we demonstrate that residents, owners and traders of Engenho Novo were protagonists in the corporate body of that company. Many of them were literate, capitalized and active men in the sociability spaces of that parish. They invested in the development of the region through the tramsways.

Keywords: Associativism, Trams, Local history, Urban history, Local economy.

Introdução

No período recortado pelo artigo, segundo os censos de 1872 e 1890, a população da cidade do Rio de Janeiro quase dobrou. O expressivo crescimento justifica-se tanto pela imigração de europeus pobres, especialmente portugueses, quanto pela migração de escravizados, livres e libertos, pretos ou mestiços, em tempos de desagregação do escravismo. A chegada de tantas pessoas inchou as zonas centrais e intensificou a ocupação dos arrabaldes e subúrbios. Elas buscavam oportunidades menos precárias em um espaço que diversificava manufaturas, criava novos serviços e montava as primeiras indústrias. Criou-se forte pressão por novas habitações, serviços públicos e meios de transporte¹. As principais estradas de ferro que cortavam a capital brasileira abriram algumas estações nas periferias. Companhias de bondes puxados por burros também foram criadas. Por causa disso, a especulação imobiliária trouxe muito dinheiro para os donos das terras que estavam no entorno das ferrovias e das linhas de carris².

¹Entre outros: CHALHOUB, Sidney. *Machado de Assis: historiador*. São Paulo: Cia. das Letras, 2003. LOBO, Eulália M. L. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. LOBO, Eulália M. L.; STOTZ, Eduardo N. “Formação do operariado e movimento operário no Rio de Janeiro, 1870-1894”. *Estudos Econômicos*, n. 15, 1985, p. 49-85. RIBEIRO, Gladys S. *O Rio de Janeiro dos fados, minhotos e alfacinhas: o antilusitanismo na Primeira República*. Niterói: Ed. UFF, 2017. CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. 1^a reimp. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

² Entre outros: OLIVEIRA, Luiz P. L. de. *Caminhos do subúrbio carioca: papel das antigas estradas na formação dos bairros da região de Inhaúma*. Dissertação de Mestrado em Urbanismo. Rio de Janeiro: UFRJ, 2015. SILVA, Maria L. P. da. *Transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: SMCTE/DGDIF/DE, 1992. FERNANDES, Nelson da N. *O rapto ideológico da categoria suburbio: Rio de Janeiro (1858-1945)*. Rio de Janeiro: Apicuri/Faperj, 2011. BENCHIMOL, Jaime L. *Pereira Passos: um Haussmann tropical: renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: SMCTE/DGDIF/DE, 1992. ABREU, Maurício de A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4^a ed. Rio de Janeiro: IPP, 2006. DUNLOP, Charles. *Os meios de transporte do Rio antigo*. Rio de Janeiro: SD, 1972. NORONHA SANTOS, Francisco A de. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. Vol. 1. 2^a ed. Rio de Janeiro: SMC/DGDIC/DE, 1996. WEID, Elisabeth von der. *O bonde como elemento de expansão do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FCRB, 1997. LOPES, Gabriel de O. G.

A criação e o desenvolvimento da freguesia urbana de Nossa Senhora da Conceição do Engenho Novo devem ser compreendidos naquele processo. Ela surgiu por meio do Decreto n. 5.494, de 10 de novembro de 1873. Para definir os seus limites, desmembrou-se as freguesias de Inhaúma, São Cristóvão e Engenho Velho. No novo espaço político-administrativo, o adensamento populacional ganhou vulto a partir de 1858, com a inauguração da estação Engenho Novo da *Estrada de Ferro Dom Pedro II* – doravante EFDPII. O serviço de passageiros começou pouco depois. Desde então, por lá, até os anos 1870, a família Duque Estrada Meyer ganhou muito dinheiro vendendo parte das suas terras, especialmente aquelas próximas da linha férrea³. Não por acaso, na metade daquela última década, conjugando a necessidade de distribuição de pessoas e de mercadorias, os trilhos da *Companhia Ferro Carril da Villa Isabel* (doravante *Villa Isabel*) alcançaram o lado esquerdo da estação de trem. Ao mesmo tempo, a empresa providenciou diligências para o direito.

Para melhor orientação do leitor, um breve parêntese. Para definir o lado esquerdo e lado direito da EFDPII, tomamos como referência as viagens de trem que partiam da estação central e seguiam, nessa ordem, para as estações Riachuelo, Engenho Novo, Todos os Santos e Engenho de Dentro. Para nós, o posicionamento do condutor, de frente para a estrada de ferro, define o que é à esquerda ou à direita das respectivas paradas. Todas elas são citadas no artigo. A última foi inaugurada em 1871 e estava em área limítrofe à freguesia do Engenho Novo. Ao contrário da primeira e da terceira, abertas, respectivamente, em 1869 e 1868. No final do texto, para melhor compreensão espacial, reproduzimos parte de uma planta que foi elaborada, em 1900, pelas autoridades públicas. Nela, além de georreferenciar as referidas estações, ainda assinalamos dezenas de outros importantes espaços referentes às pessoas e aos locais vinculados ao nosso objeto.

Parêntese fechado, o projeto da *Companhia Ferro Carril de Cachamby* (doravante CFCC) foi uma resposta à precariedade das diligências. Em torno da nova iniciativa, organizou-se um expressivo número de moradores, negociantes e proprietários do lado direito da EFDPII. O grupo se concentrava entre

Antigo arrabalde, novo subúrbio: o impacto da implantação do sistema de bondes na freguesia de Jacarepaguá (1870-1890). Dissertação de mestrado em História. Seropédica, RJ: UFRRJ, 2022. CARVALHO, Lia de A. *Contribuição ao estudo das habitações populares: Rio de Janeiro, 1866-1906*, 2^a ed. Rio de Janeiro: SMCTE/DGDF/DE, 1995.

³ Até aqui: BRASIL. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1873. Parte XXXVI. Volume 1*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1874, p. 1.002-1.003. LIMA, Rachel G. de. *Senhores e possuidores de Inhaúma: propriedades, famílias e negócios da terra no rural carioca “oitocentista” (1830-1870)*. Tese de Doutorado em História. Niterói: UFF, 2016, p. 74 e 94. SERFATY, Elaina R. C. *No trilho dos direitos: os trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil (Rio de Janeiro, 1865-1922)*. Tese de Doutorado em História. Rio de Janeiro: PUC, 2024, p. 39.

as estações Engenho Novo e Todos os Santos, mais as suas duas principais ruas, perpendiculares à linha do trem. A concessão, aprovada em 1878, foi dada para José Cândido Pereira do Lago (doravante Lucídio Lago), pequeno proprietário, morador da freguesia do Engenho Novo e homem ligado às redes de sociabilidades locais⁴. O serviço de bondes foi inaugurado em 1880, com capital de 150.000\$000rs. Quase a metade, como veremos, foi desembolsado pelo referido grupo. Um negócio de pequena monta, comparado com os vizinhos. A Companhia Ferro Carril de São Christóvão começou a sua operação com 3.000.000\$000rs, investidos por estrangeiros. A Villa Isabel, 2.000.000\$000rs. Este dinheiro foi aplicado por capitalistas nacionais ligados ao mercado imobiliário⁵.

A freguesia do Engenho Novo inexistia quando do Censo de 1872, mas, no de 1890, por lá moravam pouco mais de 5% dos habitantes da capital da recém-proclamada república. Eles estavam em uma área ainda considerada urbana, com quase seis mil imóveis. Muitos com serviços de água e iluminação. Havia ainda centenas de estabelecimentos comerciais, 23 escolas e três teatros. Em 1889, a CFCC contava com 9.400 metros de trilhos. Por onde eles passaram, como demonstraremos, testemunhou-se expressiva construção de imóveis e o aumento do seu valor locativo, algo que certamente satisfez os acionistas que moravam, tinham negócios e propriedades na região. Ainda sobre a extensão da linha, comparativamente às empresas vizinhas, confirmou-se, no tempo, a timidez do negócio de Lucídio Lago. Naquele mesmo ano, a *Companhia Ferro Carril de São Christóvão* alcançou 56.878 metros. A *Villa Isabel*, 37.272⁶.

⁴As redes de sociabilidades locais, que envolveram Lucídio Lago à freguesia do Engenho Novo, como veremos, foram construídas em clubes, irmãoadades, devocões, empreendimentos econômicos e repartições públicas. Elas estiveram ancoradas em interesses materiais e imateriais próprios da classe proprietária, sem desconsiderar os seus mais diferentes seguimentos e frações. Alianças e conflitos foram experimentados naqueles espaços de convivência, pois o “capital é uma relação social entre pessoas”. MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política. Livro 1: o processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013, p. 1016-1017. A análise daquelas redes de sociabilidades locais também está ancorada nos conceitos de configuração (ELIAS, Norbert. *A sociedade dos indivíduos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994) e habitus (BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 2007).

⁵Companhia Ferro Carril de Cachambi (1879), Livro 16, Registro 339, fl. 290, Junta Comercial do Rio de Janeiro, Arquivo Nacional (doravante JCRJ, AN). Sobre os valores e os investidores das outras companhias: LOPES, Gabriel de O. G., op. cit., p 72-73. WEID, Elisabeth von der, op. cit., p. 10 e 13.

⁶Até aqui: BRASIL. *Recenseamento geral da Repúblida dos Estados Unidos do Brazil em 31 de dezembro de 1890: Distrito Federal, capital da Repúblida dos Estados Unidos do Brazil*. Rio de Janeiro, Typ. Leuzinger, 1895, p. 23, 33-36 e 38-39. JORNAL do agricultor: *Princípios práticos: Sciencias agrícolas, veterinária e economia rural e doméstica. Anno XI - Tomo XXI*. Rio de Janeiro: Typ. Carioca, 1889, p. 111. O Paiz, 18 ago. 1890.

Lucídio Lago e o Engenho Novo: redes de relações sociais e de interesses locais.

Entre os anos 1878 e 1890, Lucídio Lago foi despachante de alfândega e pequeno capitalista identificado com a freguesia do Engenho Novo⁷. Primeiramente porque escolheu a localidade para estabelecer a sua residência. Ele morou na rua Barão do Bom Retiro (ainda existente), n. 4⁸. Na porta da sua casa havia tanto os serviços da *Villa Isabel* quanto da estação do Engenho Novo, que pertencia à EFDPII. Com regularidade, Lucídio Lago atravessou para o lado direito da parada da linha férrea, onde estava a praça Engenho Novo – ainda existente. Nela, começava a rua Dom Pedro II (hoje, rua Arquias Cordeiro), que seguia paralelamente à linha do trem na direção das estações Todos os Santos e Engenho de Dentro, onde estavam as oficinas daquela referida ferrovia. Na rua Dom Pedro II, ele cuidou tanto de um imóvel próprio, no n. 7-A, quanto da CFCC, no n. 2, onde foi acionista e ocupou importantes cargos, como a presidência do empreendimento⁹.

Ainda na rua Dom Pedro II, pouco antes da estação Todos os Santos, Lucídio Lago costumava entrar na rua Imperial (hoje, rua Aristides Caire), que era perpendicular à linha férrea. Logo no início deste logradouro, ele frequentou e por vezes dirigiu (como presidente e vice) o *Grêmio Dramático Familiar São João Baptista* – doravante *Grêmio*¹⁰. Segundo seus estatutos, o objetivo da associação, que funcionou entre 1876 e 1889, era promover atividades culturais em seu teatro. Para participar dos eventos e usufruir de benefícios, os sócios deveriam ser “distintos” e “moralizados”. Demarcando hierarquias sociais, era proibida a entrada de pajens, criados, mucamas e escravos nos espetáculos¹¹. Os jornais comprovam como foram frequentes, por lá, recitais, festas dançantes e peças de teatro¹². No período recordado pelo artigo, tais

⁷ALMANACK Popular do Rio de Janeiro e Imperial cidade de Nictheroy para 1879. Rio de Janeiro: Typ. Carioca, 1879, p. 274-275.

⁸ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial do Império do Brazil para 1883. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., 1883, p. 1.273.

⁹Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 20, Imposto Predial, Fundo Câmara Municipal, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (doravante IP, FCM, AGCRJ). Companhia Ferro Carril de Cachambi (1879), Livro 16, Registro 339, fl. 290v, JCRJ, AN. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN.

¹⁰O Cruzeiro, 9 out. 1878. Diário de Notícias, 2 out. 1887. Jornal do Commercio, 15 mai. 1889.

¹¹ESTATUTOS do Grêmio Dramático Familiar S. João Baptista (em Todos os Santos). Rio de Janeiro: Typ. Allemã de Lourenço Winter, 1876.

¹²Gazeta de Notícias, 13 jan. 1877. O Cruzeiro, 12 nov. 1878. Gazeta da Noite, 30 jun. 1879. Gazeta de Notícias, 6 mar. 1880. Diário de Notícias, 21 set. 1885. Diário de Notícias, 16 out. 1886. Diário de Notícias, 18 out. 1887. Diário de Notícias, 31 mar. 1888.

organizações prosperaram e dialogaram entre si, sempre com expressivos marcadores de classe e de raça¹³.

De volta à rua Dom Pedro II, Lucídio Lago seguiu inúmeras vezes para a estação Todos os Santos. Ao retornar para o lado esquerdo da linha férrea, o mesmo de sua residência, ele deparava-se com a rua Nossa Senhora das Dores (hoje, rua Almirante Calheiros da Graça), ladeira desafiadora e perpendicular à linha férrea. Nela, o despachante e pequeno capitalista se dirigia para a *Capela de Nossa Senhora das Dores* – ainda hoje existente¹⁴. As suas atividades religiosas foram geridas por leigos que moravam nas vizinhanças. Eles estavam reunidos em uma entidade muito semelhante às irmandades, que eram organizadas em torno de um orago, administradas por uma mesa regedora e compostas por indivíduos com o mesmo perfil¹⁵. Lucídio Lago ocupou os cargos mais relevantes da mesa regedora da *Devoção de Nossa Senhora das Dores* (doravante *Devoção*), como juiz e secretário, o que demonstra a sua importância no grupo, assim como o tipo social dos seus frequentadores¹⁶.

Lucídio Lago frequentava outra instituição religiosa da freguesia do Engenho Novo. De volta à rua Dom Pedro II, ele também fazia o caminho contrário, passando mais algumas vezes pela rua Imperial e voltando à praça Engenho Novo. Contudo, ao invés de atravessar novamente a linha férrea e voltar para casa, o despachante e pequeno capitalista muitas vezes seguia em frente. Ao cruzar aquela referida praça, andava pela rua Souza Barros (ainda existente) e alcançava a praça Imaculada Conceição – hoje, rua Monsenhor Amorim. Lá havia (e ainda há) a *Igreja de Nossa Senhora da Conceição do Engenho Novo*, matriz da freguesia. O templo original foi construído por Antonio Pereira de Souza Barros (o mesmo da rua homônima, barão do Engenho Novo) em suas terras¹⁷. No principal prédio religioso da localidade havia a irmandade devotada ao mesmo orago, onde Lucídio Lago ocupou o cargo de provedor de sua mesa regedora¹⁸.

¹³ PEREIRA, Leonardo A. de M. *A cidade que dança: clubes e bailes negros no Rio de Janeiro (1881-1933)*. Campinas: Ed. Unicamp; Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2020. PENNA-FRANÇA, Luciana. *Teatro amador no Rio de Janeiro: associativismo dramático, espetáculos e periodismo (1871-1920)*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2016.

¹⁴ A *Capela de Nossa Senhora das Dores* foi inaugurada em 1877. *O Apóstolo*, 6 mai. 1877.

¹⁵ Entre outros: SCARANO, Julita. *Devoção e escravidão: a Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos no Distrito Diamantino no século XVIII*. São Paulo: CEN, 1976. BOSCHI, Caio C. *Os leigos e o poder: irmandades leigas e política colonizadora em Minas Gerais*. São Paulo: Ática, 1986.

¹⁶ *Gazeta de Notícias*, 20 set. 1881. *Jornal do Commercio*, 15 mai. 1889. ALMANAK...1883, op. cit., p. 1.273.

¹⁷ BRASIL GERSON. *Histórias das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: PDF/SGEC, /s.d./, p. 347.

¹⁸ ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da corte e província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos, província de S. Paulo para o anno de 1879. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1879, p. 221 (apêndice).

O destaque do despachante e pequeno capitalista, no seio da “boa sociedade” da freguesia do Engenho Novo, também viabilizou a sua entrada em espaços de poder público bastante específicos, por meio de processos eletivos. Dialeticamente, isso reforçava a construção de uma sólida economia do favor entre ele e seus pares. Podemos observá-lo na junta de qualificação eleitoral e no juizado de paz daquela localidade¹⁹. Não analisaremos as reformas eleitorais que atravessaram o período em quadro. Basta indicar que, na junta de qualificação, cujos representantes eram escolhidos pelo colégio eleitoral de cada freguesia, Lucídio Lago controlava o direito de voto daqueles que iam às urnas. No juizado de paz era ainda mais efetiva a possibilidade de interferência, pois o cargo permitia organizar os pleitos das mesas eleitorais e das juntas de qualificação²⁰.

A CFCC e as redes que envolviam Lucídio Lago.

Parece evidente a importância das mais diversas redes de sociabilidades que envolveram Lucídio Lago à freguesia do Engenho Novo. Elas também condicionaram e foram condicionadas por interesses econômicos. Sustenta esta afirmativa a montagem e o funcionamento da CFCC. Entre os anos de 1878 e 1890, o acionista que mais compartilhou experiências organizativas com aquele despachante e pequeno capitalista foi o advogado João Monteiro da Luz, que ocupou a vice-presidência do Grêmio, foi juiz da Devocão e provedor da Irmandade de Nossa Senhora da Conceição do Engenho Novo – doravante Irmandade. O referido doutor e acionista residia na rua Martins Lage (ainda existente), que iniciava na praça Engenho Novo e subia o morro do Vintém²¹. Perpendicular à EFDPII no seu lado direito, o endereço de João Monteiro da Luz estava do lado oposto da rua Barão do Bom Retiro, endereço do concessionário da CFCC.

Outros quatro acionistas frequentaram exclusivamente o Grêmio. Max Von Sydow foi professor de piano e canto, ocupou a presidência da agremiação e morou perto de sua sede, na rua Imperial, n. 4. Na CFCC foi diretor e presidente²² O médico José Cândido Lacerda Coutinho morou e atendeu

¹⁹ *O Globo*, 3 set. 1875. *Jornal do Commercio*, 10 jan. 1883. *Gazeta de Notícias*, 18 jan. 1888.

²⁰ SOUZA, Felipe A. e. *O eleitorado imperial em reforma*. Recife: Fundaj/Massangana, 2014. p. 83-84. SOUZA, Alexandre de O. B. de. *Das urnas para as urnas: o papel do juiz de paz nas eleições do fim do império (1871-1889)*. Dissertação de mestrado História. Vitória: UFES, 2012, p. 99-106, 133-150.

²¹ Até aqui: ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da corte e província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos, província de S. Paulo para o anno de 1880. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1880, p. 223 e 537. *Correio do Brazil*, 17 dez. 1872. *Gazeta de Notícias*, 9 out. 1889.

²² ALMANAK...1880, op. cit., p. 562, 667 e 714. ALMANAK...1883, op. cit., p. 776. *Companhia Ferro Carril de*

na rua Dom Pedro II, n. 28. Dedicou-se também à vice-presidência do grupo cultural²³. Nesta instituição, Lourenço Winter não ocupou cargos, mas, como proprietário da *Typographia Allemã*, publicou tanto os seus estatutos quanto os daquela companhia. O editor residia na rua Visconde de Tocantins (ainda existente), n. 2, que era paralela à rua Dom Pedro II e estava a uma quadra da rua Imperial²⁴. Aarão Leal de Carvalho Reis foi engenheiro e fundador do *Clube de Engenharia*. No Grêmio foi discreto, mas gerenciou aquela empresa de bondes e coordenou as suas obras. Não há indícios de que morou no Engenho Novo, mas participou de abaixo-assinados organizados por proprietários e negociantes da região²⁵.

Três acionistas fizeram parte, simultaneamente, do Grêmio e da *Devoção*. Cláudio José da Silva foi membro do primeiro e procurador da outra, compondo a mesa regedora junto de João Monteiro da Luz. Aquele primeiro indivíduo foi concessionário da iluminação pública dos subúrbios quando residia na rua Marques Leão, que era paralela à rua Martins Lage. Posteriormente, morou neste último endereço e seguiu para a rua Engenho de Dentro (hoje, rua Dias da Cruz), n. 23. A sua nova casa ficava do lado esquerdo da linha férrea, onde estava a *Devoção*, e nas proximidades da Cancela do Engenho de Dentro da EFDPII. Entre as estações Engenho Novo e Todos os Santos, a passagem de nível, conhecida como “Perna de Pau”, permitia a travessia entre aquele último logradouro e a rua Dom Pedro II – hoje, o trecho inexiste, sendo ocupado pela estação Méier da Central do Brasil²⁶.

Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 55.1.13, fls. 7-8, Fundo Câmara Municipal, Série Carris, Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (doravante FCM, SC, AGCRJ). Código 55.1.14, fl. 91v, FCM, SC, AGCRJ. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 36, IP, FCM, AGCRJ.

²³ ALMANAK...1879, op. cit., p. 223 (apêndice) e 652. ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial do Império do Brazil para 1885. Rio de Janeiro: Laemmert & C., 1885, p. 743. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN.

²⁴ A Reforma, 16 out. 1878. ALMANAK...1885, op. cit., p. 903. ESTATUTOS do Grêmio..., op. cit. ESTATUTOS da Companhia Ferro-Carril de Cachamby aprovados em Assemblea Geral em 9 de dezembro de 1884. Rio de Janeiro: Typ. de Lourenço Winter, 1885, p. 3. Código 55.1.14, FCM, SC, AGCRJ. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 56, IP, FCM, AGCRJ. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN.

²⁵ O Cruzeiro, 9 out. 1878. Gazeta de Notícias, 2 nov. 1879. Gazeta de Notícias, 17 abr. 1880. Código 55.1.14, fl. 228-229v, FCM, SC, AGCRJ. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1879), Livro 16, Registro 339, fl. 284 e 290v, JCRJ, AN. SALGUEIRO, Heliana A. Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão. Belo Horizonte: FJP, 1997.

²⁶ Até aqui: A Reforma, 16 out. 1876. ALMANAK...1880, op. cit., p. 537. ALMANAK...1883, op. cit., p. 115. ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da corte e província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos, província de S. Paulo para o anno de 1877. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1877, p. 455. Diário de Notícias, 13 dez. 1886. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 27, IP, FCM, AGCRJ. Código 55.1.13, fl. 8, FCM, SC, AGCRJ. Código 55.1.14, fl. 91-91v, 114-114v, 208-208v, FCM, SC, AGCRJ.

O outro acionista foi Coriolano Augusto Alves de Oliveira, muito ativo no Grêmio, onde ocupou as cadeiras de segundo secretário, vice-presidente e diretor de cena. No teatro do grupo, atuou e encenou peças escritas por ele. Homem de letras, escreveu matérias em periódicos e se tornou redator da *Gazeta Suburbana*, que, sediada em Todos os Santos, foi pioneira em discutir os problemas das periferias. Dialeticamente, preocupado com a instrução popular, Coriolano Augusto Alves de Oliveira doou livros para a Sociedade Musical *Progresso do Engenho de Dentro*, que, formada por funcionários da EFDPII, oferecia aulas noturnas aos trabalhadores. Junto com Lourenço Winter, editor da *Typographia Allemã*, organizou, em Todos os Santos, a “Exposição Suburbana” e planejou a criação do Liceu dos Operários. Junto disso, na *Devoção*, participou de comissões que apoiavam os trabalhos da mesa regedora²⁷.

José Joaquim Borges Monteiro, por sua vez, frequentou a diretoria do Grêmio e foi procurador da Devoção quando Lucídio Lago ocupava a cadeira de juiz. Junto com Coriolano Augusto Alves de Oliveira, participou de ações de caridade promovidas por entidades do entorno das estações da EFDPII. Apesar de José Joaquim Borges Monteiro residir na rua da Candelária, centro da cidade, possuía familiares na freguesia do Engenho Novo. A sua mãe morou na rua Glória (hoje, rua Capitão Resende), n. 2. Este logradouro cruzava-se com a rua Imperial, mas em sua parte final, ponto relativamente distante de seu começo, que, como sabemos, estava na esquina com a rua Dom Pedro II. Na CFCC, ele foi mais atuante do que os seus outros dois colegas, sendo eleito secretário²⁸.

Exclusivamente, quatro acionistas compuseram a *Devoção*. Carlos Delamare foi encarregado na Repartição Geral dos Telégrafos e residia na rua Todos os Santos, n. 14 – hoje, rua José Bonifácio. Este logradouro começava na

²⁷ Até aqui: *O Cruzeiro*, 9 out. 1878. *Gazeta da Tarde*, 25 abr. 1882. *Gazeta de Notícias*, 30 ago. 1882. *Gazeta Suburbana*, 1 jun. 1884. *Diário de Notícias*, 21 set. 1885. *Diário de Notícias*, 10 out. 1885. *Diário de Notícias*, 17 fev. 1886. *O Paiz*, 8 mar. 1887. *Diário de Notícias*, 8 out. 1887. *Diário de Notícias*, 8 set. 1888. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. GOMES, Camilla E. D. “Instruam o operário”: projetos, disputas e demandas por instrução para trabalhadores na imprensa do Engenho de Dentro (1890-1905). Dissertação de mestrado em Educação. Niterói: UFF, 2019, p. 53-54. BEAKLINI, Adriana V. *Da escola nas oficinas à oficina como escola: sujeitos, circulação e apropriação de modelos de educação profissional na Estrada de Ferro D. Pedro II* (1882-1906). Tese de doutorado em Educação. Rio de Janeiro: UERJ, 2018, p. 169-170. SERFATY, Elaina R. C. *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro* (1870-1906). Dissertação de Mestrado em História. Rio de Janeiro: PUC, 2017, p. 18, 21, 71-73. MENDONÇA, Leandro C. *Nas margens: experiências de suburbanos com periodismo no Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2011. MENDONÇA, Leandro C. *Jornalismo como missão: militância e imprensa nos subúrbios cariocas, 1900-1920*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2017, p. 42.

²⁸ Até aqui, todo em: ALMANAK...1883, op. cit., p. 1.273. *O Paiz*, 3 mar. 1885. *Diário de Notícias*, 20 ago. 1885. *Diário de Notícias*, 2 out. 1887. *Diário de Notícias*, 9 out. 1888.

rua Dom Pedro II, era perpendicular à *EFDPII* e estava separado da rua Nossa Senhora das Dores pela linha férrea. Como sabemos, neste endereço estava aquela confraria, onde Carlos Delamare ocupou, em gestões que contaram com Lucídio Lago, Cláudio José da Silva e João Monteiro da Luz, as cadeiras de definidor e de tesoureiro²⁹. Theóphilo Nunes Pires também foi definidor e residia na rua Getúlio (ainda existente), n. 11, onde possuía outro imóvel³⁰. Perpendicular aos trilhos de ferro em seu lado direito, esta via ficava entre as ruas Todos os Santos e Imperial. José Vaz de Carvalho ocupou o mesmo cargo, mas não precisamos a sua rua³¹. Dona Carlinda do Lago foi aia da Devocão. Filha de Lucídio Lago, residia na rua Engenho de Dentro, n. 45. As mulheres não votavam na *CFCC*³².

João Ferreira Bernardino e Francisco do Carmo Gomes Diniz marcaram presença exclusiva na *Irmandade*. Este último foi cônego e residia na rua Mauá (hoje, rua Ferreira de Andrade), n. 3. Ela começava no fim da rua Imperial e seguia para as partes mais internas do Cachambi, distantes da *EFDPII*. O religioso foi tesoureiro da confraria na mesma gestão que contou com a provedoria de João Monteiro da Luz. Junto disso, Francisco do Carmo Gomes Diniz teve relevância nas hierarquias católicas, sendo capelão do Batalhão Naval e prioste do Cabido³³. Aquele outro acionista da *CFCC* foi tesoureiro das festividades da *Irmandade*. Provavelmente, foi comerciante na praça Saco do Alferes, no centro da cidade. João Ferreira Bernardino viveu em um chalé na rua Cachambi (ainda existente), n. 1-A³⁴. Uma importante passagem, ela

²⁹ *Gazeta de Notícias*, 20 set. 1881. ALMANAK...1880, op. cit., p. 537. ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da corte e província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos, província de S. Paulo para o anno de 1876. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1876, p. 409. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 14, IP, FCM, AGCRJ.

³⁰ *Gazeta de Notícias*, 9 dez. 1883. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fls. 33-34, IP, FCM, AGCRJ.

³¹ *Gazeta de Notícias*, 20 set. 1881. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN.

³² *Gazeta de Notícias*, 8 out. 1882. *O Apóstolo*, 7 dez. 1887. *Gazeta de Notícias*, 22 mai. 1889. *Jornal do Commercio*, 24 mai. 1889. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. ESTATUTOS da Companhia..., op. cit., p. 7, Código 55.1.14, FCM, SC, AGCRJ.

³³ *Correio do Brasil*, 17 dez. 1872. *O Apóstolo*, 6 out. 1880. *O Apóstolo*, 5 set. 1884. ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da corte e da província do Rio de Janeiro, inclusive alguns municípios da província e a cidade de Santos para o anno de 1873. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1873, p. 264. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código Légua (Ano 1875-1876), fl. 27, IP, FCM, AGCRJ. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 42, IP, FCM, AGCRJ.

³⁴ *Diário de Notícias*, 17 jul. 1888. ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da corte e província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos, da província de S. Paulo para o anno de 1881. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., 1881, p. 1.010. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 14, IP, FCM, AGCRJ.

começava na rua Glória e seguia até a estrada de Santa Cruz – hoje, avenida Dom Hélder Câmara.

Jorge Naylor e Pedro Guedes de Carvalho também foram mesários da *Irmandade*, mas ocuparam o lugar de subdelegado da freguesia do Engenho Novo³⁵. Havia próxima relação entre subdelegados e juízes de paz, função exercida por Lucídio Lago. O primeiro deles, comendador, fez carreira como oficial da Secretaria da Câmara dos Deputados e foi diretor da CFCC. No *Grêmio*, para viabilizar a montagem da referida empresa de bondes, organizou reuniões com moradores e proprietários das vizinhanças. Residia na rua General Belegarde (ainda existente), n. 17³⁶. A via começava na rua Barão do Bom Retiro, onde vivia Lucídio Lago. O outro acionista também foi servidor público de carreira (oficial da Secretaria de Estado dos Negócios do Império) e gestor da CFCC. Morou na rua Lucídio Lago (ainda existente), n. 38-F, que era perpendicular à rua Dom Pedro II e estava próxima da Cancela do Engenho Dentro³⁷.

Mais quatro acionistas estiveram nas redes de Lucídio Lago, vinculadas às suas funções públicas. Francisco Cândido Rodrigues foi juiz de paz da freguesia do Engenho Novo, assim como o concessionário. Solicitador experiente, secretariou a CFCC. Residiu na rua Barão do Bom Retiro e no largo Matriz do Engenho Novo (também praça Imaculada Conceição), n. 14³⁸. Todos os outros três indivíduos viveram um pouco mais distantes das estações Engenho Novo e Todos os Santos da EFDPII. José Lascazas Netto foi juiz de paz e subdelegado da freguesia de Inhaúma, que era limítrofe à do Engenho Novo. A sua casa estava na estrada de Santa Cruz, na altura do caminho de Pilares, onde foi negociante de secos e molhados. Vez ou outra, também foi ator no *Grêmio*, onde dividiu cenas com o editor e jornalista Coriolano Augusto Alves de Oliveira³⁹.

³⁵ ALMANAK...1879, op. cit., p. 222 (apêndice). *Gazeta de Notícias*, 18 dez. 1881. *L'Etoile Du Sul*, 20-21 set. 1885.

³⁶ *Gazeta de Notícias*, 22 abr. 1879. *O Repórter*, 22 abr. 1879. *O Apóstolo*, 29 ago. 1879. ALMANAK...1879, op. cit., p. 82. ALMANAK...1880, op. cit., p. 85. ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial do Império do Brazil para 1884. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., 1884, p. 93. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1886-1887-A), fl. 70, IP, FCM, AGCRJ.

³⁷ ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial do Império do Brazil para 1885. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., 1885, p. 241-242. *Gazeta de Notícias*, 8 fev. 1885. *Gazeta de Notícias*, 9 out. 1889. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 39, IP, FCM, AGCRJ.

³⁸ ALMANAK...1881, op. cit., p. 687. ALMANAK...1885, op. cit., p. 887. *Diário de Notícias*, 29 ago. 1885. *A Vanguarda*, 10 jan. 1886. *Jornal do Commercio*, 25 fev. 1887. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN.

³⁹ *Gazeta de Notícias*, 21 dez. 1884. *Diário de Notícias*, 21 set. 1885. *Brazil*, 10 jan. 1885. ALMANAK...1885, op. cit., p. 370 e 372. *Diário de Notícias*, 9 ago. 1886. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN.

Lázaro de Oliveira e Silva foi juiz de paz da Praia Pequena, freguesia de Inhaúma⁴⁰. Contudo, o balneário da Baía de Guanabara se estendia para além da sua jurisdição, indo até a parte menos adensada e mais precária da freguesia do Engenho Novo. Nesta última, havia a estação Praia Pequena da *Estrada de Ferro do Rio D'Ouro*. A parada estava em uma área de mangue, no encontro da estrada de Santa Cruz com a estrada Penha – hoje, avenida dos Democráticos. Para ratificar o maior isolamento do trecho, sabemos que aquela ferrovia teve papel menos indutor na ocupação da cidade, comparativamente à *EFDPII*⁴¹. O último acionista do subgrupo foi Lycurgo Cícero da Silva, subdelegado do Engenho Novo. Ele residia na rua 24 de Maio (ainda existente), na localidade do Riachuelo⁴².

Para além das redes de Lucídio Lago: a atração de outros acionistas locais.

Sem relações perceptíveis com Lucídio Lago, há outro grupo de acionistas da *CFCC* que morava e/ou era proprietário e/ou era empreendedor na freguesia do Engenho Novo. Ou seja, também tinham interesses materiais e imateriais no “progresso” da freguesia do Engenho Novo. Para melhor conhecê-lo, construímos oito subgrupos com indivíduos de perfil sócio-ocupacional semelhante. No primeiro, concentraramos cinco indivíduos. Não sabemos se tinham negócio próprio ou emprego regular. Joaquim Leandro Ferreira Barros morou na rua Imperial, n. 14-A. Francisco José Gonçalves residiu na mesma via e em certo período foi diretor da *CFCC*. Justino de Menezes, que havia sido comissário na mesma companhia, era jurado pelo Engenho Novo, o que indica ter morado na freguesia. José Lobon viveu na rua Mauá, 10. Jacinto Gomes morou na rua Cardoso (hoje, rua Coração de Maria), n. 22, que era uma via paralela à rua Imperial⁴³.

⁴⁰ ALMANAK...1884, op. cit., p. 390. ALMANAK...1885, op. cit., p. 370. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN.

⁴¹ A *Estrada de Ferro Rio D'Ouro* foi criada para melhorar o abastecimento de água da cidade. OLIVEIRA, Luiz P. L. de, op. cit., p. 279-280. SILVA, Maria L. P. da, op. cit., p. 50. FERNANDES, Nelson da N., op. cit., p. 124-125. BENCHIMOL, Jaime L., op. cit., p. 261-262.

⁴² ALMANAK...1884, op. cit., p. 286. ALMANAK...1885, op. cit., p. 280. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN.

⁴³ Até aqui: *O Apóstolo*, 29 ago. 1879. ALMANAK...1883, op. cit., p. 1.083. *Jornal do Commercio*, 9 nov. 1884. *Diário de Notícias*, 14 fev. 1888. *Diário do Commercio*, 19 set. 1889. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fls. 14 e 37, IP, FCM, AGCRJ. Código 11º Distrito (Ano 1886-1887-A), fl. 72, IP, FCM, AGCRJ.

José Antônio Pinheiro, José Rodrigues de Almeida Carvalho e Artidório Augusto Xavier Pinheiro compõem o segundo conjunto, com trabalhadores mais ou menos qualificados. O primeiro deles foi despachante e morou na rua São Joaquim (ainda existente), n. 14. Ela estava em parte alta da localidade e tinha início no fim da rua Mauá, onde havia um aclive. O segundo era porteiro de repartição pública e residia na rua Angélica (hoje, rua Padre André Moreira), n. 3-A. Ela estava do outro lado do morro do Vintém, em relação à praça Engenho Novo. O último era comendador e trabalhou como oficial da Secretaria de Estado de Negócios do Império. No período em quadro, mudou-se da rua do Resende, no centro da cidade, para a rua Barão do Bom Retiro, sendo vizinho de Lucídio Lago. A mudança talvez tenha sido influenciada por seu colega de trabalho, Pedro Guedes de Carvalho, já citado. Na CFCC foi membro da Comissão Fiscal, que deveria controlar a diretoria e prestar contas de suas atividades à assembleia geral⁴⁴.

O terceiro subgrupo é formado por cinco negociantes da praça Engenho Novo, importante centro comercial e ponto nevrágico da freguesia. Fernando Pagani, formado em farmácia pela Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, morou com o seu pai, Romualdo Pagani, na rua Mauá, n. 6. O ensino superior também o direcionou à carreira docente, sendo dispensado das provas de capacidade. Gerenciou e se associou à *Forzani & Companhia*, um laboratório químico-farmacêutico na praça Engenho Novo, n. 3. Os seus produtos eram vendidos em farmácia própria, na rua Dom Pedro II, n. 18. Tornou-se sócio majoritário do negócio, rebatizado *Pagani & Companhia*, depois da morte de André Forzani. O médico José Cândido Lacerda Coutinho, apresentado na seção anterior, atestava publicamente a qualidade dos seus remédios. Com o enriquecimento, Fernando Pagani ainda comprou o número 7 da praça Engenho Novo. Também foi diretor-tesoureiro e secretário da empresa iniciada por Lucídio Lago⁴⁵.

Dona Maria da Glória Forzani, viúva, herdou parte da farmácia e do laboratório acima descritos e um lote de ações da CFCC. O imóvel localizado

⁴⁴ Até aqui: *O Apóstolo*, 29 ago. 1879. ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da corte e província do Rio de Janeiro, inclusive a cidade de Santos, província de S. Paulo para o anno de 1878. Rio de Janeiro: Eduardo & Henrique Laemmert, 1878, p. /s.n./. ALMANAK...1880, op. cit., p. 176. ALMANAK...1881, op. cit., p. 86. ALMANAK...1884, op. cit., p. 160. ALMANAK...1885, op. cit., p. 242 e 867. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. ESTATUTOS da Companhia..., op. cit., p. 20-21, Código 55.1.14, FCM, SC, AGCRJ.

⁴⁵ Até aqui: ALMANAK...1878, op. cit., p. 651. ALMANAK...1880, op. cit., p. 742. GUIA das cidades do Rio de Janeiro e de Nictheroy para 1883. Rio de Janeiro: Typ. Perseverança, 1882, p. XXI. Diário do Commercio, 7 jan. 1877. Gazeta de Notícias, 28 set. 1877. Gazeta de Notícias, 15 jul. 1881. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 10º Seção (Ano 1879-1880), fl. 29, IP, FCM, AGCRJ. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fls. 14 e 37, IP, FCM, AGCRJ.

na praça Engenho Novo, n. 3, estava registrado em seu nome⁴⁶. No número 28, José Vaz da Motta possuia armazém de secos e molhados. No sobrado do prédio estava a sua residência. É também possível identificar outro imóvel de sua propriedade na rua Engenho de Dentro, s/n⁴⁷. Ainda na praça Engenho Novo, n. 18, Narciso Diogo Paim foi dono de uma cocheira que alugava carros. Os números 22 e 24 daquele largo também foram seus, o que talvez indique a extensão do seu negócio, que necessitava de espaço para comportar cavalos e veículos⁴⁸. No número 26, Manoel Gomes da Costa Figueiredo vendia ferragens⁴⁹.

José de Albuquerque Barboza compõe o quarto e pequeno conjunto de dois acionistas que, exclusivamente, tiveram negócios na rua Dom Pedro II. Ele foi um dos donos do armazém de secos e molhados localizado nos números 12-B e 12-C. Os imóveis estavam em seu nome e de seu sócio, Antonio Pinto de Almeida. Segundo os jornais, ambos eram simpáticos aos princípios do “primeiro socialismo”. Em seu estabelecimento, pretendiam acabar com o tradicional “caderno de vendas”, que registrava o consumo a crédito. Para suprimi-lo, fariam vendas à vista com baixa margem de lucro⁵⁰. A proposta dialogava com Proudhon, que entendia o crédito como espoliador e agente de servidão⁵¹. Não sabemos se o projeto tomou forma, mas ideias dessa natureza tinham ressonância entre os operários das oficinas da EFDPII⁵². José de Albuquerque Barboza ainda foi sócio do outro acionista da CFCC, Cassiano da Costa Braga, com quem tocou uma loja de fazendas no número 14. Este imóvel pertenceu àquele primeiro indivíduo⁵³.

⁴⁶ GUIA...1883, op. cit., p. XXI. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 66, IP, FCM, AGCRJ. Código 11º Distrito (Ano 1886-1887-A), fl. 83, IP, FCM, AGCRJ.

⁴⁷ ALMANAK...1884, op. cit., p. 889. Monitor Campista, 23 abr. 1880. Tribuna do Commercio, 30 dez. 1880. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 27, IP, FCM, AGCRJ.

⁴⁸ ALMANAK...1883, op. cit., p. 502. ALMANAK...1885, op. cit., p. 514. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 66, IP, FCM, AGCRJ.

⁴⁹ ALMANAK...1881, op. cit., p. 896. ALMANAK...1885, op. cit., p. 582. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 67, IP, FCM, AGCRJ.

⁵⁰ Gazeta Suburbana, 22 dez. 1883. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 21, IP, FCM, AGCRJ. Código 11º Distrito (Ano 1884-1885), fl. 43, IP, FCM, AGCRJ.

⁵¹ PROUDHON, Pierre-Joseph. *Sistema de contradições econômicas ou filosofia da miséria*, tomo II. São Paulo: Escala, /s.d./, p. 150.

⁵² GOMES, Camilla E. D., op. cit. BEAKLINI, Adriana V., op. cit. SERFATY, Elaina R. C., op. cit.

⁵³ ALMANAK Administrativo, Mercantil e Industrial da corte e província do Rio de Janeiro, do município de Santos, na província de S. Paulo para o anno de 1882. Rio de Janeiro: H. Laemmert & C., 1882, p. 252.

O conjunto subsequente concentra três personagens que possuíram negócios na freguesia do Engenho Novo e por lá moraram. Não precisamos o ramo de Jeronymo Ferreira Leite e o seu endereço comercial. Contudo, o acionista morou e possuiu imóveis na rua Martins Lage, ns. 10, 12, 14, 16, 18, 20 e 22. Ele também foi proprietário de alguns terrenos na rua Fernandes – hoje, rua Miguel Fernandes. Como sabemos, a rua Martins Lage tinha início na praça Engenho Novo, sendo perpendicular à linha férrea. Ao segui-la até o fim, o pedestre passava de um lado ao outro do morro do Vintém, chegando à rua Fernandes, que era paralela à rua Dom Pedro II. Por sua vez, pouco sabemos sobre José Soares Baptista, que surgiu como comerciante local em um abaiixo-assinado de moradores da região. O terceiro, José Fernandes da Costa Pinheiro, trabalhou com secos e molhados na rua Glória, n. 10, esquina com a rua Imperial. Talvez morasse no próprio estabelecimento, com os seus caixeiros. Recusou a direção da CFCC⁵⁴.

Quatro moradores da freguesia do Engenho Novo, com negócios no centro do Rio de Janeiro, compõem o sexto subgrupo. Thomaz Luiz dos Santos Villa-Verde teve muitos imóveis na região em que repousava: rua Cardoso, ns. 4-A, 6, 8 e 10; rua Imperial, ns. 7, 10 e 12 e rua Leopoldina (hoje, rua Castro Alves), s/n. Esta última via era paralela à linha férrea e cruzava as ruas Lucídio Lago, Imperial, Cardoso e Getúlio. O seu negócio de fazendas, modas e armário estava na rua da Quitanda. João José de Oliveira Guimarães residiu na rua Imperial, n. 5. A casa comercial deste último acionista esteve na rua da Saúde e negociou aguardente. Comerciante de carnes verdes, Francisco Rodrigues Bittancourt foi proprietário de imóveis na praça Engenho Novo, n. 6, e na rua Dom Pedro II, n. 34-A, B, C e D. Lourenço Baldraco foi um cabeleireiro estabelecido na rua do Ourives, n. 6. O salão recebeu o título de Imperial porque servia Suas Majestades. A sua residência, um chalé com amplo terreno, situava-se na rua Mauá, ns. 1-A e 2⁵⁵.

ALMANAK...1885, op. cit., p. 568. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1884-1885), fl. 43, IP, FCM, AGCRJ.

⁵⁴ Até aqui: *Gazeta de Notícias*, 14 mar. 1883. *Jornal do Commercio*, 17 mar. 1885. *Diário de Notícias*, 20 ago. 1886. *Diário de Notícias*, 31 out. 1886. *Jornal do Commercio*, 22 mai. 1887. *Diário de Notícias*, 8 abr. 1888. *Diário de Notícias*, 4 mai. 1888. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1886-1887-A), fl. 30, IP, FCM, AGCRJ. Sobre a coabitação no comércio: CÂMARA, Bruno A. D. *O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco, 1830-1870*. Recife: Ed. UFPE, 2013, p. 131. POPINIGIS, Fabiane. *Proletários de casaca: trabalhadores do comércio carioca (1850-1911)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2007, p. 34.

⁵⁵ Até aqui: *Jornal do Commercio*, 23 fev. 1875. *O Globo*, 7 nov. 1882. *Jornal do Commercio*, 11 dez. 1884. *Jornal do Commercio*, 17 ago. 1885. *Jornal do Commercio*, 12 ago. 1887. *Jornal do Commercio*, 10 nov. 1887. Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886),

Isolado no subgrupo de industriais que eram acionistas e residiam na freguesia do Engenho Novo, temos José Rodrigues Leite Imbuzeiro. Sócio do *Clube de Engenharia*, residia na rua Dona Romana, s/n – ainda existente. Da estação Engenho Novo, para alcançá-la, seguia-se pela rua Barão do Bom Retiro, lugar de Lucídio Lago, e pela rua General Belegarde, onde morou Jorge Naylor. O interesse de José Rodrigues Leite Imbuzeiro, na CFCC, ia ao encontro da sua concessão para construir uma linha de bondes entre a rua General Belegarde e as oficinas da EFDPII. Contudo, sem concorrer com o traçado daquele empreendimento, os seus trilhos seguiriam pelo esquerdo da linha do trem. A inexecução do projeto determinou a sua caducidade. Apesar disso, o engenheiro foi muito bem-sucedido na construção de estradas de ferro em Minas Gerais⁵⁶.

O oitavo e último conjunto é formado por seis acionistas que tinham interesses na freguesia do Engenho Novo, mas que por lá não residiam. Três deles tinham menos visibilidade social e representatividade pública. Manoel Miguel Martins foi negociante na rua Visconde de Inhaúma, no centro da cidade, e morou na rua Conde de Bonfim, no Engenho Velho. Possuía imóvel na rua Mauá, n. 3. Guilherme Philipps foi secretário da Junta dos Corretores e parecia morar em Botafogo. No rol de seus bens, uma casa na rua Magalhães Couto, n. 1 – ainda existente. Ela iniciava na rua Engenho de Dentro e seguia paralelamente à EFDPII. Por sua vez, José Soares Pinto de Serqueira era professor de piano em Vila Isabel, na rua Souza Franco. Este não foi o seu lugar de moradia, pois era compartilhado com o também professor de música Max Von Sydow, morador da rua Imperial. Provavelmente, este convidou o outro para fazer parte da CFCC⁵⁷.

Homem respeitado pela “boa sociedade”, Francisco Joaquim Bethencourt da Silva era arquiteto e idealizou a *Sociedade Propagadora das Belas-Artes*, que criou o *Liceu de Artes e Ofícios*. Residente na Praia da Saudade, 22 (hoje aterrada, na Urca), possuía um imóvel na rua Moura (hoje, rua Garcia Redondo), n. 2-A, que fazia limites com a rua Cachambi e a praça Marquês do Herval – hoje, praça Havaí⁵⁸. Francisco de Paula Mayrink também foi reconhecido por

fls. 36, 42 e 66, IP, FCM, AGCRJ. Códice 11º Distrito (Ano 1886-1887-B), fl. 17, IP, FCM, AGCRJ.

⁵⁶ Até aqui: *Diário do Brasil*, 14 jan. 1882. *Gazeta de Notícias*, 3 jun. 1883. *Gazeta de Notícias*, 6 mai. 1884. A *Folha Nova*, 5 mar. 1885. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Códice 11º Distrito (Ano 1886-1887-B), fl. 38, IP, FCM, AGCRJ.

⁵⁷ ALMANAK...1880, op. cit., p. 714. ALMANAK...1885, op. cit., p. 73 e 553. Monitor Campista, 17 dez. 1886. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Códice 11º Distrito (Ano 1886-1887-A), fl. 8, IP, FCM, AGCRJ. Códice 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 43, IP, FCM, AGCRJ.

⁵⁸ ALMANAK...1885, op. cit., p. 1.293. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531,

seus “talentos e virtudes”, sendo comendador, destacado político e grande empresário do ramo ferroviário. No Rio de Janeiro, esteve ligado a outras companhias de bondes. Na freguesia do Engenho Novo, possuiu chácaras e casas na rua Conselheiro Magalhães Castro (ainda existente), n. 4 e 4-A, B e D. A via era perpendicular à estação Riachuelo da EFDPII, do seu lado direito⁵⁹.

Encerrando a lista de destacados cidadãos, o acionista Antonio Paulo de Mello Barreto foi um engenheiro que desfrutou de reconhecimento público desde os tempos do *Instituto Politécnico Brasileiro*. Empreendedor de monta no setor ferroviário, também foi fundador, membro e dirigente do *Clube de Engenharia*⁶⁰. Na freguesia do Engenho Novo, não encontramos imóveis em seu nome. Contudo, ele fazia parte da *Companhia Cruzeiro*, uma fábrica de fósforos de segurança. No período recordado pelo artigo, o grupo iniciou a sua produção. O complexo industrial estava instalado em imenso terreno na rua Miguel Ângelo (ainda existente), n. 34. A propriedade estava no início da via, que se comunicava perpendicularmente com a estrada de Santa Cruz, na Praia Pequena. O trecho pertencia à freguesia do Engenho Novo e contava, como vimos, com a estação Praia Pequena da *Estrada de Ferro Rio D’Ouro*. A *Companhia Cruzeiro* utilizou-se dos seus serviços⁶¹.

A elaboração do traçado da CFCC e os interesses logísticos, imobiliários, comerciais e financeiros dos acionistas.

Arrolamos 50 acionistas da CFCC. Respeitados os grupos de interesse e as ambições individuais, todos desejavam o desenvolvimento da freguesia do Engenho Novo por meio de um transporte “moderno” e “civilizador”. Dialeticamente, os trilhos do bonde dariam o necessário verniz para uma localidade que reforçava o seu caráter urbano. Segundo os dados apresentados até aqui, os próprios moradores e as pessoas com claros interesses materiais

fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1885-1886), fl. 42, IP, FCM, AGCRJ. MURASSE, Celina M. *A educação para a ordem e o progresso do Brasil: o Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro (1856-1888)*. Tese de doutorado em Educação. Campinas: Unicamp, 2001.

⁵⁹ *Jornal do Commercio*, 30 abr. 1884. *Jornal do Commercio*, 30 set. 1885. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN. Código 11º Distrito (Ano 1889), fl. 42, IP, FCM, AGCRJ. SILVA, Izabel P. da. “Francisco de Paula Mayrink”. In: ABRFU, Alzira A (coord.) *Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República - 1889-1930*. Rio de Janeiro: FGV, 2015, p. /s.n./.

⁶⁰ SANTOS, Felipe M. dos. *Para além do Império da técnica: um estudo comparativo sobre reciprocidades e estratégias sociais dos engenheiros Pereira Passos e Paulo de Frontin na Primeira República (1889-1906)*. Tese de doutorado em História. Seropédica, RJ: UFRRJ, 2023, p. 209-210 e 215-217.

⁶¹ MAC CORD, Marcelo. “D.J. Stanke & Companhia à Companhia Cruzeiro: idealização, montagem e inauguração de uma fábrica de fósforos de segurança na rua Miguel Ângelo, freguesia do Engenho Novo – Rio de Janeiro, 1888-1889”. *Revista História Econômica & História de Empresas*, v. 28, n. 2, 2025, p. 1-29.

e imateriais no local compunham 46,8% dos acionistas. Concorrentemente, em suas mãos estavam 48,9% das ações. Não podemos desconsiderar os seus poderes de barganha e de decisão frente aos demais integrantes do negócio. Tais valências são perceptíveis tanto na construção do traçado original da linha quanto nas lutas por sua capilarização, algo que ia ao encontro dos interesses daqueles que pretendiam valorizar o seu lugar de comércio e de moradia ou ambicionavam especular no mercado imobiliário.

A forte presença de investidores locais, na CFCC, foi fruto de uma insistente demanda, comunitária, por uma linha de bondes onde não havia chegado a *Villa Isabel*. Atenta a isso e preocupada com possíveis concorrentes, esta empresa havia criado, em 1876, um serviço de diligências que ligava algumas ruas do Cachambi e de Todos os Santos à praça Engenho Novo. Nela, os passageiros fariam compras, tomariam o trem ou atravessariam para o lado esquerdo da linha ferrea, onde passava o bonde. O serviço de diligências foi logo cancelado, mas, devido à sua importância e à demanda, foi assumido por outra empresa, em 1877. Talvez, por Narciso Diogo Paim, que era dono de uma cocheira na praça Engenho Novo. Contudo, apesar da manutenção das diligências, os moradores do Cachambi e de Todos os Santos, mais os do Engenho de Dentro, continuaram exigindo a concessão de uma linha local de bondes⁶².

Finalmente, no dia 30 de novembro de 1878, sob o Decreto n. 7.093, o governo imperial concedeu a Lucídio Lago uma concessão, para que construísse a linha de bondes entre as estações Engenho Novo e Engenho Dentro. O caminho seria traçado na rua Dom Pedro II, que era uma via paralela e à direita da linha ferroviária. O ponto de partida seria a praça Engenho Novo. O de chegada, as oficinas da EFDPII. Passageiros e cargas contariam com dois ramais, cujas conexões seriam feitas em diferentes alturas da rua que homenageava o imperador. O primeiro deles seguiria pela rua Imperial até o lugar denominado Cachambi, mais precisamente na rua Mauá. O outro cortaria parte da rua Todos os Santos e nela encontraria o seu termo. Ambos seriam perpendiculares à linha do trem e próximos, respectivamente, da Cancela do Engenho de Dentro e da estação Todos os Santos. Os estatutos da CFCC foram concluídos no dia 24 de abril de 1879. Em 9 de agosto, foram aprovados, com modificações, por meio do Decreto n. 7.418⁶³.

⁶² Até aqui: *Jornal do Commercio*, 5 fev. 1876. *Gazeta de Notícias*, 14 abr. 1877. *Gazeta de Notícias*, 14 ago. 1877.

⁶³ Até aqui: BRASIL. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1878. Tomo XLI*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1879, p. 821-825. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1879), Livro 16, Registro 339, fl. 284 e 294, JCRJ, AN. BRASIL. *Collecção de leis do Império do Brasil de 1879. Parte I. Tomo XXVI – Parte II. Tomo XLII*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1880, p. 423-431.

Registrada na Junta Comercial em 2 de outubro de 1879, a CFCC iniciou os seus trabalhos logo após a captação de parte substancial do capital exigido. No mês seguinte, no dia 28, a empresa de bondes recebeu uma autorização municipal para construir a sua sede, que, como vimos, estava na rua Dom Pedro II, n. 2. O prédio deveria ser concluído em seis meses, segundo o planejamento. A planta indicava que no primeiro pavimento estariam as cocheiras e a garagem. O andar superior seria o almoxarifado, que guardaria trilhos, capim, correames etc. A obra foi brevemente embargada no final de janeiro de 1880, pois o engenheiro fiscal divergiu sobre a altura dos pavimentos. Na resposta aos vereadores, Lucídio Lago alegou que o problema inexistia, pois não haveria, no prédio, acomodações para moradores⁶⁴. Parece que a construção prosseguiu sem problemas, pois inexistem documentos contrários à alegação do concessionário.

Junto com as obras da sede, foram sendo feitos os nivelamentos nas ruas e instalados os trilhos. Algum tempo depois de iniciado o trabalho, em março de 1880, os acionistas solicitaram a abertura do tráfego entre a praça Engenho Novo e o fim da rua Imperial, mesmo que o ramal ainda não estivesse completo. O pedido foi deferido no mês seguinte. Com o andamento das obras, no primeiro semestre de 1881, a conclusão do ramal permitiu a chegada dos bondes até a rua Mauá. O outro ramal foi inaugurado no mesmo período, na rua Todos os Santos. O fim da linha principal, nas oficinas da EFDPII, foi entregue ao público em dezembro⁶⁵. Parece evidente que questões técnicas exigiram o assentamento sequencial dos trilhos, mas a escolha da construção no sentido Engenho Novo-Engenho de Dentro respeitou questões estratégicas. Desde o tempo das diligências, o fluxo Cachambi-praça Engenho Novo-Cachambi era muito intenso, por causa do comércio, do trem e do bonde na rua Barão do Bom Retiro.

Concomitantemente, a CFCC conquistou mais dois ramais, com a publicação do Decreto n. 7.605, de 10 de janeiro de 1880. Um deles seguiria da praça Engenho Novo para a rua Souza Barros, chegando até a Praia Pequena. Braços destes ramais chegariam à estação do Riachuelo e à rua Doutor Garnier (ainda existente), mas sem ferir os direitos das outras linhas. O outro ramal seguiria da praça Engenho Novo à rua Mauá, mas pela rua Glória⁶⁶. Contudo,

⁶⁴ Código 55.1.13, FCM, SC, AGCRJ. *Companhia Ferro Carril de Cachambi* (1879), Livro 16, Registro 339, fl. 284 e 289v, JCRJ, AN.

⁶⁵ Até aqui: *Gazeta de Notícias*, 5 mar. 1880. *Gazeta da Tarde*, 9 mar. 1881. *Gazeta de Notícias*, 6 mai. 1881. *Gazeta da Tarde*, 27 mai. 1881. *Diário do Brasil*, 6 dez. 1881. Código 55.1.14, fl. 49, FCM, SC, AGCRJ.

⁶⁶ BRASIL. *Collecção das leis do Império do Brasil de 1880. Parte I. Tomo XXVII – Parte II. Tomo XLIII*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1881, p. 29-30.

até meados da década, estes trechos não saíram do papel. Pode ter colaborado para o insucesso, entre outros, a impossibilidade de realização técnica, a falta de recursos, o boicote de acionistas desinteressados nos trechos e as sabotagens de outras companhias. Não por acaso, em 1884, para reoxigenar o empreendimento, os estatutos da CFCC foram reformados, até mesmo para estar em harmonia com a nova lei das sociedades anônimas, aprovada em 1882. A mudança foi concluída em 1886⁶⁷.

No processo de reoxigenação, a CFCC repensou as suas estratégias para a execução da norma de 1880. Um novo projeto foi discutido e aprovado pelos acionistas. O Decreto n. 9.567, de 13 de março de 1886, ratificou as mais recentes pretensões da empresa. Em novembro de 1887, foram assentados todos os trilhos do ramal da rua Glória. Eles saiam da praça Engenho Novo, passavam pela rua Dom Pedro II e eram desviados para a rua Lucídio Lago. De lá, eles continuavam pelas ruas Torres Sobrinho (ainda existente), Glória e Eulina – hoje, rua Capitão Jesus. No final dela, na praça Marquês do Herval, rumavam para a rua Zeferino de Faria (hoje, rua Cirne Maia) e encontravam a rua Todos os Santos. Desta última, voltavam para rua Dom Pedro II e reencontravam o ponto inicial⁶⁸. Entretanto, o outro ramal foi excluído da nova norma, o que frustrou quem estava envolvido com as imediações da estação Riachuelo e da Praia Pequena.

Os debates, que viabilizaram a remodelação do ramal que se tornou circular, não foram somente corporativos. Em 1885, nos jornais, o público reivindicava a extensão dos trilhos da rua Mauá à rua Cachambi. Contudo, não havia consenso se o novo traçado deveria alcançar o seu cruzamento com a rua Moura ou com a rua São Gabriel – ainda existente e pouco mais além da primeira. No final do ano seguinte, atendendo às demandas, o novo trecho foi concluído. Antes, o bonde finalizava a sua viagem em certa altura da rua Mauá. A partir de então, ele seguiria mais à frente, entraria na rua Pedro Álvares Cabral (ainda existente, mas o trecho do bonde, hoje, chama-se rua Rocha Pita) e encontraria o seu ponto final na esquina da rua Cachambi com a rua São Gabriel⁶⁹.

Apesar de o Decreto n. 9.567, de 13 de março de 1886, representar uma perda em relação ao anterior, houve compensação. Conquistou-se a permissão

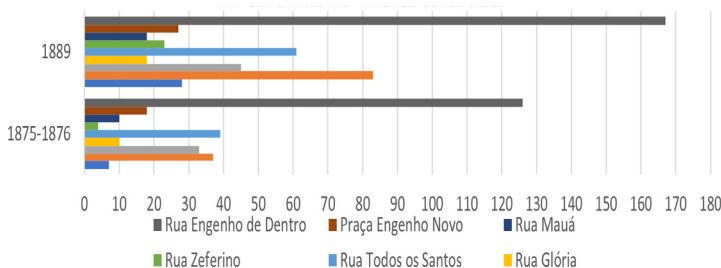
⁶⁷ Companhia Ferro Carril de Cachambi (1886), Livro 25, Registro 531, fl. s.n., JCRJ, AN.

⁶⁸ Até aqui: BRASIL. *Collecção de leis do Império do Brasil de 1886. Parte I. Tomo XXXIII – Parte II. Tomo XLIX*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1886, p. 125. Códice 55.1.14, fls. 91 e 114, FCM, SC, AGCRJ. *Diário de Notícias*, 15 nov. 1887.

⁶⁹ Até aqui: *Gazeta de Notícias*, 15 ago. 1885. *Jornal do Commercio*, 6 ago. 1885. *Diário de Notícias*, 23 out. 1886.

para a montagem do ramal Serra de São Matheus, batizado popularmente como Boca do Mato. Em seu trajeto, o bonde partia da praça Engenho Novo, seguiria pela rua Dom Pedro II, atravessaria para o lado esquerdo da linha do trem na Cancela do Engenho de Dentro, rumaria mais ou menos até a metade da extensão da via homônima e entraria na rua Dona Adelaide (hoje, rua Pedro de Carvalho), onde a viagem terminaria no sopé do referido relevo. A linha foi inaugurada em dezembro de 1886, com uma festa no ponto final⁷⁰. Talvez o novo ramal tenha algo a ver com a caducidade da concessão recebida pelo acionista José Rodrigues Leite Imbuzeiro, que construiria uma linha de bondes entre a rua General Belegarde e as oficinas da EFDPII. Negociações devem ter sido feitas entre os interessados, até mesmo porque existiam muitos moradores na rua Engenho de Dentro.

Gráfico 1: Imposto Predial - Imóveis construídos



Fonte: Códice Légua (1875-1876), fls. 16,18-25, 27-28, 30, 33-35 e 49-50, IP, FCM, AGCRJ. Códice 11º Distrito (Ano 1889), fls. 30, 33-37, 43, 45-47, 49-51, 54, 64-67 e 69-70, IP, FCM, AGCRJ.

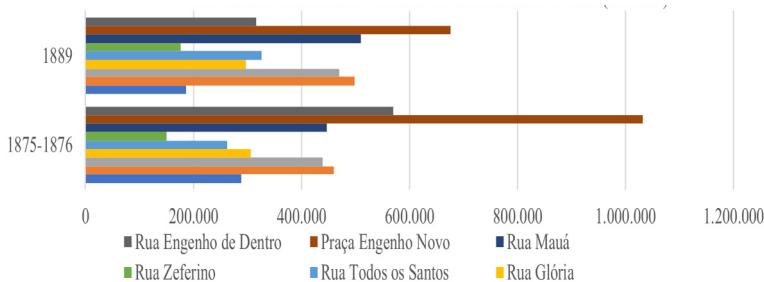
O Gráfico 1 apoia a afirmativa anterior. Certamente, o maior volume de imóveis na rua Engenho de Dentro atraiu a atenção da CFCC. Contudo, antes de analisarmos os outros números, destacamos que a montagem da tabulação respeitou três critérios. Primeiramente, observar, no tempo, as vias que mantiveram o mesmo nome. Em seguida, escolher endereços com os variados níveis de importância. Por último, assegurar que todos os ramais fossem contemplados com ao menos uma rua. Isso posto, atentos agora ao lado direito da EFDPII, observamos que a praça Engenho Novo e as ruas Todos os Santos e Imperial foram as que menos cresceram, apesar de quase duplicarem os seus imóveis. As ruas Dom Pedro II, Mauá e Glória vêm logo após,

⁷⁰ Até aqui: BRASIL...1886, op. cit., p. 125. Códice 55.1.14, fls. 91 e 114-115v, FCM, SC, AGCRJ. *Diário de Notícias*, 15 nov. 1887. *Diário de Notícias*, 13 dez. 1886. *Gazeta de Notícias*, 13 dez. 1886. *Gazeta de Notícias*, 15 dez. 1886.

pouco mais do que dobrando as suas edificações. No terceiro grupo, as ruas Cachambi e Zeferino. Depois da extensão que alcançou aquela primeira, as suas casas quase quintuplicaram. A outra, que tinha apenas duas, chegou a 19 com o ramal da rua Glória.

A consolidação do adensamento populacional, nas vias perpendiculares à linha do trem, mais o crescimento exponencial das ruas periféricas alcançadas pelo bonde, destacam o papel indutor da CFCC. Outros números reforçam tal percepção. Em 1880, 65.617 passageiros foram transportados no primeiro ano de operação. Dois anos depois, o número saltou para 227.574, ou seja, aumentou 347%. No final de 1888, com a extensão para a rua Cachambi e os ramais Glória e Serra de São Matheus (ou Boca do Mato), foram 334.331, o que representou um aumento de 146%, em relação ao ano de 1882. Em 1888, o ramal “Cachamby” foi o que mais transportou, 116.922, reforçando a centralidade das ruas Imperial e Mauá, assim como o crescimento da rua Cachambi. Em segundo e terceiro lugares, praticamente empatados, o ramal “Bocca do Mato” conduziu 88.852 e o “Via Glória” 82.743, demonstrando o acerto nas escolhas dos acionistas. “Todos os Santos” recebeu 41.039. Em último lugar, com 4.775, “Officinas”⁷¹.

Gráfico 2: Imposto Predial - Méida de valor localitvo total (em réis)



Fonte: Códice Léguá (1875-1876), fls. 16,18-25, 27-28, 30, 33-35 e 49-50, IP, FCM, AGCRJ. Códice 11º Distrito (Ano 1889), fls. 30, 33-37, 43, 45-47, 49-51, 54, 64-67 e 69-70, IP, FCM, AGCRJ.

A média do valor locativo dos mesmos endereços, no Gráfico 2, ajuda a complexificar a análise. Acima de 600\$000rs, a praça Engenho Novo foi o lugar mais valorizado. Como sabemos, ela contava com importante e diversificado comércio e garantia conexão com os transportes oferecidos pelas EFDPII, CFCC e Villa Isabel. Isso justifica o maior destaque do logradouro na tabulação.

⁷¹ Códice 55.1.14, fl. 49, FCM, SC, AGCRJ. *Diário do Commercio*, 2 mai. 1889.

Sobre a radical diferença no tamanho das barras, cremos que houve erro de escrituração. No primeiro deles, um imóvel computava 6:000\$000rs. No último, 600\$000rs. Ainda mantendo muito boa média locativa, entre 400\$000rs e 600\$000rs, temos os imóveis das ruas Dom Pedro II, Imperial e Mauá. Apesar de as suas edificações mais ou menos dobrarem, as barras crescentes, nos respectivos endereços, indicam que o padrão das novas casas se manteve estável, com consequente valorização após a instalação da linha do bonde e dos seus ramais.

Balizadas entre 200\$000rs e 400\$000rs, encontramos as casas das ruas Glória e Todos os Santos. Ambas mais ou menos dobraram a quantidade de imóveis. Assim como as ruas Dom Pedro II, Imperial e Mauá, a rua Todos os Santos registrou aumento do seu valor locativo médio. Provavelmente, pelos mesmos motivos daquelas outras três. Na rua Glória, mais periférica, apesar da chegada da *CFCC*, percebemos uma leve queda daquela métrica. Isso talvez possa ser explicado pela maciça construção de casas ligeiramente mais simples. Em 1889, apesar de as barras das ruas Glória e Todos os Santos se equipararem com a da rua Engenho de Dentro, outra interpretação é necessária. Apesar de testemunharmos grande e crescente número de imóveis nesta última, houve forte declínio do seu valor locativo médio – 44,6%. Entendemos que isso representou a perda de prestígio social dos novos moradores, em relação aos de meados dos anos de 1870.

Os dados até aqui analisados, referentes ao Gráfico 2, permitem outra análise. Os acionistas da *CFCC*, proprietários nos referidos endereços, pagaram taxas. Do ponto de vista das burocracias eleitorais, eles, e até mesmo alguns dos seus inquilinos, poderiam comprovar renda garantidora da plena cidadania política – antes ou depois da reforma eleitoral de 1881. Especialmente sobre esta mudança, que procurou eliminar os analfabetos do processo, notamos que expressiva parte dos acionistas foi composta por homens escolarizados. Entre eles, médicos, farmacêuticos, advogados, servidores públicos qualificados, editores e engenheiros. Em outras palavras, distintas frações das camadas médias urbanas e setores das elites letradas e proprietárias residiram, possuíram bens e empreenderam sólidos negócios na freguesia do Engenho Novo. Eles tinham suficiente capital, material e imaterial, para definir os destinos da localidade.

Destrinchemos, por fim, os números das ruas Cachambi e Zeferino, ambas pouco mais distantes dos trilhos da *EFDPII*. A primeira delas, como vimos, aumentou em quase cinco vezes a sua quantidade de imóveis. Contudo,

a média do valor locativo decresceu, indo de 288\$000rs para 186\$000rs. A outra via, recordemos, quase decuplicou o número de construções, mas aquele indicativo fiscal pouco cresceu, passando de 164\$000rs para 176\$000rs. Não encontramos acionistas da CFCC possuindo imóveis na rua Zeferino. Na rua Cachambi, sabemos que João Ferreira Bernardino possuiu um chalé. Contudo, o seu valor locativo era 216\$000rs, colocando-o em mesmo patamar das propriedades nas ruas Glória, Todos os Santos e Engenho de Dentro. Parece evidente que as ruas Zeferino e Cachambi (esta última com o passar do tempo) foram sendo habitadas por trabalhadores menos qualificados. Comparativamente aos seus vizinhos mais bem aquinhoados, eles seriam os votantes de baixa renda e até analfabetos, alvos da reforma eleitoral de 1881⁷².

Considerações finais

Tendo em vista o destaque dos acionistas que moravam, tinham negócios, propriedades e interesses na freguesia do Engenho Novo, chegamos à seguinte conclusão. Aqueles que estiveram envolvidos com a praça Engenho Novo e as ruas Dom Pedro II, Imperial, Mauá e Todos os Santos foram os que mais vantagens tiraram da CFCC. Sem dúvida, eles eram membros de uma “aristocracia suburbana”, que Lima Barreto dizia ser composta, em 1911, por funcionários públicos, pequenos negociantes e médicos. Apesar de ter morado em Todos os Santos em momento posterior à existência da CFCC, o escritor muito bem conheceu as mundividências e os lugares percorridos por Lucídio Lago e seus parceiros. Contudo, não podemos desconsiderar as frustrações de Lima Barreto, fruto das discriminações que sofreu, quando afirmou que a “aristocracia suburbana” se apagava fora do seu ambiente, ou seja, nas ruas, nas festas e nos teatros das zonas centrais da cidade⁷³. Problemática generalização velada pelo sarcasmo.

Os benefícios desfrutados por uma parcela de acionistas não satisfizeram todos os investidores da CFCC. Entre os divergentes, pessoas que apenas desejavam receber dividendos. Provavelmente, a maior parte deles compunha os 53,2% sem ligações perceptíveis com a freguesia do Engenho Novo. Eles possuíam 51,5% das ações e as suas vozes ressoavam. Para os desgostosos, os gastos com os novos ramais e com a expansão dos antigos foram muito altos

⁷² Sobre a reforma eleitoral de 1881 e suas consequências: SOUZA, Felipe A. e, op. cit. CASTELLUCCI, Aldrin A. S. “Muitos votantes e poucos eleitores: a difícil conquista da cidadania operária no Brasil Império (Salvador, 1850-1881)”. *Vária História*, vol. 30, n. 52, 2014, p. 183-206.

⁷³ BARRETO, Lima. *Triste fim de Policarpo Quaresma*. 2 ed. Brasília: Edições Câmara, 2019, p. 24.

e o retorno insuficiente. O conflito repercutiu, por exemplo, nos gastos com a manutenção dos equipamentos. No tempo, isso comprometeu a qualidade dos serviços. Em 1884, quando a companhia se reoxigenava, cresceram as reclamações públicas sobre a conservação dos trilhos e dos carros. Nos últimos anos do Império do Brasil, aumentaram as queixas sobre acidentes, descarrilamentos, atrasos, maus tratos aos animais, obsolescência dos bondes e inabilidade dos condutores⁷⁴.

No auge da crise, José Neves Pinto, diretor da CFCC, acionou a Câmara Municipal. O apelo era contra a estação Méier da EFDPII, inaugurada em 13 de maio de 1889. Ela foi instalada na altura da Cancela do Engenho Dentro, por causa do adensamento populacional, cada vez mais intenso, entre as estações Engenho Novo e Todos os Santos. Em documento de 19 de agosto, José Neves Pinto informava que, desde o início das operações daquela estação, caíram o número de passageiros do bonde e o faturamento da CFCC. Tal situação não teria sido prevista pelos acionistas. Junto disso, seguia o relator, alguns ajustes na linha do trem, na altura daquela nova parada, teriam danificado parte dos trilhos do bonde. O problema teria inviabilizado a alimentação dos seus ramais à esquerda e à direita da ferrovia. Para o diretor, este último contratempo teria sido um duro golpe nos combalidos cofres da companhia iniciada por Lucídio Lago⁷⁵.

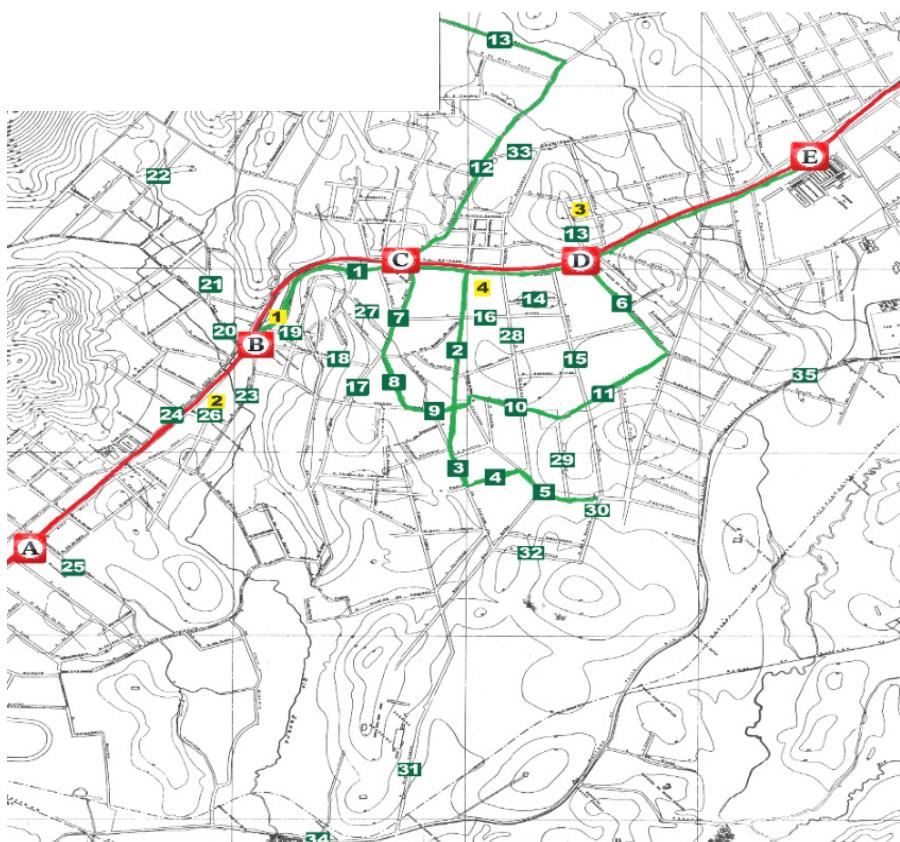
Por causa desses problemas, José Neves Pinto ficou preocupado com os boatos sobre a liquidação da CFCC. Não era infundada a sua aflição, pois o falatório ganhava as ruas. Por causa dele, em finais de agosto de 1889, os condutores fizeram greve, temendo não receber salários. A questão foi imediatamente dirimida pela polícia, talvez com a promessa de o empregador honrar compromissos. Na curtíssima duração, observamos que não foi fofoca o motivo da parede. Em novembro, a liquidação da CFCC foi discutida nas dependências do Banco Predial. Em junho de 1890, depois de aprovada, a Justiça nomeou peritos para analisar documentos. No início do ano seguinte, o leilão foi marcado. O vencedor da disputa foi a Villa Isabel, que, no final do segundo semestre de 1891, começou a operar as linhas Engenho Novo, Boca do Mato, Cachambi e Via Glória⁷⁶.

⁷⁴ Até aqui: *Gazeta de Suburbana*, 16 ago. 1884. *Gazeta de Notícias*, 18 nov. 1884. *Diário de Notícias*, 18 jan. 1887. *Diário de Notícias*, 3 abr. 1887. *Jornal do Commercio*, 26 jul. 1887. *Gazeta Nacional*, 3 jan. 1888. *Novidades*, 27 mar. 1888. As queixas dirigidas à CFCC não foram atípicas. Outras empresas também foram criticadas por seus usuários. TERRA, Paulo C. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Rio de Janeiro: AGCRJ, 2013, p. 78-84.

⁷⁵ Código 55.1.14, fls. 222-222v, FCM, SC, AGCRJ.

⁷⁶ Código 55.1.14, fls. 222-222v e 230, FCM, SC, AGCRJ. *O Apóstolo*, 25 ago. 1889. *Jornal do Commercio*, 24 nov.

Mapa 1: A CFCC e suas imediações (1889)



Acionistas e seus imóveis e/ou negócios e/ou residências:

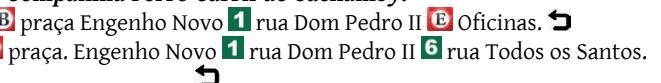
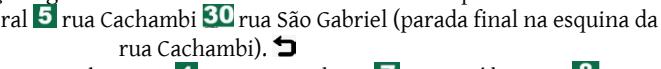
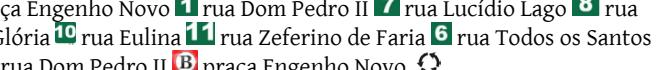
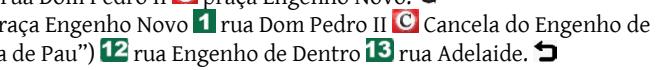
B praça Engenho Novo 1 rua Dom Pedro II 2 rua Imperial 3 rua Mauá 5 rua Cachambi
6 rua Todos os Santos 7 rua Lucídio Lago 9 rua Glória 12 rua Engenho de Dentro 14 rua Visconde de Tocantins 15 rua Cardoso 16 rua Leopoldina 17 rua Fernandes 18 rua Martins Lage 19 rua Marques Leão 20 rua Barão do Bom Retiro 21 rua General Belegarde 22 rua Dona Romana 24 rua 24 de Maio 25 rua Conselheiro Magalhães Castro 26 praça Imaculada Conceição 27 rua Angélica 28 rua Cardoso 29 rua Moura 31 rua Miguel Ângelo 32 rua São Joaquim 33 rua Magalhães Couto 34 Praia Pequena (estação da Estrada de Ferro Rio D'Ouro)
35 estrada de Santa Cruz (proximidades do caminho de Pilares).

Estrada de Ferro Dom Pedro II:

A estação Riachuelo B estação Engenho Novo C estação Méier E estação Engenho de Dentro.

1889. *Jornal do Commercio*, 24 jun. 1890. *Gazeta de Notícias*, 1 ago. 1890. *Jornal do Commercio*, 12 fev. 1891. O Paiz, 11 out. 1891. *Diário de Notícias*, 19 nov. 1891. A greve dos condutores da CFCC deve ser compreendida no bojo das paralisações de cocheiros e carroceiros, ocorridas em 1890. Sobre elas: TERRA, Paulo C., op. cit., p. 188-191.

Companhia Ferro Carril de Cachamby:

- Linha principal:  Praça Engenho Novo  rua Dom Pedro II  Oficinas. ↵
- Ramal Todos os Santos:  Praça Engenho Novo  rua Dom Pedro II  rua Todos os Santos. ↵
- Ramal Cachambi:  Praça Engenho Novo  rua Dom Pedro II  rua Imperial  rua Mauá  rua Pedro Álvares Cabral  rua Cachambi  rua São Gabriel (parada final na esquina da rua Cachambi). ↵
- Ramal Via Glória:  Praça Engenho Novo  rua Dom Pedro II  rua Lucídio Lago  rua Torres Sobrinho  rua Glória  rua Eulina  rua Zeferino de Faria  rua Todos os Santos  rua Dom Pedro II  Praça Engenho Novo. ↪
- Ramal Boca do Mato:  Praça Engenho Novo  rua Dom Pedro II  C Cancela do Engenho de Dentro ("Perna de Pau")  rua Engenho de Dentro  rua Adelaide. ↵

Pontos de referência:

-  Companhia Ferro Carril de Cachamby  Igreja de Nossa Senhora da Conceição do Engenho Novo
 Capela de Nossa Senhora das Dores  Grêmio Dramático Familiar São João Baptista  rua Souza Barros.

Fonte: Recorte da “Planta da cidade do Rio de Janeiro: organizada sob a direção do Dr. Manoel Pereira Reis, pela Comissão da Carta Cadastral do Distrito Federal, instituída pelo Dr. Cândido Barata Ribeiro e publicada na administração do Dr. João Felippe Pereira – 1900”.
Library of Congress, US.

Referências

- ABREU, Maurício de A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4ª ed. Rio de Janeiro: IPP, 2006.
- BARRETO, Lima. *Triste fim de Policarpo Quaresma*. 2 ed. Brasília: Edições Câmara, 2019.
- BEAKLINI, Adriana V. *Da escola nas oficinas à oficina como escola: sujeitos, circulação e apropriação de modelos de educação profissional na Estrada de Ferro D. Pedro II (1882-1906)*. Tese de doutorado em Educação. Rio de Janeiro: UERJ, 2018.
- BENCHIMOL, Jaime L. *Pereira Passos: um Haussmann tropical: renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: SMCTE/DGDF/DE, 1992.
- BOSCHI, Caio C. *Os leigos e o poder: irmandades leigas e política colonizadora em Minas Gerais*. São Paulo: Ática, 1986.
- BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 2007.
- BRASIL GERSON. *Histórias das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: PDF/SGEC, /s.d./.

CÂMARA, Bruno A. D. *O “retalho” do comércio: a política partidária, a comunidade portuguesa e a nacionalização do comércio a retalho, Pernambuco, 1830-1870.* Recife: Ed. UFPE, 2013.

CARVALHO, Lia de A. *Contribuição ao estudo das habitações populares: Rio de Janeiro, 1866-1906*, 2^a ed. Rio de Janeiro: SMCTE/DGdif/DE, 1995.

CASTELLUCCI, Aldrin A. S. “Muitos votantes e poucos eleitores: a difícil conquista da cidadania operária no Brasil Império (Salvador, 1850-1881)”. *Vária História*, vol. 30, n. 52, 2014, p. 183-206.

CHALHOUB, Sidney. *Machado de Assis: historiador*. São Paulo: Cia. das Letras, 2003.

CHALHOUB, Sidney. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. 1^a reimpr. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

DUNLOP, Charles. *Os meios de transporte do Rio antigo*. Rio de Janeiro: SD, 1972.

ELIAS, Norbert. *A sociedade dos indivíduos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994.

FERNANDES, Nelson da N. *O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro (1858-1945)*. Rio de Janeiro: Apicuri/Faperj, 2011.

GOMES, Camilla E. D. “*Instruam o operário*”: projetos, disputas e demandas por instrução para trabalhadores na imprensa do Engenho de Dentro (1890-1905). Dissertação de mestrado em Educação. Niterói: UFF, 2019.

LIMA, Rachel G. de. *Senhores e possuidores de Inhaúma: propriedades, famílias e negócios da terra no rural carioca “oitocentista” (1830-1870)*. Tese de Doutorado em História. Niterói: UFF, 2016.

LOBO, Eulália M. L. *História do Rio de Janeiro (do capital comercial ao industrial e financeiro)*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

LOBO, Eulália M. L.; STOTZ, Eduardo N. “Formação do operariado e movimento operário no Rio de Janeiro, 1870-1894”. *Estudos Econômicos*, n. 15, 1985, p. 49-85.

LOPES, Gabriel de O. G. *Antigo arrabalde, novo subúrbio: o impacto da implantação do sistema de bondes na freguesia de Jacarepaguá (1870-1890)*. Dissertação de mestrado em História. Seropédica, RJ: UFRRJ, 2022.

MAC CORD, Marcelo. “*Da J. Stanke & Companhia à Companhia Cruzeiro: idealização, montagem e inauguração de uma fábrica de fósforos de segurança na rua Miguel Ângelo, freguesia do Engenho Novo – Rio de Janeiro, 1888-1889*”. *Revista História Econômica & História de Empresas*, v. 28, n. 2, 2025, p. 1-29.

MARX, Karl. *O Capital: crítica da economia política. Livro 1: o processo de produção do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.

MENDONÇA, Leandro C. *Jornalismo como missão: militância e imprensa nos subúrbios cariocas, 1900-1920*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2017.

MENDONÇA, Leandro C. *Nas margens: experiências de suburbanos com periodismo no Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado em História. Niterói: UFF, 2011.

MURASSE, Celina M. *A educação para a ordem e o progresso do Brasil: o Liceu de Artes e Ofícios do Rio de Janeiro (1856-1888)*. Tese de doutorado em Educação. Campinas: Ed. Unicamp, 2001.

NORONHA SANTOS, Francisco A. de. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. Vol. 1. 2^a ed. Rio de Janeiro: SMC/DGDIC/DE, 1996.

OLIVEIRA, Luiz P. L. de. *Caminhos do subúrbio carioca: papel das antigas estradas na formação dos bairros da região de Inhaúma*. Dissertação de Mestrado em Urbanismo. Rio de Janeiro: UFRJ, 2015.

PENNA-FRANÇA, Luciana. *Teatro amador no Rio de Janeiro: associativismo dramático, espetáculos e periodismo (1871-1920)*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2016.

PEREIRA, Leonardo A. de M. *A cidade que dança: clubes e bailes negros no Rio de Janeiro (1881-1933)*. Campinas: Ed. Unicamp; Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2020.

POPINIGIS, Fabiane. *Proletários de casaca: trabalhadores do comércio carioca (1850-1911)*. Campinas: Ed. Unicamp, 2007.

PROUDHON, Pierre-Joseph. *Sistema de contradições econômicas ou filosofia da miséria, tomo II*. São Paulo: Escala, /s.d./.

RIBEIRO, Gladys S. *O Rio de Janeiro dos fados, minhotos e alfacinhas: o antilusitanismo na Primeira República*. Niterói: Ed. UFF, 2017.

SALGUEIRO, Heliana A. *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*. Belo Horizonte: FJP, 1997.

SANTOS, Felipe M. dos. *Para além do Império da técnica: um estudo comparativo sobre reciprocidades e estratégias sociais dos engenheiros Pereira Passos e Paulo de Frontin na Primeira República (1889-1906)*. Tese de doutorado em História. Seropédica, RJ: UFRRJ, 2023.

SCARANO, Julita. *Devoção e escravidão: a Irmandade de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos no Distrito Diamantino no século XVIII*. São Paulo: CEN, 1976.

SERFATY, Elaina R. C. *No trilho dos direitos: os trabalhadores da Estrada de Ferro Central do Brasil (Rio de Janeiro, 1865-1922)*. Tese de Doutorado em História. Rio de Janeiro: PUC, 2024.

SERFATY, Elaina R. C. *Pelo trem dos subúrbios: disputas e solidariedades na ocupação do Engenho de Dentro (1870-1906)*. Dissertação de Mestrado em História. Rio de Janeiro: PUC, 2017.

SILVA, Izabel P. da. “Francisco de Paula Mayrink”. In: ABREU, Alzira A (coord.) *Dicionário Histórico-Biográfico da Primeira República - 1889-1930*. Rio de Janeiro: FGV, 2015.

SILVA, Maria L. P. da. *Transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro: tensões e conflitos*. Rio de Janeiro: SMCTE/DGDIF/DE, 1992.

SOUZA, Alexandre de O. B. de. *Das urnas para as urnas: o papel do juiz de paz nas eleições do fim do império (1871-1889)*. Dissertação de mestrado História. Vitória: UFES, 2012.

SOUZA, Felipe A. e. *O eleitorado imperial em reforma*. Recife: Fundaj/Massangana, 2014.

TERRA, Paulo C. *Cidadania e trabalhadores: cocheiros e carroceiros no Rio de Janeiro (1870-1906)*. Rio de Janeiro: AGCRJ, 2013.

WEID, Elisabeth von der. *O bonde como elemento de expansão do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FCRB, 1997.

Artigo recebido para publicação em 12/07/2025 e aprovado em 02/12/2025.