

Américo de Castro:

um empresário entre linhas de bondes,
contratos de concessão e política no
Rio de Janeiro, Corte e província

Américo de Castro: a businessman
between tram lines, concession
contracts and politics in Rio de
Janeiro, Corte and province

ALEXANDRA AGUIAR

Doutora em História Política pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro e professora da rede estadual do Rio de Janeiro. Estágio Pós-Doutoral concluído no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), pesquisadora vinculada ao Grupo de Pesquisa "O Vale do Paraíba nos quadros da Segunda Escravidão", dentro da linha de pesquisa "Instituições, Poder e Ciências".

alexaaguiar13@gmail.com

RESUMO: A historiografia sobre as reformas urbanas tem enfatizado o papel do Estado e os desdobramentos sociais e econômicos deste conjunto de ações — expansão de transportes coletivos, saneamento, urbanização. No entanto, outros agentes atuantes na reconfiguração do espaço público permanecem relegados a elementos meramente constitutivos desse processo, sem atenção ao seu movimento próprio, entre estes destaca o empresariado que opera no ramo da construção civil, seja por obras públicas ou por serviços que dependem das mesmas. A atuação da categoria começou a se intensificar com o incremento das concessões de obras públicas a partir dos anos 1870, aprofundando-se nas primeiras décadas da República. O presente artigo tem o propósito de refletir sobre as nuances da relação do concessionário atuante nas linhas transportes e na construção civil com o Estado, através do empresário Américo de Castro em sua trajetória nos empreendimentos de expansão das linhas de ferro carril, especificamente na década de 1870.

PALAVRAS-CHAVE: Empresário. Construção civil. Linhas de bondes.

ABSTRACT: The historiography on urban reforms has emphasized the role of the State and the social and economic consequences of this set of actions — expansion of public transport, sanitation, urbanization. However, other agents active in the reconfiguration of the public space remain relegated to elements merely constitutive of this process, without regard to their own movement, among which I highlight the business sector that operates in the civil construction sector, whether through public works or services that depend on same. The performance of the category began to intensify with the increase in public works concessions in the 1870s, deepening in the first decades of the Republic. The purpose of this article is to reflect on the nuances of the relationship between the concessionaire operating in the transportation lines and in civil construction with the State, through businessman Américo de Castro in his trajectory in the expansion projects of the railroad lines, specifically in the decade of 1870.

KEYWORDS: Businessman. Civil engineering. Tram lines.

Introdução

Américo de Castro é mencionado na historiografia que discute as transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro, tanto Corte como Capital Federal, sobretudo, no que diz respeito a construção das vilas operárias. No entanto, ele não foi tomado propriamente como objeto para analisar estas e outras áreas de ação dentro do conjunto de intervenções realizadas nas décadas finais do Império e nos anos iniciais da República. Neste artigo busco pensar Américo de Castro como empresário concessionário de companhias ferro carril e em outras atividades relacionadas à construção civil e que dependiam de concessão do Estado e, por isso, em diálogo constante e tenso com os governos nas esferas nacional e local durante sua atuação na área de transportes e à frente de um dos projetos de construção do Túnel do Morro do Livramento.

Américo de Castro é encontrado na literatura sobre companhias de transporte, porém ele se tornou mais conhecido como fundador da Companhia Evoneas Fluminense¹ e como o primeiro a obter o contrato de concessão para construção de moradias higiênicas para os trabalhadores pobres. As edificações higiênicas com esse propósito se tornaram conhecidas como “evoneas” devido à associação com os projetos de saneamento de Castro e em que assim eram denominadas, apresentados por ele ao longo dos anos 1870 e 1880. O presente artigo se limita a sua atuação no cenário dos serviços de linhas de bonde e das obras condicionadas a expansão do transporte, e que contribuiu para consolidar seu nome junto aos interesses políticos que envolviam obras públicas.

Os primeiros registros sobre Américo de Castro o identificam como amanuense na Secretaria de Estrangeiros, em 1853, tornando-se depois adido de 1ª classe e, pouco mais tarde, promovido como secretário de legação, em 1857, ano em que seguiria para a Berlim, Prússia². Sua passagem pela diplomacia, assim como a transição para concessionário na construção civil e junto às companhias de ferro carril convergem para seu pai e para seu sogro, respectivamente, o ex-cônsul Manoel Moreira de Castro e o engenheiro General Sergio Marcondes de Andrade. Ambos podem ter contribuído para sua inserção em redes políticas e de negócios em obras e serviços para o Estado. Manoel Moreira Castro, no exercício da carreira diplomática, propiciou acesso aos grupos investidores, e Sérgio Marcondes de Andrade, militar e engenheiro, forneceu contato com profissionais e empresários da Engenharia Civil.

Manoel Moreira de Castro³ foi influente redator-chefe” do *Jornal do Commercio*, de 1850 a 1860, ano em que faleceu (MOLINA, 2015). Em 1850 e 1851, José Maria da Silva Paranhos escreveu para o mesmo jornal uma série de artigos sob o título “Cartas ao amigo ausente”, que despertou o interesse de Honório Hermeto Carneiro Leão, então senador, que o convidou a integrar a missão do Rio da Prata. Podemos conjecturar, sem evidências, que a colaboração de Paranhos com o jornal é um caminho possível de inserção na rede política para Américo de Castro, considerando que seu pai era o redator-chefe na mesma época e que Paranhos, além de ser engenheiro de formação e professor da Escola Militar, havia sido presidente da Província do Rio de Janeiro e, após retornar da diplomacia no Uruguai, ingressou na política nacional no quadro conservador. Manoel Moreira de Castro exerceu a função de Cônsul Geral da República Oriental do Uruguai, em 1847, permanecendo até 1856⁴, após deixar o cargo as fontes o identificam como jornalista e/ou como comendador nas listas de acionistas de empreendimentos como o Banco do Brasil (1853), a Companhia Geral de Seguros Feliz Lembrança, a Companhia Tranquilidade, e também como um dos incorporadores de uma sociedade anônima de abastecimento alimentício na Corte (1858).

Américo de Castro se conecta ao General Sergio Marcondes de Andrade⁵ ao casar-se com Amélia Marcondes de Andrade⁶, filha deste. Sérgio Marcondes de Andrade era engenheiro-militar e esteve à frente do 7º Distrito de Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro, cujo departamento, então, era sediado na Imperial Colônia de Petrópolis. Em 1857, ele assumiu interinamente como diretor da colônia e de obras da Estrada Normal da Estrela, inicialmente apenas cobrindo uma ausência temporária, efetivado no ano seguinte, tornou-se o último diretor da colônia, pois, em 29 de setembro do mesmo ano, Petrópolis foi elevada à condição de cidade. As obras da Estrada Normal da Estrela estavam relacionadas ao empreendimento de Irineu Evangelista de Souza na região, a construção da Estrada de Ferro Rio-Petrópolis, a primeira do Brasil e inaugurada em 1854, ano em que Mauá obteve concessão sobre terrenos para expandir a linha férrea no “caminho novo da serra de Petrópolis”⁷.

Américo de Castro seria promovido a secretário em 1857 e enviado para Berlim⁸, onde permaneceu até 1863⁹. No ano seguinte, Castro seguiu para o Paraguai e de lá sairia para ficar em disponibilidade, reaparecendo apenas a partir de 1870 como concessionário nas companhias de carris urbanos, atuando na expansão das linhas e nas obras para a operação do transporte.

Companhia Ferro Carril Niteroiense

A incursão de Américo Castro como concessionário na construção civil ocorreu em 1871, pela exploração da linha de carris na cidade de Niterói, capital da província do Rio de Janeiro. A década foi de expressivo crescimento da atuação de companhias de carris urbanos puxados por animais ou “bondes” (DUNLOP, 1970, p. 194-195), estendendo o transporte coletivo e regular para além da capital fluminense e da Corte. Por onde as linhas de carris passavam eram acompanhadas pelos serviços de urbanização e pela supervalorização da região, tornando-a inacessível para a maioria e resultando na reconfiguração social daquele espaço¹⁰ (VON DER WEID, 1994).

Esse processo foi observado em Niterói, antes Vila Real da Praia Grande, promovida à capital da província do Rio de Janeiro em 1834, no ano seguinte receberia o nome atual. A cidade passou por dois planos de reforma, primeiro, de edificação (1820), seguida pela urbanização (1840) e agregava o ser sede política de uma província entre as principais cafeicultoras e próxima do Município Neutro do Rio de Janeiro, centro da política nacional. Desde sua elevação, Niterói começou a atrair a atenção de políticos e a receber influência cultural da Corte, em parte, pelo trânsito facilitado entre as duas regiões, desde 1835, pelas barcas da Companhia de Navegação de Niterói. Icaraí foi um dos bairros modificados pela urbanização mencionada, com crescimento do número de residência e destacando-se pelo expressivo número de estabelecimentos comerciais e de eventos sociais, entre eles, a corrida de cavalos ou Turfe, por exemplo. Pelo desenvolvimento social e econômico, as melhorias de infraestrutura chegavam a Icaraí, em 1871, houve a instalação da primeira linha de bonde ligando o bairro às barcas, inaugurada pela Companhia Ferro Carril Niteroiense (MELO, 2020). Américo de Castro era um dos concessionários da Niteroiense, e começou a ficar em evidência em torno das concorrências por isenções concedidas pelo Estado para as empresas do ramo de transporte urbano.

Na disputa pelo negócio da expansão do serviço de carris urbanos em Niterói, os projetos de Américo de Castro e de seu concorrente Antônio José Ramos ganharam destaque na imprensa, como nos mostra “À Assembleia Provincial do Rio de Janeiro”, artigo anônimo na seção Publicações à pedido, do *Diário do Rio de Janeiro*¹¹. Ramos pedia o direito de exploração do serviço por 30 anos e oferecia a instalação de trilhos com obras “por conta da edilidade nas ruas em que assentar trilhos”, e em contrapartida ele destinaria 15% do valor da concessão à instrução pública e à manumissão. Para o autor

do artigo, esse percentual não compensaria as obras estruturais de calçamento e de alinhamento custeadas pelo município, pois quem lucraria de fato seria Ramos. Já Américo de Castro pedia 50 anos de concessão, em troca do pagamento dos custos da construção por meio da incorporação de uma companhia responsável pela obra, além de adquirir os terrenos utilizados e outros ainda necessários para a implantação da linha. Todas as despesas seriam sustentadas pelo concessionário, bem como a manutenção das obras e o pagamento pelas desapropriações necessárias. A publicação tratava os dois projetos como antagônicos, e pretendia induzir o leitor a se inclinar para a proposta de Castro, pois avaliava que o de Antônio José Ramos “não oferecia quimérica vantagem”, referindo-se ao projeto do candidato como “a serpente se oculta entre as flores”¹². A concessão pretendida por Américo de Castro indica que os lucros para seu empreendimento viriam não apenas da exploração do serviço, porém também dos terrenos adquiridos antes pela companhia e valorizados pela linha de bonde.

Em dezembro de 1871, Américo de Castro e o tenente-coronel João Frederico Russel obtiveram a concessão sobre os bondes com tração animal em Niterói. Russel era um nome conhecido no ramo da construção civil por ter implantado o sistema de esgoto na Casa de Detenção do Rio de Janeiro, em caráter experimental (1857) (LENZ, 2010) com a promessa de estender uma rede de esgotos e de transporte dos sólidos para a região central da cidade, incluindo tratamento químico e aproveitamento como adubo. Marques lembra que essa primeira intervenção no saneamento urbano, iniciada em 1853, foi concluída pela companhia inglesa *The Rio de Janeiro City Improvements* apenas em 1863, colocando o Rio entre as primeiras cidades no mundo com esse serviço (MARQUES, 1995).

O momento em tela, em que o nome Américo de Castro começa a se destacar como concessionário, está inserido em uma conjuntura de reformas, em especial no governo Visconde do Rio Branco. A década de 1870 é marcada pelos desdobramentos sociais e econômicos da Guerra do Paraguai para o Brasil; o surgimento do movimento republicano com o Manifesto de 1870; a divisão intrapartidária dos conservadores, a renovação do Partido Liberal e o crescimento do abolicionismo. Dentro dos temas mencionados, pode-se acrescentar a interferência direta de Pedro II sobre o sistema escravista, resultando na Lei do Ventre Livre; o enfraquecimento dos laços entre a Corte e a província fluminense após o falecimento das lideranças Saquaremas¹³ Eusébio de Queirós e o Visconde do Uruguai; a emergência de grupos reformistas ligados à burocracia e em oposição àqueles da lavoura e o retor-

no do Partido Conservador ao governo com Joaquim José Rodrigues Torres (Visconde de Itaboraí), o renitente Saquarema restante, em substituição ao Gabinete do Partido Progressista que caiu com a demissão de Zacarias em 1868, abrindo uma crise institucional que fomentou a contestação ao Poder Moderador¹⁴.

O programa do Gabinete Visconde do Rio Branco era reformista e conseguiu um de seus principais propósitos, a aprovação da emancipação dos filhos de escravizados nascidos a partir de 28 de setembro de 1871. A Lei do Ventre Livre provocou a dissensão entre os conservadores, Paulino José Soares de Souza, filho do Visconde de Uruguai, à frente da ala escravista em oposição à ala reformista representada por Rio Branco, e que concretizaria outras importantes reformas no Império. Lynch observa “o fascínio por ele [Paranhos] exercido sobre os políticos moços que, oriundos dos meios urbanos, ansiavam pela modernização do país” (LYNCH, 2008, p. 329).

Rio Branco incentivou à imigração através da lei de naturalização; transferiu da polícia para o judiciário o controle sobre as eleições e substituiu o recrutamento forçado na defesa pública pelo sorteio; tentou implantar o registro civil; padronizou pesos e medidas; realizou a reforma monetária; incentivou o comércio interno e externo; ampliou o acesso à educação para as camadas pobres por meio de propostas de ensino técnico, “escolas industriais”, alfabetização de adultos e construção de escolas públicas na Corte, introduziu o telégrafo e buscou fortalecer o “transporte de carga e de pessoas. Duplicou a rede ferroviária, financiado por grandes empréstimos ingleses” (ALONSO, 2002, p. 85).

Entre estas mudanças, inclui-se a reforma do currículo da Escola Central, renomeada Escola Politécnica do Rio de Janeiro, em 1874, seguindo a linha defendida por Paranhos, sobre a necessidade de formação de engenheiros visando contribuir para as atividades econômicas e à administração pública. O crescente número de matrículas que vinha ocorrendo desde anos anteriores foi reflexo do crescimento de atividades na construção civil (MARINHO, 2008, pp. 102-103). Nos anos 1860 a instituição instrumentalizou o aprimoramento da escoação da produção agrícola, na década seguinte, a instituição revestiu a questão da infraestrutura urbana — transporte, moradia, saneamento — como expressão do progresso.

A Companhia Ferro Carril Niteroiense começou a operar nesse quadro, o projeto de Castro e de Russel foi selecionado entre os empreendimentos do setor porque estava de acordo com as condições impostas pelo Estado, conforme o relatório do presidente da Província do Rio de Janeiro, Teodo-

ro Machado Freire Pereira da Silva. Houve alterações no projeto original, a prestação de serviço foi reduzida para 20 anos, contando a partir da assinatura do contrato, e deveria ser realizada da seguinte forma: obras da linha principal começariam dentro de um ano, sem prorrogação, com término em dois anos no máximo, e os ramais construídos ao mesmo tempo ou no prazo máximo de três anos. O trajeto partiria de Niterói ao Largo São Domingos, percorrendo o interior da cidade, Ponta da Areia, Engenhoca, Barreto e São Gonçalo, pelo Ingá e Icaraí até a base do morro do Cavalão, com ramal em Santa Rosa, as passagens custariam 100 rs. nos dois primeiros quilômetros. Os concessionários também estavam obrigados a estender a linha por 12 km a partir do ponto central e, terminado o prazo de concessão, a ferro carril deveria ser entregue ao Estado em pleno funcionamento, mantendo apenas os animais, os trens e as estações como propriedade da empresa. Os concessionários deveriam adiantar a quantia de 15:000\$ como caução ao Estado e o descumprimento dos prazos e outras cláusulas seriam penalizados com o pagamento de 6:000\$¹⁵.

Ainda em 1871, Castro e Russel conseguiriam autorização para estender uma linha do ramal de São Gonçalo até a via férrea Cantagalo¹⁶, o aditamento foi justificado pelo mesmo presidente da província do Rio de Janeiro, Teodoro Pereira da Silva¹⁷. Em seu relatório, ele apontava a construção de uma linha férrea de Niterói à Estrada de Ferro de Cantagalo como a solução do problema de transporte para escoar a produção do vale do Rio Grande, pois esta dependia do porto de Macaé para chegar até a mencionada ferrovia através das estradas da Ventania e do Santíssimo, “mal construídas e lançadas através de terrenos de má qualidade e fortemente acidentados, arruinam-se frequentemente nas estações chuvosas e tornam o trânsito difícil, onerando os gêneros da lavoura com despesas de transporte excessivas”. Acrescentam-se as dificuldades de navegar em rios de pouca profundidade para escoar a mercadoria que chegava pela mesma E. F. Cantagalo. O presidente de província considerava que o “importante melhoramento será brevemente levado a efeito, sem ônus algum para os cofres públicos, em virtude da concessão feita pelo Governo Provincial ao tenente-coronel João Frederico Russell e ao Dr. Américo de Castro para prolongarem até a Estação de Vila Nova o ferro carril que d’esta capital se dirige para S. Gonçalo”¹⁸.

O primeiro a propor este prolongamento da Estrada de Ferro Cantagalo foi Antônio Clemente Pinto, Barão de Nova Friburgo (SILVA, 2011), falecido em 1869, seu filho, Bernardo Clemente Pinto Sobrinho (titulado 2º Barão de Nova Friburgo) buscou concretizar o desejo paterno. No entanto,

segundo Gouvêa, ele havia pedido 550:000\$000 réis para seu projeto, valor considerado alto e que correspondia a um quinto de toda a renda da província. A autora insere a ampliação da ferrovia no quadro de divergências entre a Assembleia da Província do Rio de Janeiro e a Presidência da Província, este último na pessoa do Desembargador Manoel José de Freitas Travassos (GOUVEIA, 2008, p. 236). Como vice-presidente de Teodoro Pereira da Silva, Travassos assumiu o cargo com a saída do titular, nomeado para a pasta da Agricultura, Comercio e Obras Públicas no Gabinete Visconde do Rio Branco.

As reformas na infraestrutura ocorreriam através de incentivos concedidos pelo governo de Paranhos, tratava-se de uma estratégia usual de troca entre o público e o privado. O Estado ficaria com os benefícios produzidos pelas empresas que, por sua vez, explorariam serviços de transporte, habitação, saneamento, eletrificação e outros, recebendo, para isso, privilégios fiscais. Parte dos negócios na prestação de serviços de utilidade pública era operada por sociedades anônimas. Levy especifica as sociedades anônimas como “aquelas com finalidades definidas, sem firma social e administradas por mandatários revogáveis, sócios e não sócios”. O marco que as instituiu e regulamentou foi o Código Comercial Brasileiro, Lei nº 556 de 25 de junho de 1850, através de cinco artigos, entre os quais, destaco o primeiro que subordinava a aprovação de pedidos de privilégios ao Poder Legislativo (LEVY, 1994, p. 52). Como Faoro observou, “estradas de ferro, carris urbanos e navegação [...]. Os três ramos só existem pelos favores inerentes às concessões” (FAORO, 2012, p. 496). A Companhia Ferro Carril Niteroiense foi uma das sociedades anônimas concessionárias que obteve a “isenção dos direitos de importação para todo material de trem rodante, necessários à instalação do ferro carril”, sob o requisito da seleção governamental do material que poderia ser importado sem tributação¹⁹.

Mesmo com os incentivos, pode-se supor que a Companhia Ferro Carril Niteroiense não conseguia cumprir os encargos que assumiu, pois no mesmo ano do aditamento, Américo de Castro aparece como secretário na assembleia dos acionistas, cujo propósito era pedir aumento de capital para a execução do empreendimento²⁰. Diante dessa demanda junto aos acionistas, considero que havia indício de que a Companhia Ferro Carril Niteroiense atravessava por problemas financeiros, pois, em 1872, ela solicitaria ao governo a revisão do contrato sobre o preço das passagens sob a alegação do crescimento de despesas, “a capacidade dos carros e dobrou o número dos empregados e dos animais”²¹. A companhia advertiu o governo que, se o valor da passagem não fosse corrigido para 200 réis, seria obrigada a reduzir o

número de viagens diárias para conseguir cumprir o contrato. O argumento foi convincente, pois o pedido foi atendido²² e, poucos dias antes, Castro e Russel haviam conseguido, também, a prorrogação da concessão para 30 anos²³, em 1873, Russel se tornaria presidente da companhia.

Concluindo esse tópico sobre a Companhia Ferro Carril Niteroiense, em 1874, ela obteve a renovação de seu contrato com o governo e a permissão para levar passageiros de Porto das Caixas à Vila Nova ou qualquer ponto entre Niterói e Vila Nova, sugerindo que, até então, sua operação nesse trecho limitava-se ao transporte de cargas. De acordo com o contrato, metade da receita bruta gerada nesta extensão pertenceria a Estrada de Ferro Cantagalo e seria contabilizada como parte da receita da mesma²⁴. O relatório de Freitas Travassos demonstrava satisfação com o serviço devido a “precisa regularidade, ficando atendidas as conveniências dos habitantes de Porto das Caixas e harmonizados os interesses das duas empresas”²⁵. Em 1880, o governo provincial encampou os contratos da Companhia Ferro Carril Niteroiense²⁶ e, sete anos depois, a vendeu para a Estrada de Ferro Leopoldina (RODRIGUEZ, 2004, p. 60).

Entre linhas de bonde na Corte e novos empreendimentos

Concomitante à Niteroiense, Américo de Castro procurou ampliar sua esfera de atuação na expansão das linhas de bonde e pluralizar suas atividades. Em 1873, ele requisitou a concessão de linhas ferro carril para os bairros de Copacabana e de Botafogo, concorrendo com a Companhia Carris de Ferro Jardim Botânico e Pandiá Calógeras e Alberto Krauss, entre outros²⁷. Entre os dois bairros, Botafogo foi o primeiro a chamar a atenção dos grupos de maior poder aquisitivo e, por isso, atraindo estabelecimentos comerciais para atender às demandas dos moradores. Nos anos 1870, Copacabana, Cosme Velho (então Águas Férreas), Laranjeiras e Jardim Botânico se tornariam áreas almejadas pelas companhias de carris (BENCHIMOL, 1992, p. 94). A mencionada Companhia Carris de Ferro Jardim Botânico, ou Botanical Garden Company, havia pertencido ao Barão de Mauá, que a vendera ao engenheiro Charles B. Greenough, representante de outros sócios, em 1865. Três anos depois, ela começaria a operar, ampliando seus trechos: Largo do Machado, Praça Santos Dumont (então Largo Três Vendas), o “quase totalmente desabitado” Jardim Botânico, Gávea e Glória. Este último reconhecido como bairro resi-

dencial da aristocracia e da alta sociedade, a companhia buscava expandir na direção dos demais bairros citados, localizados na Zona Sul e com potencial de crescimento imobiliário (BENCHIMOL, 1992, p. 99-100).

Entretanto, a disputa por concessão nos referidos bairros era grande. Castro requisitou a instalação de trilhos para exploração de uma linha saindo da Rua Primeiro de Março, no Centro do Rio, com ponto terminal em Copacabana. Este mesmo trecho foi solicitado por Pedro Leandro Lambert e pelo Visconde Lages e o Dr. Francisco Teixeira de Magalhães, todos tiveram seus pedidos indeferidos pelos vereadores Gervásio Mancebo e Guilherme Teixeira, nos dias 28 e 30 de agosto, respectivamente, daquele ano, em que o último justificava que:

Quanto às linhas urbanas para Copacabana sou de opinião que esta questão carece de maior estudo, pois me consta que os terrenos onde tem de ser assentadas as linhas de trilhos, pertencem a proprietários que se opõem a serem desapropriadas por simples companhias particulares, e para fim que não é expressamente de utilidade pública²⁸.

A avaliação feita por Guilherme Teixeira insinua a apropriação dos espaços públicos como exercício de negócios privados em dissonância com os interesses da administração pública. A Câmara Municipal também negou os pedidos de concessão das companhias Botanical Garden e Street Railway, cujas propostas eram ampliar a circulação pela área central da cidade. Gervásio Mancebo avaliou que,

A primeira dispõe já de um traçado longo e tem auferido fabulosos lucros, obtendo um privilégio que lhe foi concedido sem o menor ônus e sem que por isso tenha servido convenientemente ao público, que até hoje não encontra no trajeto desta companhia uma estação decente onde possa se abrigar. Conceder, pois, o que pede a Botanical Garden seria uma grave injustiça da municipalidade, que por forma alguma poderia evitar o atropelo com a passagem de grandes carros em ruas estreitas, e de grande circulação²⁹.

No ano seguinte Castro levaria outro projeto de empreendimento à Ilustríssima Câmara Municipal, dessa vez era o serviço de manutenção urbana, que ele denominava “corpo de mariolas *commissionaires*”. Mariola designava “homem que se aluga para carregar e servir”³⁰, e também possuía

conotação depreciativa, “homem vil”³¹, associado ao furto, “o que é esperto e não se deixa enganar”³² ou “maroto”³³. Em 1876, o termo foi empregado com sentido positivo de astuto, no número de lançamento da *Revista Ilustrada*, ao introduzir os garotos peraltas, personagens icônicos do periódico: “estes mariolas são meus repórteres, meninos um tanto malcriados, mas muito ladinos”³⁴.

Adolfo Bezerra de Menezes, vereador pelo Partido Liberal, fez o parecer indicando as principais ideias do projeto de Américo de Castro: o corpo de mariolas faria a limpeza das casas, transportes de cargas diversas e envio de recados e de correspondências. O serviço abrangeria dos subúrbios aos pontos de bondes de São Cristóvão e de Botafogo, para isso, a cidade seria repartida em distritos distribuídos ao corpo de mariolas, subordinado a uma central e às filiais, a mão de obra seria de escravizados e livres e com uso de carroças. Segundo Menezes, a criação da empresa de mariolas era justificável porque empregar um criado era custo elevado para as famílias pobres, assim como o preço cobrado pelos particulares que faziam as entregas pela cidade, o serviço também contribuiria para a limpeza pública. O vereador aprovou o projeto, e sugeriu que os mariolas trabalhassem como auxiliares dos agentes de polícia, e considerou apropriada a exclusividade por 25 anos pedida por Américo de Castro, tempo em que este pagaria 10:000\$ em taxas ao tesouro municipal, assim como o empresário organizaria “duas escolas de primeiras letras” como contrapartida pelo direito de exploração do serviço³⁵.

O parecer de Bezerra de Menezes obteve apenas um voto contrário, dado pelo comendador Manoel Dias da Cruz³⁶, enquanto Manoel Thomaz Coelho aprovou a proposta sob a condição de que o serviço fosse opcional para a população, além de considerar a denominação “mariola” indevida para auxiliares de agentes policiais³⁷. Ambos os vereadores eram do Partido Conservador, naquele momento cindido devido à Lei do Ventre Livre. Os debates institucionais sobre a emancipação tiveram como *locus* a Assembleia Geral, no entanto, seus reflexos irradiavam para esferas municipal e provincial e acirravam as divergências entre os dois partidos adversários e também internamente. A apresentação do projeto de Américo de Castro sobre os mariolas ocorreu no governo do Visconde de Rio Branco, uma hipótese é que o opositor Dias da Cruz estivesse na ala dos conservadores descontentes. Manoel Dias da Cruz foi renomado negociante de madeiras e proprietário de serraria³⁸, com escritório na Rua da Saúde, nº 107, região portuária do Rio de Janeiro, onde, também, teria o Trapiche Dias da Cruz³⁹. O mandato de Dias da Cruz iniciara quando Antônio Ferreira Viana, refratário às iniciativas que

enfraqueciam o regime escravista, deixava a presidência da Câmara Municipal, em 1873, sendo eleito para o cargo o Tenente-coronel Antônio Barroso Pereira, igualmente correligionário.

Túnel do Morro do Livramento

Nessa mesma época em que tentava implantar o “corpo de mariolas *commissionaires*”, Américo de Castro, ao lado do engenheiro Clemente Tisserand, pleiteava outra concessão, obtida logo no início de 1875: a construção do túnel do Morro do Livramento com a exploração de uma linha de transporte por 33 anos. O túnel ligaria a Rua de Santa Anna, através da Rua Princesa dos Cajueiros, às ruas da Harmonia e Nova do Livramento, o projeto previa a implantação de linha de carris para cargas e passageiros — com trajeto de partida da Praça da Aclamação para a Rua de Santa Anna, com dois ramais seguindo pela Rua da Gamboa até o fim da praia naquela região. Os concessionários teriam o direito de cobrar um pedágio para a travessia do túnel, com valores estipulados pelo governo⁴⁰ e que variavam conforme o tipo de veículo de locomoção e a carga.

TRANSEUNTE	VALOR
Peão	20 réis
Animal de sela ou carga, ainda que não esteja selado ou carregado.	50 réis
Carros e carroças de duas rodas, carregados e tirados por um só animal.	150 réis
Carros e carroças descarregados e tirados por um só animal.	100 réis
Carros e carroças carregados e tirados por dois animais.	200 réis
Ditos e ditas descarregados e tirados por dois animais.	150 réis
Ditos e ditas de quatro rodas e tirados por dois animais e carregados.	200 réis
Ditos e ditas descarregados e tirados por dois animais.	150 réis
Por animal que exceder dos dois	Mais 50 réis
Animais bovinos	Cada 40 réis
Suínos e lanígeros	Cada 20 réis

Fonte: Decreto nº 5.885 de 13 de março de 1875.

As obras deveriam ter início em seis meses e conclusão em dois anos a partir da data do decreto, caso contrário, os concessionários seriam multados em um conto de réis por cada mês de atraso no primeiro ano e o dobro no ano seguinte, quando haveria a perda do contrato como penalização. As desapropriações necessárias eram responsabilidade de Castro e Tisserand, amparadas pelo Decreto nº 353 de 12 de Julho de 1845, que estabelecia as normas para tal medida por utilidade pública. Eles também poderiam recorrer ao Decreto nº 816 de 10 de julho de 1855, que autorizava desapropriações e indenizações em favor da Estrada de Ferro D. Pedro II, pois parte deste contrato determinava que os concessionários cedessem espaço no túnel para a construção do prolongamento desta em direção ao litoral. Quatro meses depois da concessão, Castro e Tisserand obtiveram a promessa de privilégio para outra obra:

I. Se o governo durante o prazo de 33 anos a que se refere o decreto nº5.885 de 13 de março último, julgar conveniente autorizar a abertura de algum túnel que comunique o litoral com o interior da cidade do Rio de Janeiro entre os morros da Conceição do Nheco, serão os concessionários Américo de Castro e Clemente Tisserand preferidos, para aquele fim, em igualdade de circunstâncias.

II. Durante aquele prazo o governo não concederá a outra empresa autorização para assentamento de carris de ferro nas ruas, a expensas dos referidos concessionários, forem abertas e alargadas [...] ⁴¹.

Paralelo aos ajustes da concessão, mudanças importantes aconteciam na política nacional. O governo Visconde do Rio Branco se mostrava desgastado com a libertação dos nascituros e, em reação à derrota no Parlamento, a fileira escravista impôs a eleição direta na agenda reformista. Rio Branco discordava sobre a implantação do voto direto, porém, diante da pressão, condescendeu em realizar uma reforma que mantivesse o voto em dois graus, resultando na Lei do Terço, em 1875. No mesmo ano Paranhos deixou o cargo: “em meados de 1875, apesar das instâncias do Imperador e de ainda dominar a situação, fatigado de tão extenso governo, mortificado pelas injustiças que sofreu, desgostoso talvez do próprio Ministério que não oferecia o mesmo aspecto unido de 1872” ⁴².

Os conservadores continuariam na liderança na Presidência do Conselho e no Município Neutro do Rio de Janeiro, cuja Câmara era presidida pelo Tenente-coronel Antônio Barroso Pereira. Nesse recorte de tempo houve um

episódio entre as duas casas que indicava a divisão dentro do Partido Conservador. Após obter a concessão para construir o túnel, Américo de Castro solicitou autorização para alterar o projeto original e seu pedido gerou nova demanda pela Diretoria de Obras Municipais da Corte. O diálogo entre o poder municipal e o governo imperial demonstra o desentendimento entre os dois, o último através do Ministro da Agricultura, Obras e Comércio, Thomaz José Coelho d'Almeida, que pedia explicação à Ilustríssima Câmara Municipal sobre os empecilhos causados ao concessionário:

Sua Majestade O Imperador há por bem mandar que a Ilustríssima Câmara Municipal, tomando em consideração o requerimento de Américo de Castro e os desenhos que o acompanharam, relativos às obras do túnel do morro do Livramento, informe se existem motivos que contrariem a sua aprovação⁴³.

A Diretoria de Obras Municipais acrescentou exigências aos concessionários para autorizar o prosseguimento da obra, apreciação assinada pelo comissário de obras municipais Manoel Dias de Cruz, para quem:

A Diretoria de Obras Municipais informa que nenhuma dúvida se pode apresentar contra a modificação proposta, por isso que tende ela a diminuir a construção do túnel e reduzir a um só os ângulos.

Portanto [...] nesse sentido se responda a dita portaria, e que é de toda a conveniência pública que o empresário, além do alargamento da Travessa da Mangueira seja obrigado a alargar a Rua da Harmonia ou chegar à Rua da Gamboa, fazendo cortar a parte do prédio [...] apenas a rua tem atualmente menos de oito metros de largura e com isso não comporta assentamento de trilhos.

Rio 8 de maio de 1876

Com. Dias da Cruz⁴⁴.

O argumento do comissário Dias da Cruz foi seguido de outro parecer, desta vez do Diretor de Obras Municipais, para quem “nenhuma dúvida se pode apresentar contra a modificação proposta, por isso que tende esta em diminuir a extensão do túnel e reduzir a um só os ângulos que a [...] do primeiro projeto formava com as das ruas que comunicam”, no entanto, ele concluiu pela transferência da decisão final para a Câmara Municipal⁴⁵.

A discussão sobre a modificação no projeto ocorreu três meses antes de Castro e Tisserand conseguirem o adiamento das obras do túnel por um ano⁴⁶. No entanto, o concessionário solicitou prorrogação pela segunda vez em 1877, além da exclusão da sexta cláusula⁴⁷ e que condicionava a abertura do túnel ao prolongamento da Estrada de Ferro Pedro II⁴⁸. Em novembro daquele ano o Ministério da Agricultura declarou a concessão caduca devido ao descumprimento da cláusula 36, que estabelecia o pagamento da “fiança de 30:000\$000, em prédios ou apólices da dívida pública, como garantia da execução do mesmo contrato e das multas em que incorrerem”⁴⁹. Cabe observar que durante o processo em que Castro e Tisserand obtiveram a concessão e a primeira prorrogação do prazo, o ministro da Agricultura ainda era Thomaz José Coelho D’Almeida, porém, em 1877, quando os empresários pediram nova prorrogação, a pasta estava com o liberal João Lins de Vieira Cansansão de Sinimbu, partido adversário do antecessor. No ano seguinte, Sinimbu seria convidado pelo Imperador para a presidência do Conselho de Estado, iniciando, portanto, o retorno do Partido Liberal ao governo com o propósito de implementar algumas reformas do programa, sobretudo, a eleição direta.

Como adiantamos, Américo de Castro se tornou mais conhecido pela iniciativa no negócio das edificações higiênicas e pela qual ele trabalhava desde 1872, concomitante ao empreendimento da Companhia Ferro Carril Niteroiense, quando submeteu à Câmara Municipal um projeto de moradia para os trabalhadores pobres. Seu empreendimento habitacional era pensado para a parcela de empregados, cuja renda os enquadrava acima da população miserável associada aos cortiços. A proposta de moradias para as categorias sociais pobres, mas não miseráveis, também foi apresentada pelos sócios Paulo José Pereira, engenheiro, e Antônio Vitor de Assis Silveira que solicitaram concessão por 60 anos para a sociedade anônima Reedificadora, com o propósito de reformar prédios em ruínas e alinhar calçadas através de desapropriação. Os engenheiros municipais, avaliadores do projeto, “entendem que propondo-se os peticionários é melhorar habitações para a classe média, e não para os operários”⁵⁰. No debate sobre as vantagens dessa concessão, a Câmara Municipal alegava que não possuía condições financeiras próprias para tais melhorias, por isso, a atuação da iniciativa privada era bem-vinda, “como Napoleão transformou os nauseantes bairros de Paris em belos planos de cidade à custa dos cofres público?...” Bezerra de Menezes aprovou a proposta dos peticionários exceto a desapropriação, que antes deveria passar pelo assentimento da Câmara. No entanto, novamente ele apareceu em

torno de Américo de Castro, defendendo os interesses do concessionário, o vereador ressaltou que o projeto de Castro, naquele momento, também recebia atenção e acautelou “que os privilégios desta companhia não prejudicam os da empresa ‘Evonias’, que já foi recomendada ao governo”⁵¹.

No início dos anos 1870, as “evoneas” ou “evonias”, as duas formas inicialmente apareciam nos periódicos, eram apenas um projeto habitacional dentro de um projeto de saneamento de Castro e integrado aos debates higienistas que se intensificariam na segunda metade da década. No entanto, o projeto “evoneas” tornar-se-ia uma ideia de moradia difundida através da imprensa e da escrita do próprio Américo de Castro, o primeiro a conseguir a concessão para o empreendimento e que serviria de modelo para os demais no decorrer dos anos 1880. Empresários saíam em seu rastro, entusiastas do negócio de moradias higiênicas, interessados em obter concessões para essa finalidade, algumas se consolidariam nas sociedades anônimas dos primeiros anos da República no Brasil, entre elas a própria Companhia Evoneas Fluminense e Américo de Castro.

Considerações finais

As intervenções no espaço urbano pelas companhias de transporte e de obras públicas no Império propiciam cenários para o estudo sobre o empresário e sua relação com o Estado, estreitada pelas concessões. Tal perspectiva contribui para a compreensão desse diálogo entre a iniciativa privada, personificada por Américo de Castro, e as autoridades governamentais, através dos agentes com quem ele interagiu para a concretização dos negócios que representava.

Como aspecto jurídico dessa relação, os contratos eram elaborados em aparente sintonia com as demandas da sociedade, no entanto, sobretudo conjugavam os interesses de empresários e dos homens públicos que operavam os governos de acordo com as orientações de seus grupos políticos, nem sempre em convergência sob a mesma bandeira partidária. No aspecto social, personagens do empresariado e da política se misturavam nas mesmas redes e compartilhavam trajetórias privilegiadas: instrução elevada, transição ou pertencimento aos grupos proprietários e acesso ou atuação na política institucional. A obtenção de concessões formalizava os favorecimentos mútuos entre as categorias empresariado e políticos, agindo como complementares na ressignificação dos espaços públicos em áreas de investimento de capital.

Américo de Castro articulava o investimento, na figura dos capitalistas, o técnico, representado pelo engenheiro e, finalmente, os projetos de intervenção desejados pelo Estado. Os projetos fluíam ou eram embarçados de acordo com o terreno político, no entanto, percebe-se a existência de um interlocutor de Castro nas instituições que conduzia suas propostas entre as disputas partidárias ou internas. Através do concessionário foi possível buscar a representação de situações vivenciadas por um empresário e vislumbrar os conflitos nas esferas de administração, as conexões e os acordos em torno da execução de um empreendimento no setor de transportes em correlação ao da construção civil nos anos finais do Brasil Império.

Notas

1 O presente texto é parte do relatório da pesquisa desenvolvida no Estágio Pós-Doutoral realizado na Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UNIRIO, e que tem como título “A serpente se oculta entre as flores”: a construção civil e o Estado através de Américo de Castro e da Companhia Evoneas Fluminense.

2 Lista do pessoal diplomático e consular no estrangeiro. 1827-1920. Estante 333 – prateleira 04 – volume 10. Quadro dos empregados do corpo diplomático.

3 Manoel Moreira de Castro era casado com Luiza Carolina de Castro, que faleceria em 1886, ambos eram pais de Américo de Castro e de Augusto de Castro, que também foi redator do *Jornal do Commercio* e escritor. **Jornal do Commercio**, 22 de janeiro de 1886, n. 022, p. 5.

4 **Jornal do Commercio**, 12 de janeiro de 1886, n. 012, p. 1.

5 **Mercantil**, 07 de março de 1891. Nota de Falecimento do Américo de Castro, casado com Amélia Marcondes de Castro.

6 Proclamas lidos na capela imperial no dia 02 de julho de 1871. Américo de Castro com Amélia Marcondes de Andrade. **O Apóstolo**, 09 de julho de 1871, n. 028, p. 7.

7 **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística–IBGE**. I centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE, 1954. <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/centenarioferrovias1954.pdf>. Acesso em: 17/06/2020.

8 Em 1860, ele foi condecorado pelo rei da Prússia com a 3ª classe da ordem da coroa de ouro. **Diário do Rio de Janeiro**, 15 de janeiro de 1864, n. 015, p. 1.

9 4ª Seção. Para Américo de Castro. Disponibilidade. Em 17 de junho de 1863. Carta assinada por Marquês de Abrantes.

10 Cf. capítulo 9. SANTOS, Noronha (1996), BENCHIMOL (1992, p. 97) e VON DER WEID (1994).

11 **Diário do Rio de Janeiro**, 09 de novembro de 1870, n. 310, p. 3. A concorrência entre Castro e Ramos também recebeu atenção em outro periódico, da mesma forma de autoria anônima, porém argumentando contra

a proposta de Castro. **A Reforma**, 10 de novembro de 1870, n. 254.

12 **Diário do Rio de Janeiro**, 09 de novembro de 1870, n. 310, p. 3.

13 O Partido Conservador nasceu pela iniciativa dos regressistas Paulino José Soares de Souza (Visconde de Uruguai), Joaquim José Rodrigues Torres (Visconde de Itaboraí) e Eusébio de Queirós Coutinho Matoso da Câmara, e se consagraria no poder sobre a derrota dos levantes liberais. Coube ao Partido Conservador a defesa dos alicerces da ordem monárquica: a preservação da hierarquia social, da propriedade fundiária e escrava e do modelo econômico agrário exportador. O partido, portanto, pretendia garantir a manutenção desse modelo de desenvolvimento e de relações sociais no campo político. Ao longo dos anos 1840, a ascendência dos conservadores fluminenses se ligou também à imagem do Segundo Reinado, identificando-o ao ethos da classe senhorial. Ao mesmo tempo em que legitimavam a escravidão como necessidade para a manutenção da ordem social, da estabilidade econômica e da hierarquia social, tendo a liberdade e a propriedade como elementos definidores do lugar do indivíduo na sociedade.

A prosperidade do Segundo Reinado se fundiu à consolidação do Partido Conservador à frente da organização política e como difusor de um modelo de sociedade, em que a “boa sociedade” (os homens de governo) tinha a missão de civilizar ou controlar a “barbárie” (população livre e pobre e os insurgentes) Ver MATTOS (1986).

14 Ver seção 5.2 — A reação aristocrática contra a abolição da escravatura. O declínio do discurso monarquiano (1867-1878), LYNCH (2008)

15 **Diário do Rio de Janeiro**, 01 de janeiro de 1871, n. 001, p. 2.

16 Américo de Castro já havia apresentado uma proposta “para construção de uma via férrea entre esta capital e a estrada de ferro de Cantagalo”. **Diário do Rio de Janeiro**, 18 de outubro de 1870, n. 288, p. 2.

17 Termo de aditamento ao contrato de 27 de janeiro de 1871 celebrado com o tenente-coronel João Frederico Russel e Américo de Castro para a construção de um

ferro carril a cidade de Niterói e em seus subúrbios. **Diário do Rio de Janeiro**, 07 de março de 1871, n. 065, p. 2.

18 Relatório com que o Conselheiro Theodoro Machado Freire Pereira da Silva presidente da Província do Rio de Janeiro passou a administração da mesma ao ex.mo Sr. Desembargador Manoel José de Freitas Travassos em 15 de março de 1871, pp. 7-8.

19 **Anais da Câmara dos Deputados**, 03 de julho de 1871, p. 25.

20 **Diário do Rio de Janeiro**, 29 de novembro de 1871, n. 328.

21 **Anais da Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro**, 04 de novembro de 1872, p. 157.

22 **Anais da Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro**, 04 de novembro de 1872, p. 157.

23 **Diário do Rio de Janeiro**, 27 de novembro de 1872, n. 323, p. 2.

24 Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro na sessão extraordinária no dia 20 de março de 1874 pelo presidente, desembargador Manoel José de Freitas Travassos, p. 40.

25 Idem.

26 Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Rio de Janeiro. Primeira sessão da vigésima terceira legislatura no dia 08 de setembro de 1880 pelo presidente Dr. João Marcelino de Souza Gonzaga, pp. 40-42.

27 **Diário do Rio de Janeiro**, 02 de julho de 1873, n. 181, p. 1.

28 **Diário do Rio de Janeiro**, 22 de setembro de 1873, n. 260, p. 3.

29 Idem.

30 **Dicionário da Língua Portuguesa composto pelo padre D. Rafael Bluteau**, reformado, e acrescentado por Antonio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro. Tomo segundo L — Z. Lisboa, na Oficina de Simão Thaddeo Ferreira. Ano MDCCLXXXIX, p. 60.

31 Idem, p. 42.

32 Idem, p. 57.

33 Idem, p. 506.

34 **Revista Illustrada**, 1876, ano 1, n. 1, p. 4.

35 **Boletim da Ilustríssima Câmara Municipal**, 27 de janeiro de 1874.

36 Em 1888, Manoel Dias da Cruz receberia o título de barão da Saúde.

37 **Boletim da Ilustríssima Câmara Municipal**, 28 de janeiro de 1874.

38 **Almanack Laemmert**, 1902, n. 050, p. 46.

39 **Gazeta da Tarde**, 03 de julho de 1901, n. 139, p. 12.

40 Decreto nº 5.885 de 13 de março de 1875.

41 **O Globo**, 31 de maio de 1875, n. 148, p. 2.

42 Cf. NABUCO, Joaquim. **Um estadista do Império**. Nabuco de Araújo. Sua vida, suas opiniões, sua época. v. III. Rio de Janeiro: H. Garnier, 1897, p. 435.

43 Túnel no Morro do Livramento: portaria do Ministro da Agricultura Thomaz José Coelho de Almeida (14/ 1/ 1876), sobre o projeto de Américo de Castro, e requerimento do engenheiro Antônio Maurício Liberalli, sobre um túnel que ligue a rua do Livramento, sob o morro deste nome, pretensão constituída pelo projeto de Caetano Zuniga (1888). 1876-1888. AGCRJ. Notação: 50.3.24.

44 Idem.

45 Idem.

46 Decreto nº 6.326 de 20 de setembro de 1876.

47 **Jornal do Commercio**, 26 de setembro de 1877, n. 267, p. 3.

48 Decreto nº 5.885 de 13 de março de 1875. "VI — Os concessionários obrigam-se, independentemente de qualquer indenização, a ceder um espaço do túnel não inferior a cinco metros para o prolongamento da Estrada do ferro D. Pedro II, até o litoral, e se assim o exigir o Governo. As obras que se fizerem no túnel para semelhante fim correrão por conta do Estado".

49 Decreto nº 5.885 de 13 de março de 1875.

50 **Boletim da Ilustríssima Câmara da Corte contendo todos os seus trabalhos relativos ao mês de maio**. Rio de Janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1873, n. 001, p. 10.

51 Idem, p. 11.

Referências bibliográficas

Fontes

Anais da Assembleia Legislativa da Província do Rio de Janeiro
 Anais da Câmara dos Deputados
 Lista do pessoal diplomático e consular no estrangeiro. 1827-1920. Estante 333 – prateleira 04 – volume 10. Quadro dos empregados do corpo diplomático.
 Decreto nº 5.885 de 13 de março de 1875
 Decreto nº 6.326 de 20 de setembro de 1876
 Boletim da Ilustríssima Câmara da Corte
A Reforma
Almanack Laemmert
Diário do Rio de Janeiro
Gazeta da Tarde
Jornal do Commercio
Mercantil
O Apóstolo
O Globo
Revista Illustrada

Bibliografia

ALONSO, Ângela. **Ideias em movimento**. A geração 1870 na crise do Brasil Império. São Paulo: Paz e Terra, 2002.
 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 Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.
Dicionário da Língua Portuguesa composto pelo padre D. Rafael Bluteau, reformado, e acrescentado por Antônio de Moraes Silva natural do Rio de Janeiro. Tomo segundo L — Z. Lisboa, na Oficina de Simão Thaddeo Ferreira. Ano MDCCLXXXIX.
 DUNLOP, Charles Julius. “A primeira concessão de bondes no Rio de Janeiro — O traçado da linha — Obrigações e favores — Transferência da concessão para o Barão de Mauá”. In: QUEIROZ, Dinah Silveira (Org.). **Livro dos transportes**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes. Serviço de documentação, 1970.
 FAORO, Raymundo. **Os donos do poder:**

formação do patronato político brasileiro. 5ª ed. São Paulo: Globo, 2012.
 GOUVÊA, Maria de Fátima. **O império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
 LENZ, S. E. “Engenheiros britânicos e a urbanização do Rio de Janeiro imperial”. In: **XII Encontro Regional de História**, 2010, Irati. Anais do XII Encontro Regional de História. Guarapuava: Ed. Unicentro, 2010.
 LEVY, Maria Bárbara. **A indústria do Rio de Janeiro através de suas sociedades anônima**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ; Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994.
 LYNCH, Christian Edward Cyril. **O Momento monarquiano**. O Poder Moderador e o pensamento político imperial. Tese (Doutorado em Ciência Política) – Rio de Janeiro, Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, 2008.
 MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. **Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista (1874-1888)**. Tese de Doutorado. Niterói: UFF, 2008.
 MARQUES, Eduardo Cesar. “Da higiene à construção da cidade: o Estado e o saneamento no Rio de Janeiro”. In: **Manguinhos**. v. II(2). jul.-out. 1995, pp.51-67.
 MATTOS, Ilmar Rohloff de. **O Tempo Saquarema**. Rio de Janeiro: Hucitec, 1986.
 MELO, Victor Andrade. “Forjando a capital: as experiências dos primeiros clubes de turfe e remo de Niterói (décadas de 1870-1880)”. In: **Tempo**, v. 26, n. 1, pp. 43-66, 2020.
 MOLINA, Matias. **História dos jornais no Brasil**. Da era colonial à Regência (1500-1840). v. 1. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.
 NABUCO, Joaquim. **Um estadista do Império**. Nabuco de Araújo. Sua vida, suas opiniões, sua época. v. III. Rio de Janeiro: H. Garnier, 1897.
 RODRIGUEZ, Hélio Suêvo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória**. São Paulo: RR Donnelly, 2004.
 SANTOS, Noronha. **Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de

Documentação e Informação Cultural,
Divisão de Editoração, 1996.

SILVA, Marcelo Werner. "A implantação
ferroviária no estado do Rio de Janeiro:
1854-1898". In: **Revista Geográfica de
América Central**, v. 2, jul.-dic. 2011,
pp. 1-10. Universidad Nacional. Heredia,
Costa Rica.

VON DER WEID, Elisabeth. **O Bonde como
Elemento de Expansão Urbana no Rio de
Janeiro**. Siglo XIX, Cidade do México, n. 16,
pp. 78-103, 1994.

Recebido em: 15/07/2020

Aprovado em: 20/11/2020