

**OS NOVOS INTERESSES CAPITALISTAS NO RIO DE JANEIRO E SEUS  
EFEITOS NO BAIRRO DE SÃO CRISTÓVÃO NA VIRADA PARA O SÉCULO  
XX**

Autor: Eduardo Alves de Almeida

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO)

eddie14041985@hotmail.com

O estudo que é aqui exposto vem sendo aprimorado em conjunto com o método de ensino e pesquisa chamado “história do lugar”, desenvolvido pelo professor Joaquim Justino Moura dos Santos (UNIRIO). Consiste na aplicação desse método – que propõe, entre outros, a utilização de formas variadas de fontes como, por exemplo, fotografias, mapas, plantas, dados estatísticos, jornais e revistas – na análise dos novos interesses do capital vigentes no Rio de Janeiro a partir do final do século XIX até a sua consolidação, na década de 1940, incidindo mais especificamente sobre o bairro de São Cristóvão. Nesse sentido, procura-se dar ênfase ao processo de industrialização do bairro, que, embora iniciado em meados de 1870, intensificou-se na última década do século.

Dentro dessa análise dos novos interesses do capital no Rio de Janeiro, cabe aqui desenvolver um estudo sobre o processo de industrialização do bairro de São Cristóvão, destacando: os aspectos econômicos que fomentaram a atração de indústrias para o bairro; o papel da mão de obra excedente provocada pelo fim da escravidão e pela imigração; e a excepcional condição de infraestrutura, sobressaindo-se os transportes (bondes e trens), rede de abastecimento de água e energia, além de ser próximo ao porto e ao centro, facilitando portanto a importação, exportação de produtos e matérias primas, a chegada da força de trabalho, assim como a comercialização de bens na cidade. Também há o objetivo de discutir os impactos e outras mudanças ocorridas no bairro que alterava suas principais características, isto é, de aristocrático e residencial para industrial e proletário.

No que diz respeito aos fatores econômicos que provocaram o “boom” industrial em São Cristóvão na década de 1890, é importante mencionar que o desequilíbrio

financeiro decorrente da desvalorização da moeda no contexto do encilhamento em conjunto com a instabilidade econômica, social e política causada pela abolição e o processo de instauração da república, geraram dificuldades de importação de manufaturas. A indústria então beneficiava-se, pois o governo concedia créditos para a importação de máquinas assim como declinava o custo da energia. Com isso, ficava mais vantajoso àqueles que acumularam capital durante a fase próspera do café no Vale do Paraíba investirem no setor secundário da economia.

Nesse sentido, esse processo de transição da manufatura para indústria foi impulsionado pela abolição e imigração, gerando grande oferta de mão de obra. Ambas liberaram força de trabalho do campo para a cidade devido a decadência das lavouras de café, além também da política de imigração estrangeira, que reforçaram esse contingente.

É notável nesta fase também, a preferência pelas fábricas instalarem-se no bairro devido à sua extrema condição infraestrutural. Sua localização revelava-se duplamente benéfica para as indústrias que para lá se deslocaram. Por um lado, a utilização dos casarões deixados pela velha aristocracia reduziram os custos de capital fixo e por outro lado, a localização das fábricas em São Cristóvão representou a minimização dos gastos com infraestrutura, principalmente quanto ao abastecimento de água e aos transportes destacando-se os bondes e os trens.

Coube à empresa americana de carris urbanos Street Railway Company, depois chamada de Companhia São Cristóvão a função de levar e trazer os operários de casa para o trabalho . Atendia a Tijuca, Saúde , Santo Cristo, Gamboa, Caju, Catumbi , Rio Comprido e São Cristóvão. Quanto aos trens, essa função cabia às duas principais ferrovias: as estradas de ferro Central do Brasil e Leopoldina, locomovendo os operários para os subúrbios.

Além disso, São Cristóvão oferecia grande proximidade aos diversos portos da cidade. Seguindo nessa direção, foi de extrema relevância não só para a industrialização do bairro como da cidade, as obras de modernização do porto do Rio. A estrutura portuária antes da remodelação, não atendia às novas necessidades colocadas pela acumulação e reprodução do capital, pela circulação de mercadorias e da força de trabalho(imigração) e pelas exigências fiscais do próprio Estado. A conclusão da primeira seção de obras do cais em 1911, possibilitou a instalação de novas fábricas no bairro, pois aproveitaram-se da diminuição dos gastos com logística, reduzindo o tempo e as despesas para importar e exportar produtos e matérias primas. Portanto o

bairro promovia todas as condições para abrigar novas indústrias, localizando-se próximo aos eixos ferroviários, ao porto e ao centro.

Quanto a localização das fábricas no bairro, estas ficavam próximas ao porto, minimizando ao máximo os custos como dito anteriormente. O memorialista Francisco Noronha Santos no elucida os tipos de indústrias existentes em São Cristóvão:

*“ Conta regular comércio e bem desenvolvida indústria, representada pelas fábricas: de vidros, pertencentes à Companhia de Vidros e Cristais do Brasil, a de artefatos de barro, uma em frente a outra, na Rua General Bruce, próximo à Praia de São Cristóvão; de velas nacionais ( fundada em 1863), num vastíssimo prédio, pertencente à Companhia Luz Steárica na praia das Palmeiras, junto à Rua São Cristóvão; e de tecidos, na ponta do Caju e na Rua da Alegria. Na Praia de São Cristóvão, próximo à Ponta do Caju, nos prédios n°s 185,187 e 189 funcionavam duas fábricas: a da Companhia Nacional de Tecidos São Lázaro, fundada em 1888, por J.M Teixeira de Azevedo, tendo sido ultimamente vendidos os prédios desta companhia, nessa praia e no morro da Avenida S. Lázaro, ao Ministério da Guerra, para aí estabelecer um estabelecimento militar.”*

Com isso , São Cristóvão mudava sua cara. O bairro do início do século XIX nobre, aristocrático, elitista e residencial desfigurava-se. Após a proclamação da república em 1889, a elite desmotivada deslocava-se para a zona sul motivada pela ideologia que associava o estilo de vida “moderno” à localização à beira mar. Em paralelo, ao longo do século XX a atividade fabril norteou o perfil de São Cristóvão.

Em 1940 foi inaugurada a Avenida Brasil, principal via de escoamento da produção do bairro e, como consequência, junto com as indústrias, vieram imigrantes de todas as partes do Brasil à procura de emprego. Houve um processo de ocupação desordenada, favelização das áreas em torno das fábricas, entre as quais o morro da Mangueira conquistou notoriedade. Os casarões da monarquia no bairro transformaram-se nas famigeradas cabeças de porco, também chamadas de casas de cômodo ou cortiços e assim, São Cristóvão mudara radicalmente suas características, consolidando-se como polo industrial e proletário, contribuindo assim para nova dinâmica capitalista que se estabelecia no país.

## **BIBLIOGRAFIA**

- SANTOS, Joaquim J.M . **História do Lugar: um método de ensino e pesquisa**

**para as escolas de nível médio e fundamental.** Vol 9, jan-abr. 2002

- BARROS, José D` Assunção. **Cidade e História.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2007
- COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República.** 5° ed. São Paulo: Brasiliense, 1978.
- LOBO, Eulália M.L. **Condições de Vida dos Artesões e do Operariado do Rio de Janeiro da Década de 1880 a 1920.** In: Nova Americana, n°4 Torino. Universita Degli Studi, 1981.
- ABREU, Maurício de. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro.Implanrio. 1987.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: Um Haussmann Tropical.** Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro. 1990.
- SANTOS, Noronha. **As Freguesias do Rio Antigo.** RJ: O Cruzeiro, 1965.
- BRASIL, Hélio. **São Cristóvão.** Cantos do Rio. Prefeitura do Rio. Relume Dumará. RJ. 2004.
- BRASIL, Gerson. **História das ruas do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro : Livraria Brasileira, 1965.