

4

Entre o Progresso e a Civilização: o Rio de Janeiro na Grande Reforma Urbana de 1903-1906

4.1

Os Conceitos de Progresso e Civilização

Conforme já foi observado¹ na análise das diversas edições do Dicionário Moraes, a palavra "progresso" apresentou na 8a. edição de 1890, entre os seus significados, aquele relativo ao desenvolvimento material e científico da sociedade. Uma conotação que se vai desenvolvendo no final do Período Imperial e, como foi analisado no capítulo segundo, afirma-se no Rio de Janeiro da última década do século XIX em virtude do reordenamento político encetado pela República e pela experiência do encilhamento.

A 9a. edição do mesmo dicionário, que é citada como não tendo data definida, não foi encontrada nas bibliotecas do Rio de Janeiro, constituindo uma obra mais rara no que tange a sua acessibilidade pública do que as homólogas de edições anteriores. No entanto, para a análise lexicográfica do período correspondente à vigência da "República Velha brasileira", foi localizado o dicionário de Cândido Figueiredo², sem dúvida, uma obra menos destacada que lexicógrafos da época, como o Moraes e o Caldas Aulete.

O dicionário de Figueiredo apresenta uma edição no período correspondente à "República Velha brasileira", datada de 1899. Embora seja um lexicógrafo menos aprimorado do que seus congêneres já citados, o Dicionário Figueiredo pode oferecer uma percepção de elementos do campo semântico de algumas palavras.

¹ Ver o tratamento conferido ao termo progresso na 8a. edição do dicionário Moraes, de 1890. Ver: o capítulo primeiro desta tese, página 111.

² Cândido Figueiredo. Novo Dicionário da Língua Portuguesa. Lisboa: Tavares Cardoso e Irmão, 1899.

No campo relativo ao termo "civilização", Figueiredo nota a associação desta palavra e de termos que lhe são correlatos com a idéia de polidez. A palavra **civil**³, por exemplo, aparece como: "*Que diz respeito as relações dos cidadãos entre si; que não tem caráter militar e eclesiástico; civilizado; delicado, côrtes; jurisdição dos tribunais civis*". Da mesma forma é notado o termo **civilidade**⁴: "*Conjunto de formalidades, observadas pelos cidadãos entre si, quando bem educados; delicadeza, cortesia*".

No entanto, é interessante notar que o lexicógrafo de Figueiredo designa o termo "civilização" sem remeter-se às idéias de respeito e obediência às leis e de polidez, sempre presentes nas diversas edições do Dicionário Moraes ao longo do século XIX, não obstante a idéia de polidez, fazer-se presente ainda em termos correlatos à palavra "civilização", tal como "civil" e "civilidade" conforme foi apontado. De maneira inusitada, o texto explicativo do verbete "civilização", anteriormente tão vasto nas edições do Moraes, é apresentado aqui de maneira lacônica e com outra significação. Para Figueiredo, **civilização**⁵ significaria: "*Estado de adiantamento e cultura social, ato de civilizar*".

Este vocábulo passaria então a conotar um estado, estágio, uma situação onde se teria chegado, reveladora de um avanço em diversos campos da vida social. O termo aparece ainda com o significado de ação de civilizar, ou seja, segundo a semântica que Figueiredo atribui à palavra, ação que envida esforços no sentido de conduzir alguém ou alguma sociedade ao que o autor designaria como "*estado de adiantamento e cultura social*".

Deve-se registrar que a idéia de polidez também aparece notada no verbete **urbanidade**⁶, que é entendido como: "*Qualidade do que é urbano; civilidade; cortesia; afabilidade*". Da mesma forma, o termo **urbanizar**⁷ indica: "*Tornar urbano, civilizar*".

³ Cândido Figueiredo. Op. cit. Verbetes civil.

⁴ Cândido Figueiredo. Op. cit. Verbetes civilidade.

⁵ Cândido Figueiredo. Op. cit. Verbetes civilização.

⁶ Cândido Figueiredo. Op. cit. Verbetes urbanidade.

⁷ Cândido Figueiredo. Op. cit. Verbetes urbanizar.

Em acepção similar está o adjetivo **urbano**⁸, que é notado por Figueiredo como: "*Relativo à cidade; afável; cortês, civilizado. Diz-se dos prédios próprios para a habitação, em oposição a prédios rústicos ou prédios para cultivar*". Estas notações confirmam assim a significação destes termos no Dicionário Moraes, desde a sua primeira edição, de 1789, até a 8a., de 1890, sempre relacionados à idéia de polidez.

No campo semântico relativo ao termo "progresso", o dicionário de Cândido Figueiredo parece ter demonstrado menor capacidade de registrar no texto explicativo de seu verbete as aquisições semânticas já presentes na sociedade européia de fins do século XIX, uma vez que a 8a. edição do Dicionário Moraes já registrara tais aquisições⁹. Segundo Cândido Figueiredo, **progresso**¹⁰ significaria: "*Marcha ou movimento para diante; progredimento, desenvolvimento; melhoramento ou aumento; qualquer adiantamento, em sentido favorável*".

Assim, embora menos pródigo em exemplos que o lexicógrafo Moraes, Figueiredo mantém em comum com este a significação do termo como movimento gradual de melhoramento adiante, processo de melhoria constante ou aumento e adiantamento de algo com conotação positiva. De forma diversa de Moraes¹¹, Cândido Figueiredo não registra no texto explicativo do verbete a dimensão de desenvolvimento material que já se conferia ao termo, uma dimensão cada vez mais específica e tendente a destacar-se no campo semântico da palavra.

Em outra palavra correspondente ao termo "progresso", o dicionário de Cândido Figueiredo parece pouco interessado em trabalhar mais detalhadamente as explicações. Assim procede quanto à palavra **desenvolvimento**¹², que designa apenas como: "*Ato ou efeito de desenvolver*".

⁸ Cândido Figueiredo. Op. cit. Verbetes urbano.

⁹ Ver o tratamento conferido ao termo progresso na 8a. edição do dicionário Moraes, de 1890. Ver: o capítulo primeiro desta tese, página 111.

¹⁰ Cândido Figueiredo. Op. cit. Verbetes progresso.

¹¹ O texto explicativo do verbete de Moraes para a palavra progresso faz alusão ao desenvolvimento da ciência, indústria e comércio. Cf. Silva, 1890. Op. cit. Verbetes progresso.

¹² Cândido Figueiredo. Op. cit. Verbetes desenvolvimento.

Já, no que tange ao termo "evolução", é curioso ressaltar que, não obstante ser tido como sinônimo de desenvolvimento, Cândido Figueiredo o distingue bem da idéia presente na significação que atribuiu a "progresso". Se este indicaria um movimento adiante de melhoramento gradual, o termo **evolução**¹³ seria notado como: "*Ato de mover-se progressivamente, desenvolvimento, movimento regular de tropas ou de uma esquadra ou de um navio, mudando de posição; giro de algumas aves, voando*".

Desta forma, a palavra "evolução" não conotaria a idéia positiva de melhoramento, embora estabeleça uma intercessão com o significado da palavra "progresso", no que diz respeito à idéia de movimento constante e gradual.

Assim, estabelecidas as significações lexicográficas das palavras "progresso" e "civilização", segue a análise de um dos indivíduos mais comprometidos com a operacionalização da idéia de progresso durante o período da "Velha República".

4.2

Paulo de Frontin como Tipo Ideal de uma Geração de Engenheiros Brasileiros

André Gustavo Paulo de Frontin nasceu em 1860, na cidade de Petrópolis, foi o segundo de cinco filhos. Sua família, de origem francesa, imigrou para o Brasil na primeira metade do século XIX, após uma história de reveses financeiros na Europa. Seu pai, era um pequeno negociante, de poucas posses¹⁴.

Fez os primeiros estudos no Educandário São Luís, em Petrópolis, do qual passou ao Educandário Pinheiro, localizado no Rio de Janeiro, na Praça XI. Destacado nas avaliações de Matemática, em 1873, com apenas treze anos de idade, o jovem

¹³ Cândido Figueiredo. Op. cit. Verbete evolução.

¹⁴ Cf. Raymundo de Athayde. Paulo de Frontin. Sua vida e Obra. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1962. P. 24.

Frontin logo passa ao curso de madureza no Colégio Pedro II, preparatório para a sua inserção na Escola Politécnica. Nesta, entra poucos anos depois, formando-se engenheiro de minas em 1879¹⁵.

Frontin fez parte das primeiras turmas de estudantes de engenharia da Escola Politécnica que, antes de 1874, chamava-se Escola Central. Mais que uma simples mudança de nomenclatura, era uma nova escola que marcaria a retirada do ensino da engenharia da gerência do Ministério da Guerra, sob o controle dos militares¹⁶, passando então ao controle civil, subordinada ao Ministério do Império. Portanto, Frontin foi um dos primeiros engenheiros de uma geração que teve a sua formação completamente desvinculada do domínio militar.

A geração de Frontin também se distinguiu das anteriores por ingressar no mercado de trabalho nos anos 80 do século XIX, quando o espaço para a atuação na engenharia privada encontrava-se ampliado no Brasil por força da exportação de capitais por parte dos países imperialistas.

No início desta mesma década, fundou-se o Clube de Engenharia, em 1880, uma organização corporativa dos engenheiros que se destinou a organizar o campo segundo os interesses da categoria como empreendedores privados. Este clube foi uma instituição que buscou abrir espaços para empreendimentos técnicos privados junto ao Estado. Estimulou a multiplicação de obras privadas e, principalmente, públicas nas quais a engenharia privada auferia grandes benefícios pela aquisição de concessões do Estado. Frontin tornou-se Presidente do clube. Sua gestão foi a mais longa da história da instituição, a qual durou de 1903 a 1933.

O fenômeno do encilhamento também colaborou para o desenvolvimento do perfil desta geração, que recebeu facilidades de crédito para a abertura de empresas privadas de engenharia, como foi o caso da Empresa Industrial de Melhoramentos do

¹⁵ Cf. Raymundo de Athayde. Op. cit. p. 28.

¹⁶ Até antes de 1874 o ensino da engenharia encontrava-se ainda tão vinculado aos militares que os alunos e professores militares eram obrigados frequentar a Escola fardados. Embora desde 1858 a formação do engenheiro já se distinguisse da formação do militar, o Estado Maior do Exército funcionava no mesmo prédio da Escola, no casarão do largo de São Francisco. Cf. Pedro Carlos das da Silva Telles. História da Engenharia no Brasil. (séculos XVI ao XIX). Rio de Janeiro: Clavero, 1994. 2v. p. 106-107.

Brasil, fundada por Paulo de Frontin nesta ocasião e que rapidamente tornou-se concessionária de uma das maiores obras nacionais, a obra do porto do Rio de Janeiro.

Esta geração de engenheiros angariaria fama para vários dos nomes ilustres da categoria através de grandes obras, em geral, concessões do Estado. É o caso do próprio Frontin, que se notabilizou, ainda jovem, pelo episódio que ficou conhecido como "a água em seis dias"¹⁷ - em março de 1889, em um período de apenas seis dias, conseguiu captar 15 milhões de litros de água por dia para a cidade, que então sofria com a falta de abastecimento. Da mesma forma, Francisco Bicalho destacou-se pelo desenvolvimento das obras do porto e da Avenida do Canal do Mangue, que posteriormente levaria o seu nome. Carlos Sampaio, que atuara com Paulo de Frontin nas obras hídricas de 1889, também se notabilizaria pelo desmonte do Morro do Castelo, uma das principais obras da cidade, realizado em 1922.

Esta geração, livre do comando militar desde 1874, também pôde reunir nomes destacados na Escola Politécnica, na qual Frontin atuou como professor catedrático da cadeira de Mecânica Aplicada às Máquinas desde 1880. Na década de noventa do século XIX, Frontin passaria a Diretor da escola.

A geração de engenheiros, cujo Paulo de Frontin fora um tipo ideal¹⁸, crescera pela organização da categoria através do Clube de Engenharia, que organizava as demandas dos engenheiros-empresários junto ao Estado, pela maior flexibilidade e menor probidade que as elites dirigentes republicanas demonstraram na administração da relação entre poder público e capital privado, e pelas transformações na base material da sociedade brasileira, que saía de um mercado de mão-de-obra escravista para um de mão-de-obra livre e que registrava crescimento no volume de obras de infra-estrutura.

Paulo de Frontin, assim como diversos outros engenheiros desta geração, assumiria papel de destaque nas obras da reforma urbana federal, conduzidas pelo Presidente Rodrigues Alves.

¹⁷ Uma narrativa detalhada do episódio que ficou conhecido como "a água em seis dias" pode ser encontrado em Raymundo de Athayde. Op. cit. p. 59-79.

¹⁸ Sobre este conceito, ver: Max Weber. Economia e Sociedade. Fundamentos da Sociedade Compreensiva. Vol 1. Distrito Federal: Editora da UNB, 1999.

4.3

Sob a Égide do Progresso: a Reforma Urbana Federal

O plano de uma grande reforma urbana anunciado pelo Presidente Rodrigues Alves em novembro de 1902 obedecia a uma série de motivações. Primeiramente¹⁹, a questão do saneamento da cidade, que respondia a uma demanda por salubridade urbana que se apresentava no Rio de Janeiro desde meados do século XIX²⁰. Esta demanda partia da população da cidade, vitimada pela sucessão de epidemias que a vinha afligindo nos últimos cinquenta anos, pela pressão de médicos higienistas e, sobretudo após a fundação do Clube de Engenharia, pela pressão dos engenheiros. Em segundo lugar, a necessidade de legitimação do regime republicano diante do conjunto da população brasileira, ao juízo da qual se encontrava desgastado²¹. Em terceiro lugar, a necessidade de ampliar o comércio externo, a fim de conseguir maior equilíbrio financeiro nas contas federais, dependente principalmente da arrecadação fiscal sobre as importações, as quais tinham como principal captador o porto do Rio de Janeiro. Em quarto lugar, a tentativa de responder à crise da capitalidade do Rio de Janeiro²², revigorando esta propriedade da cidade na perspectiva de fazer da capital federal a metonímia²³ de um país que caminharia rumo ao progresso. Assim, concebendo o Rio de Janeiro como representante do Brasil, tal empreendimento elevaria a imagem externa da

¹⁹ A numeração ordinal que realizo das questões motivadoras da grande reforma urbana de 1903 não obedece à uma hierarquia de importância.

²⁰ Cf. Sidney Chaloub. *Cidade Febril. Cortiços e Epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. P. 29-30.

²¹ Ver esta questão no capítulo 2 desta tese.

²² No que tange a crise da capitalidade do Rio de Janeiro, ver: André Nunes de Azevedo. *Entre o Progresso e a Civilização: O Rio de Janeiro nos Traçados de sua Capitalidade*. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado apresentada à UERJ, 1998 (mimeo.).

²³ Sobre o conceito de metonímia, ver: Hayden White. *Meta-História. A Imaginação Histórica do Século XIX*. São Paulo: Edusp, 1992. P. 48.

cidade e, conseqüentemente, do país, facilitando a captação da mão-de-obra imigrante para a lavoura cafeeira, fragilizada neste aspecto desde a abolição da escravidão²⁴.

Motivada por esta diversidade de fatores, a Grande Reforma Urbana de 1903 foi dividida em duas intervenções urbanísticas distintas, embora não contraditórias. Um conjunto de obras teve como responsável o próprio Governo Federal, enquanto outro, ficou atribuído ao Governo Municipal.

Couberam ao Governo Federal as obras de ampliação e modernização do porto e da abertura de três avenidas: uma que ocuparia toda a extensão do cais do porto, que viria a chamar-se Rodrigues Alves; outra no sentido norte, ladeando o canal do mangue, posteriormente denominada Francisco Bicalho; e, no sentido sul, a Avenida Central.

Na perspectiva de reforma de Rodrigues Alves, a modernização do porto era concebida como a obra de maior relevância. As demais foram concebidas em função desta, pensada como o centro do plano de intervenção urbana federal. É o que podemos depreender da mensagem do Presidente da República ao Congresso Nacional, em 3 de maio de 1903, quando abordava a reforma urbana da capital.

"As condições gerais de salubridade da capital, além de urgentes melhoramentos materiais reclamados, dependem de um bom serviço de abastecimento de águas, de um sistema regular de esgoto, da drenagem do solo, da limpeza pública e do asseio domiciliar.

Parece-me, porém, que o serviço deve começar pelas obras de saneamento do porto, que têm de constituir a base do sistema e não de concorrer não só para aquele fim utilíssimo, como evidentemente para melhorar as condições do trabalho, as do comércio e o que não deve ser esquecido, as da arrecadação de nossas rendas."²⁵

As obras de melhoramento do porto eram vistas, portanto, como a "*base do sistema*", devendo, além do "*saneamento*", aumentar o "*comércio*", a "*arrecadação das*

²⁴ Citar Emília Viotti da Costa chama a atenção para esta crise através do avultamento do número de imigrantes que ingressaram no Estado de São Paulo logo após a abolição da escravidão. Segundo a historiadora, entre 1890 e 1901 este estado recebeu mais de 700 mil imigrantes. Cf. Emília Viotti da Costa. Da Monarquia à República. Momentos Decisivos. São Paulo: Brasiliense, 1994. P. 211.

²⁵ Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais. (1891-1910). Maio de 1903. Rio de Janeiro: Typographia Progresso, 1912. P. 311-312.

nossas rendas" e as *"condições de trabalho"*, maneira como se refere à necessidade de resgatar a imagem da cidade, para ampliar a captação de mão-de-obra imigrante.

A menção às obras portuárias como *"a base do sistema"*, indica a idéia de que a intervenção urbana federal era pensada como um sistema viário integrado - no caso, as avenidas do Canal do Mangue, a Rodrigues Alves e a Central - que reunia os intuitos de saneamento urbano, desenvolvimento comercial, ampliação da arrecadação fiscal e captação de mão-de-obra estrangeira, através do melhoramento da imagem externa do Brasil.²⁶ A utilização do termo *"base"*, quando se referindo ao substantivo *"sistema"*, revela ainda o papel central que tal obra ostentou no âmbito da reforma urbana federal, questão que será tratada com mais vagar adiante.

Principal elemento do empreendimento urbano federal, a obra do porto esteve sob a coordenação política do Ministro da Viação e Obras Públicas de Rodrigues Alves, o ex-governador de Santa Catarina, Lauro Müller. Este organizou a Comissão de Obras do Porto, que concedeu a chefia ao engenheiro Francisco Bicalho, figura eminente do Clube de Engenharia e influente no interior da corporação. Desta comissão também fizeram parte Gabriel Osório de Almeida, J. F. Parreira Horta, Domingos Sérgio de Sabóia e Silva e Manoel Maria de Carvalho, todos associados do Clube de Engenharia. Esta comissão apresenta um relatório em 30 de abril, com base nos estudos feitos pela Empresa Industrial de Melhoramentos de Paulo de Frontin, concessionário das obras do porto desde 1890²⁷.

O projeto indicava a construção de um cais que, partindo do Arsenal de Marinha, se estenderia até um poço além da embocadura do Mangue, totalizando 3.500 metros de comprimento. Os 2.000 metros posteriores, que iriam até a Ponta do Cajú, seriam destinados à concessão posterior.

O projeto de revigoração do porto expressou a visão urbanística de seus mentores. Eram engenheiros que pensavam a ordenação urbana das cidade pela retificação de suas vias e pela pouca reverência para com a tradição da cidade, seja ela expressão no campo da natureza ou da cultura. Na perspectiva urbanística destes

²⁶ Este intuito ficou bastante evidente quando o Governo de Rodrigues Alves emitiu vários cartões postais com as imagens do Rio de Janeiro para a divulgação da imagem de um "Brasil em progresso" no exterior.

²⁷ Cf. Sônia Gomes. A Reforma Urbana de Pereira Passos e a Construção da Identidade Carioca. Rio de Janeiro: UFRJ/ECO, 1992. p. 166.

engenheiros que, no dizer de Maria Alice Rezende, eram afeitos a "*governar por retas*"²⁸, a ciência deveria ser incontestável, com poucos limites à sua atuação, fossem eles provenientes da geografia ou mesmo da história da cidade.

Dentro desta perspectiva urbanística, a região portuária, localizada em um litoral cheio de irregularidades, com uma série de sacos e ilhotas, foi aterrada e retificada²⁹, permitindo o surgimento de uma série de ruas que se dispunham em uma relação de paralelismo e perpendicularidade cujo o conjunto final denotava um sistema de vias e quarteirões em harmonia simétrica. Tal ordenamento da área portuária conquistada ao mar expressava a visão mecanicista de urbanização dos seus mentores, nas quais um conjunto de vias retas e simétricas entre si operavam ligações objetivas, sem margem às sinuosidades e curvas que estabeleciam alternativas nas ligações viárias. A visão mecanicista de urbanização pensava em caminhos determinados de maneira franca, nos quais não restaria dúvida quanto a que sentido seguir e no que se encontraria ao término de cada via. Era a idéia de verdade da ciência e da técnica sustentada pelos engenheiros da Comissão de Obras do Porto que se traduzia de forma urbanística. Para estes, a verdade seria sempre um substantivo singular, não admitindo possibilidades diversas e nem mesmo relativização diante do tempo, de uma historicidade.

A obra do porto fora projetada na referência da idéia de progresso. Fora pensada como ícone maior do progresso material no Rio de Janeiro e, em decorrência, no Brasil. É o que podemos perceber no comentário que o *Jornal do Commercio* faz a respeito das obras portuárias.

"À beira-mar, em terrenos dessa área aterrada e em prédios que não de ser desapropriados na saúde, estender-se-a uma facha de cem metros de largura; vinte e cinco para o cais, guindastes, trilhos para a circulação de comboios da "Central" e da "Melhoramentos"etc. Vinte e cinco para os dezessete armazéns, casa de máquinas, Guarda-moria, e demais edifícios, cinquenta para uma avenida, cujas casas olharão para o mar.

²⁸ Ver: Maria Alice Rezende de Carvalho. *Quatro Vezes Cidade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

²⁹ A região aterrada compreendeu cerca de 20 hectares. Entre o cais projetado e a praia a distância menor era de 25 metros e a maior de várias centenas de metros. Cf. Sônia Gomes Pereira. P. 166.

O movimento de todos os aparelhos do cais, bem como a luz, serão devidos à eletricidade"³⁰.

A narrativa expõe toda a aparelhagem técnica de que o porto disporá. Não sem entusiasmo, relatam-se as maquinarias que o comporão: trilhos, guindastes elétricos, casa de máquinas e diversos aparelhos movidos a eletricidade em um espaço que é anunciado de forma alvissareira como sendo iluminado com luz elétrica, um sinal de sua condição de ícone do progresso material brasileiro.

Mais do que um propulsor do comércio externo, o porto fora projetado para ser a expressão máxima do progresso do Brasil. A sua escolha para ser o maior ícone da idéia de progresso no país serviria para reforçar a visão econômica do governo de Rodrigues Alves que, vinculado à burguesia cafeeira paulista, buscou afirmar a opção do Brasil na economia internacional como uma economia periférica, agroexportadora de base cafeeicultora, sem nenhuma pretensão à industrialização³¹. O porto da capital seria a obra ideal para tal intuito, pois nenhum outro seria mais expressivo da situação comercial externa do país³².

Associada às obras do porto estavam as aberturas da Avenida do Cais - futura Rodrigues Alves -, da Avenida do Mangue - posteriormente Francisco Bicalho - e da Avenida Central - renomeada em 1912 como Rio Branco. Estas três avenidas foram concebidas para constituir um sistema viário destinado a melhor absorver as atividades de distribuição de mercadorias oriundas do porto. Assim, a Avenida do Cais facilitaria a

³⁰ Ver: "Obras Futuras". *Jornal do Comércio*. 21/05/1903. Apud Giovanna Rosso del Brenna (org.). *Uma Cidade em Questão II*. Rio de Janeiro: Index, 1985. P. 56.

³¹ Ver: Nícia Vilela Luz. *Aluta pela Industrialização do Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975. P. 179, 181 e 186.

³² No início do século XX, com a decadência da atividade cafeeicultora fluminense, a principal atividade do porto do Rio de Janeiro era de importação de mercadorias. Aproximadamente 50% da receita total da União advinha dos impostos de importação sobre as mercadorias desembarcadas no porto da capital. Ver: Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão. *Dos Trapiches ao Porto. Um Estudo sobre a área Portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1991. P. 142-143.

distribuição comercial para os sentidos norte e oeste³³ da cidade, ao passo que a Avenida Central cumpriria o mesmo, mas para com os sentidos sul e centro da cidade.

A Avenida do Cais fora projetada com 3.090 metros de extensão e 40 metros de largura, contando com um refúgio ao centro. Iniciava-se na Praça Mauá, que a separava da Avenida Central, se estendendo até o início da Avenida do Mangue. Ao longo de seu eixo apresentavam-se três faixas longitudinais de armazéns, uma próxima ao cais, outra externa, separada pela avenida e uma terceira, intermediária, junto às linhas ferroviárias³⁴.

Todavia, não obstante o sistema de avenidas que articulavam o porto com a cidade tivessem a função primordial de escoar as mercadorias deste, elas também atendiam a algumas das necessidades de saneamento do Rio de Janeiro, além de servirem ao controle social que, a época, era pensado como caso de polícia³⁵. É o que se pode depreender do texto do *Jornal do Commercio* sobre a construção da Avenida do Cais; como se percebe a seguir:

"Outra transformação profunda que há de sofrer a cidade será nos bairros da Saúde, Gamboa e Saco do Alferes, cuja higiene e costumes não são atualmente dos mais tranquilizadores...Sobre lugares hoje cobertos de água se abrirão ruas novas e se prolongarão as existentes. Todas essas virão antes desembocar na grande avenida que margeará todo o litoral desde a rua de São Cristóvão até a que tem de ser iniciada no atual Largo da Prainha e, como esta, toda ela bem calçada, arborizada, iluminada à luz elétrica. A função da polícia tornar-se-a muito fácil nesses bairros hoje tão perigosos³⁶."

A Avenida do Mangue também obedecia a um plano de saneamento. Desde meados do século XIX, o Estado buscava soluções para a região do Mangue, propícia a

³³ As referências geográficas que faço são as mesma feitas na época da grande reforma urbana de 1903. Assim, a direção norte da cidade é aquela que aponta para bairros como o Caju e São Cristóvão e a direção Oeste é pertinente aos bairros do subúrbio da Central do Brasil.

³⁴ Cf. Sônia Gomes Pereira. *Op. cit.* p. 168.

³⁵ Cf. Antônio Edmilson Martins Rodrigues. *Em Algum Lugar do Passado. Cultura e História no Rio de Janeiro*. In: André Nunes de Azevedo (org.). *Rio de Janeiro: Capital e Capitalidade*. Rio de Janeiro: Departamento Cultural/Sr-3/UERJ, 2002. P. 25.

³⁶ Ver: "Obras Futuras". *Jornal do Comércio*. 21/05/1903. Apud. Brenna. *Op. cit.* P. 56.

constantes alagamentos³⁷. Esta avenida foi a mais ampla de todas as abertas na Grande Reforma Urbana de 1903-1906. Contou com 95 metros largura, para não mais que 1.380 metros de extensão. Ao centro, recebia o canal do mangue, que fora prolongado da Ponte dos Marinheiros até o mar. No cais, foi construída uma comporta, visando manter o controle da limpeza diária do canal³⁸.

A Avenida do Mangue atenderia ainda o sentido da expansão industrial da cidade, que se deslocava para os setores norte e oeste. A avenida gozaria de posição estratégica, pois estaria junto da estrada de ferro, o que facilitaria a distribuição de produtos pelos bairros do subúrbio carioca.

Em fins de 1903, Lauro Müller, então Ministro da Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas, aprovou as instruções para o funcionamento da Comissão Construtora da Avenida Central, que fora instituída pelo decreto que regulamentou as obras do porto. Para a direção desta comissão nomeou, o então Presidente do Clube de Engenharia, André Gustavo Paulo de Frontin, confirmando o estreitamento das relações entre o poder público e o Clube de Engenharia, em curso desde o governo de Campos Sales.

Revestido do cargo de diretor da Comissão Construtora da Avenida Central, Paulo de Frontin tomou a iniciativa de emitir um edital convocando os proprietários dos prédios desapropriados a fim de discutirem as indenizações. A região definida pelo Ministro Lauro Müller para receber o eixo da Avenida Central era densamente edificada, o que elevou os já avultados custos da Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro. Segundo o relatório da Comissão Construtora da Avenida Central, 497 prédios teriam sido desapropriados pelo custo de 26.456:638\$000, sendo todos negociados³⁹.

A alta cifra das desapropriações feitas somente para as obras de construção da Avenida Central eram apenas parte de um gasto ímpar em obras públicas na história brasileira. Para o custeio da Grande Reforma Urbana de 1903-1906, o governo Rodrigues Alves levantara um empréstimo de 8.500.000 libras junto ao banco dos

³⁷ Ver: Sérgio Tadeu de Niemeyer Lamarão. Op. cit p. 53-82.

³⁸ Ver: Sônia Gomes Pereira. Op. cit. p. 168.

³⁹ Cf. Sônia gomes Pereira. Op. cit. p. 172.

Rothschilds em Londres, uma soma que, a época, aproximava-se da metade do orçamento da União⁴⁰. Deste montante, mais de 50% do dinheiro captado no banco dos Rothschilds fora aplicado somente nas obras do cais⁴¹.

A Avenida Central fora pensada como uma obra de menor importância relativamente àquela do porto. Podemos afirmar que o projeto concebido pelo Ministro Lauro Müller consistia, fundamentalmente, em uma função das obras portuárias, ou seja, em uma grande via para distribuir os produtos que chegariam no porto. Segundo relatos da imprensa no período, o Ministro Lauro Müller havia criado o traçado da Avenida Central⁴², um fato pouco provável, dado o fato do engenheiro Pereira Passos já haver projetado uma avenida com 17,5 metros ligando a Prainha à Sta. Luzia, quando membro da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro, em 1876⁴³. No entanto, não obstante uma possível inspiração em projetos anteriores, a nova avenida era tida pelas autoridades federais como um complemento às obras do porto. Segundo o Presidente Rodrigues Alves, em mensagem ao Congresso Nacional, em maio de 1904:

"Foram inaugurados os trabalhos da avenida Central, os quais, como os do canal do Mangue, em adiantado estado, constituem obras complementares as do porto, necessárias ao tráfego entre este e a cidade e também as de dragagem, que se vão fazendo com regularidade, continuando a chegar o material avultado que o serviço reclama"⁴⁴.

Ainda:

⁴⁰ Osvaldo Porto Rocha. A Era das demolições. Cidade do Rio de Janeiro (1870-1920). Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995. P. 60.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² Ver: "Obras Futuras", *Jornal do Commercio*, 25/05/1903. Apud Brenna. *Op. cit.* p. 57.

⁴³ Ver: Ver: Francisco Pereira Passos, Jerônimo Moraes Jardim e Marcelino Ramos da Silva. Primeiro e Segundo Relatório da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. P. 22.

⁴⁴ Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais. Maio de 1904. *Op. cit.* p. 346.

"Era, realmente, considerada difícil a empresa de promover o saneamento desta capital, iniciando as grandes obras de melhoramento do porto e as da avenida Central, que lhe são complementares"⁴⁵.

A finalidade primordial da Avenida Central era, portanto, a solução de um problema histórico de infra-estrutura urbana do Rio de Janeiro, o da distribuição dos produtos do porto com a rede de comércio estabelecida no centro da cidade. A disposição geográfica dos morros da Conceição, Livramento, Providência, Saúde, Gamboa e do Pinto, deixava o porto isolado do centro comercial do Rio de Janeiro. As únicas possibilidades para o escoamento das mercadorias do porto estavam na Rua da Prainha e no antigo Caminho do Valongo, posteriormente chamado Rua Camerino. Esta última alternativa esbarrava em um emaranhado de ruas estreitas que comprometeriam o trânsito no centro da cidade. Algumas outras soluções foram imaginadas, inclusive túneis cortando a barreira de morros⁴⁶. No entanto, a melhor alternativa para evitar-se a demolição de quarteirões muito pequenos e para aproveitar a área mais valorizada e economicamente mais ativa da cidade foi a da projeção de uma avenida pela Prainha⁴⁷, até o Largo de Sta. Luzia.

Mesmo que a Avenida Central tenha sido concebida como função do desenvolvimento portuário da cidade, ela não foi construída indiferentemente ao ideal de embelezamento do Rio de Janeiro. Contando com aproximadamente 2.000 metros de extensão e 33 metros de largura, o Diretor de suas obras, Paulo de Frontin, fez questão de fazer da avenida uma citação das vias radiais construídas por Eugène Haussmann no século XIX. A menos de dois anos antes do início da Grande Reforma Urbana de 1903-1906, Frontin havia viajado à Paris, onde pode conhecer o que os engenheiros brasileiros da época concebiam como uma das maiores manifestações urbanísticas do progresso e da civilização. Desta viagem extraiu aprendizados que aplicou à nova avenida, como um

⁴⁵ Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais. Maio de 1904. Op. cit. p. 331.

⁴⁶ Sobre essas soluções, ver: Sônia Gomes Pereira. Op. cit. p. 170.

⁴⁷ Esta também foi a conclusão apresentada no Jornal do Comércio sobre a opção pela saída viária das mercadorias do porto pela Prainha. Ver: "Obras Futuras". Jornal do Comércio. 21/05/1903. Apud. Brenna. Op. cit. P. 56.

Round Point, obra típica da reforma Haussmann e a construção de refúgios arborizados no centro da avenida, típico da Paris reformada, assim como as amplas calçadas - com 7,5 metros cada - idealizadas para fazer-se o *promenade* diante das lojas que ostentariam as últimas novidades do "progresso" e da "civilização". É como nos afirma um artigo no *Jornal do Commercio* comentando o projeto da Avenida Central:

"Foi diante dessas considerações, que o Ministro e os seus colaboradores, alguns dos quais a princípio estão infensos a essa preocupação de viação, se resolveram a considerar indispensável a abertura de uma avenida que começasse no extremo do cais, no Largo da Prainha, junto ao Lyceu Litterário Portuguez, e cortasse toda a cidade até o mar, no extremo da Rua da Ajuda.

Não há dúvida que entrou aí um pouco da idéia de embelezar a cidade"⁴⁸.

A idéia de embelezar a Avenida Central não se reduzia à concepção de seu projeto viário. As construções a serem realizadas na futura avenida também foram regulamentadas, a fim de tornar aquela que seria a principal via da cidade em um lugar esteticamente aprazível, expressivo de um ideal de civilização.

Foi neste intuito que a Comissão Construtora da Avenida Central criou um concurso de fachadas, concedendo prêmio ao projeto vencedor⁴⁹. Havia uma regulamentação dos projetos, que não poderiam exceder o limite de largura - entre 10 e 35 metros - e apresentar, ao menos, três pavimentos. Contudo, havia liberdade de opção por estilo, bem como de criação estética⁵⁰. A nova avenida, não obstante ter sido criada como função do desenvolvimento portuário, ia sendo recepcionada pela população como uma obra do chique, do elegante, operando um conjunto de significações que remetiam à idéia de "civilização". A avenida, com as suas fachadas elegantes, era percebida como propulsora de uma "renascimento estético da cidade". É como podemos ver no comentário da revista *Renascença* sobre o concurso de fachadas:

⁴⁸ Ver: "Obras Futuras". *Jornal do Comércio*. 21/05/1903. Apud. Brenna. Op. cit. P. 57.

⁴⁹ Alguns destes projetos de fachada tornados prédios podem ser apreciados. Ver: Marc Ferrez. *O Álbum da Avenida Central. Um Documento Fotográfico da Construção da Avenida Rio Branco*. Rio de Janeiro, 1903-1906. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/ Ex Libris, 1983.

⁵⁰ "Concurso de Fachadas", *Renascença*, abril 1904, n. 2, p. 66-68. Apud. Brenna. Op. cit. p. 163.

"É esta, sem dúvida alguma, uma conseqüência proveitosa do concurso de fachadas em boa hora ideado pela administração pública, e não fosse senão por motivo desse movimento de renascimento artístico seria preciso facilitá-la, e é o que aqui fazemos"⁵¹.

Embora tenha sido recebida pela sociedade carioca como uma obra civilizadora, a avenida não somente foi concebida pelos seus idealizadores como obra do progresso material brasileiro como foi representada pelos seus executores como tal. Além de apresentar toda uma infra-estrutura técnica das mais desenvolvidas para os padrões brasileiros da época, com cabos de luz, fios de telefone e tubos de gás subterrâneos, além de tecnologias modernas de calçamento viário, a Avenida Central apresentou toda uma significação do progresso material como propiciador da civilização, como era típico entre as elites republicanas. Primeiramente, por ser uma perspectiva que se iniciava como derivação do porto. A Avenida Central originava-se junto a este, que era a representação máxima do progresso material brasileiro. Ainda, exatamente no espaço de articulação desta avenida com o Porto, o Largo da Prainha, foi colocada a estátua daquele que fora o maior ícone do progresso material brasileiro, o Visconde de Mauá. Este, além de ser uma representação deste ideal, remetia ainda à figura do homem que fora incompreendido pela monarquia, pois esta não teria percebido a necessidade do progresso, uma necessidade que a República, por sua vez, buscava representar haver não somente compreendido, como também posto em prática através da sua reforma urbana. Não sem motivo, a estátua de Mauá foi disposta mirando o mar, na parte final do porto, conotando à população o sentido do novo progresso que se buscava operar, um progresso entendido como desenvolvimento material baseado na agroexportação e no consumo de bens importados, estes, fornecedores de um conforto que propiciava à elite brasileira sentir-se mais próxima da "civilização".

⁵¹ "Concurso de Fachadas", *Renascença*, abril 1904, n. 2, p. 66-68. Apud. Brenna. Op. cit. p. 167.

4.4

A Idéia de Progresso nas Mensagens do Presidente

Em um dos principais canais de comunicação institucional entre o Presidente da República e o Congresso Nacional, as chamadas "Mensagens do Presidente", Rodrigues Alves participou ao parlamento brasileiro sobre o andamento das iniciativas do poder executivo federal, ao mesmo tempo em que manifestou as intenções que estariam presentes em tais iniciativas. Com efeito, as "Mensagens do Presidente ao Congresso Nacional" podem ser percebidas como relatório e/ou carta de intenções do Presidente da República para com a sociedade brasileira através dos seus representantes.

Ao longo dos quatro anos em que enviou suas mensagens ao Congresso Nacional, uma questão foi recorrente nos textos de Rodrigues Alves, trata-se da questão relativa ao papel do Rio de Janeiro diante do país. Segue uma das mensagens do Presidente da República, realizada em maio de 1903:

"Os defeitos da capital afetam e perturbam todo o desenvolvimento nacional. A sua restauração, no conceito do mundo será o início de vida nova, o incitamento para o trabalho na área extensíssima de um país que tem terras para todas as culturas, e explorações remuneradoras para todos os capitais"⁵².

Nesta mensagem, o Presidente Rodrigues Alves trata o Rio de Janeiro como uma espécie de "nó górdio" da nação, enfatizando que, se os seus defeitos impedem o desenvolvimento do Brasil, a cidade, uma vez restaurada, levará inevitavelmente toda a nação ao progresso material, fim maior que as elites dirigentes republicanas - segundo faziam crer - desejavam alcançar com a sua reforma urbana. O Rio de Janeiro era tido como a metonímia do país e, portanto, a tradução de sua imagem externa, da qual dependia o processo de captação de trabalhadores para a lavoura, em crise de mão-de-obra desde a Abolição da Escravidão. A imagem de uma cidade pestilenta e incivilizada

⁵² Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais. Maio de 1903. Op. cit. p. 311.

dificultaria em muito a afirmação deste processo. Ainda, a elite republicana paulista, cujo o ideólogo máximo era Alberto Sales, acreditava que o embranquecimento da raça deveria melhorar a composição étnica brasileira que, segundo acreditavam, era elemento decisivo na propulsão do progresso de um país.

Em uma outra mensagem, esta datada de maio de 1904, Rodrigues Alves reforça a vinculação do progresso nacional com o desenvolvimento do Rio de Janeiro que, então, era tido como responsável pelo entrave ao crescimento do país. Segue o referido trecho:

"Tornou-se porém, em meu espírito inabalável a crença, felizmente generalizada, de que as forças econômicas do país não poderão ser eficazmente ativadas enquanto a capital da República não reunir as condições indispensáveis para constituir um centro poderoso de atração de braços e capitais, sem as suspeitas de insalubridade que, exageradas por uns e exploradas por outros vão, sem sentirmos, entorpecendo o nosso desenvolvimento.

Não era lícito adiar por mais tempo a sua execução sem comprometer seriamente os interesses políticos, comerciais e industriais do país....."⁵³.

No seu texto, Rodrigues Alves vincula novamente o país à capital, condicionando o desenvolvimento brasileiro aos melhoramentos, então em curso, na cidade do Rio de Janeiro. Dentro desta representação, o país dependeria de sua principal cidade a qual, uma vez regenerada, caberia o papel de atrair "*braços e capitais*".

Por trás da vinculação criada pela elite paulista entre o progresso nacional e o da capital, estava a idéia de que o Rio de Janeiro era o responsável pelas limitações ao progresso brasileiro⁵⁴. O termo "*desenvolvimento nacional*", citado na mensagem de 1903 poderia ser entendido como desenvolvimento da agricultura - sobretudo cafeeicultura - paulista, da qual dependeria o progresso nacional. Assim, Rodrigues Alves tratava o Estado brasileiro como um coletivo ilusório, no qual os interesses de São Paulo apareciam como os interesses do "*desenvolvimento nacional*", emperrados pelo Rio de

⁵³ Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais. Maio de 1903. Op. cit. p. 331-332.

⁵⁴ Esta visão faz-se presente também na historiografia moderna, que reproduz esse aspecto da ideologia da elite política paulista deste período. Um exemplo é um trabalho de Nicolau Sevcenko. Ver: Nicolau Sevcenko. A Literatura como Missão. Tensões Sociais e Criação cultural na Primeira República. São Paulo: Brasiliense, 1989. P. 25-68.

Janeiro, representado como espaço do "atraso", uma capital considerada indigna do Brasil.

Contudo, sendo a capital um obstáculo ao progresso, tal óbice deveria ser superado e, mesmo, convertido em fator de progresso. A Grande Reforma Urbana de 1903-1906 viria para regenerar a "cidade do atraso" e convertê-la ao progresso, tornando-a assim, ao mesmo tempo, um exemplo e um elemento propulsor do progresso para todo o país. Esta é a idéia manifestada em um balanço que Rodrigues Alves faz da Grande Reforma Urbana, em maio de 1906.

"Quando em 15 de novembro de 1902, assumi o governo, tomei o compromisso formal de empenhar todos os meus esforços em prol dos grandes interesses nacionais (...); cuidar, em suma, da vida econômica do país, e, especialmente, do saneamento e remodelação desta capital, como condição indispensável para que todos os elementos de progresso possam ser ativados eficazmente"⁵⁵.

O progresso seria, portanto, possibilitado pela Grande Reforma Urbana operada no Rio de Janeiro. No entanto, o governo Rodrigues Alves pensava em não fazer mais do que criar as condições, a fim de que o progresso se desenvolvesse em compasso mais rápido, uma vez que se entendia o movimento meta-histórico do progresso como uma lei inexorável a todos os povos. Segundo um analista autorizado pelo Presidente Rodrigues Alves a comentar o seu quadriênio em fins de 1906: "*Não é, disse S. Ex.[o Presidente Rodrigues Alves], que as constituições dos povos possam escapar às leis do progresso e ao influxo da evolução (...)*"⁵⁶.

Com efeito, respaldado na inexorabilidade do movimento histórico do progresso, Rodrigues Alves punha-se a operá-lo, com vistas a aproximar o Brasil das nações reconhecidas como civilizadas⁵⁷, pois reconhecia-se que o Brasil não ocuparia uma posição privilegiada naquilo que seria entendido como a "*evolução do movimento*

⁵⁵ Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais. Maio de 1906. Op. cit. p. 377.

⁵⁶ Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais. O Programa - Vista Geral da Administração. 1906. Op. cit. p. 390.

⁵⁷ Eram reconhecidas como tais as nações da Europa e as da América Anglo-Saxônica, ainda que fossem percebidos níveis distintos no estágio daquilo que seria o "grau de civilização" entre estas nações.

histórico da civilização". Haveria graus distintos de evolução histórica de uma civilização. Nesta hierarquia, eram reconhecidos pela elite brasileira como vanguarda deste movimento dois países: Inglaterra e França⁵⁸.

Contudo, as elites dirigentes republicanas, na perspectiva de ver o desenvolvimento do progresso material do Brasil, percebiam a necessidade, como já assinalamos no segundo capítulo, de melhorar a imagem do regime republicano diante dos brasileiros. Tal imagem já se encontrava desgastada nos treze primeiros anos do regime, os quais estiveram associados à corrupção, a negociatas e ao distanciamento de camadas populares, que se sentiam desprotegidas ante a ausência da figura paternal do Imperador⁵⁹. Assim, o resgate da imagem da nova forma de governo se impunha na agenda política do Presidente Rodrigues Alves. É o que se pode constatar através da "Vista Geral da sua Administração", um balanço político autorizado pelo Presidente da República, feito por um dos membros da elite política brasileira próximos a Rodrigues Alves: "*Estas duas aspirações do país se reúnem - recomposição material do território, recomposição moral do regime*"⁶⁰.

Entretanto, para a elite dirigente republicana, a civilização seria função do progresso, ou seja, somente se poderia chegar a constituir uma civilização se o progresso de uma sociedade estivesse em "grau avançado", pois o aperfeiçoamento de uma civilização seria o corolário lógico do desenvolvimento de um país. Ainda, o "progresso", condição do crescimento de uma civilização, era entendido pela elite dirigente republicana como desenvolvimento material - técnico e econômico. Segue esta idéia de progresso em algumas das mensagens do Presidente Rodrigues Alves: "*Sem ser chegado ainda o momento das grandes expansões, já é todavia, lícito atender as mais*

⁵⁸ Segundo Needell, para os brasileiros desta época, civilização era a França e a Inglaterra. Cf. Jeffrey Needell. Belle Époque Tropical. Sociedade e Cultura de Elite na Virada do Século. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1993. P. 49.

⁵⁹ Cf. José Murilo de Carvalho. Os Bestializados. O Rio de Janeiro e a República que Não Foi. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. P. 26.

⁶⁰ Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais. O Programa - Vista Geral da Administração. 1906. Op. cit. p. 416.

urgentes necessidades do progresso na rede de estradas do norte da República e na ligação do sul e do centro à capital federal"⁶¹.

Neste discurso, o termo "progresso" aparece associado ao desenvolvimento material da sociedade brasileira, no caso específico, às estradas de ferro, tipo de empreendimento que era tido a época como vanguarda e mesmo índice aferidor do progresso de um país. A referência ao termo associado ao desenvolvimento material da sociedade brasileira é freqüente nos discursos de Rodrigues Alves, como na ocasião em que abordou o projeto de um novo código civil para a República: "*Convirá também providenciar desde logo no sentido de ser revista a legislação comercial, de acordo com as doutrinas consagradas nesse código e os progressos da ciência mercantil*"⁶².

Neste trecho, a utilização da designação plural de "progresso" é aplicada em função do desenvolvimento do conhecimento sobre o comércio, "*ciência mercantil*", e das questões de regulamentação do avanço do comércio propriamente dito, um dos principais elementos da economia brasileira a época, portanto, uma dimensão das mais importantes da vida material do país.

Quando o Presidente da República faz alusão à Grande Reforma Urbana de 1903-1906 e as modificações no campo da economia e da engenharia que a reforma encetaria, a utilização do termo "progresso" aparece fundamentalmente ligada às transformações materiais, observe o trecho seguinte:

"Quando em 15 de novembro de 1902, assumi o governo, tomei o compromisso formal de empenhar todos os meus esforços em prol dos grandes interesses nacionais (...); cuidar, em suma, da vida econômica do país, e, especialmente, do saneamento e remodelação desta capital, como condição indispensável para que todos os elementos de progresso possam ser ativados eficazmente"⁶³.

⁶¹ Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais. Maio de 1903. Op. cit. p. 323.

⁶² Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais. Maio de 1903. Op. cit. p. 316.

⁶³ Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais.. Maio de 1906. Op. cit. p. 377.

Os "*grandes interesses nacionais*" aparecem aqui relativos ao incentivo ao "progresso" que, por sua vez, encontra-se associado à dimensão material da reforma, aos objetivos que com ela pretender-se alcançar: a melhoria da "*vida econômica do país*" e do "*saneamento e remodelação desta capital*", ambos ligados à esfera do desenvolvimento material da sociedade.

Como se observou no primeiro capítulo, em que se aborda a elite política brasileira buscando designar a idéia de desenvolvimento material, a palavra mais usualmente aplicada era "prosperidade" e não "progresso", como foi costumeiro na República. No conjunto de significações da elite política imperial, o segundo termo não apresentava uma vinculação estreita com a idéia de desenvolvimento material, designando uma idéia de movimento de melhoria constante que se projetava adiante, relativo, sobretudo, a aspectos pertinentes à esfera da civilização.

4.5

A Idéia de Progresso através da Imprensa do Rio de Janeiro

De forma distinta, como se teve ocasião de assinalar no segundo capítulo, a idéia de progresso que prevaleceu na República encontrava-se vinculada à idéia de desenvolvimento material, um fenômeno que se fez presente para além dos discursos do Presidente da República, podendo ser observado também em outros setores da sociedade. Uma fonte privilegiada para a observação deste fato é a imprensa do Rio de Janeiro durante a Grande Reforma Urbana de 1903-1906, que ofereceu um amplo material, no qual a palavra "progresso" surge com relativa freqüência. Nestes textos de jornais, são freqüentes a utilização desta palavra com o sentido de desenvolvimento material ou associada a esta idéia.

As próprias obras da Grande Reforma Urbana de 1903-1906 eram não raro aludidas como ações do "progresso". Uma crônica do também poeta Olavo Bilac, na

qual este faz uso do termo "progresso", a fim de indicar a ação das reformas no Rio de Janeiro é de valia para ilustrar a questão:

"A avenida já não é um sonho, e o povo já compreendeu que só o amam verdadeiramente aqueles que, em lugar de engambela-lo com discursos, querem dar-lhe saúde e vida decente, dando-lhe uma capital moderna e esplendida.

Para ver como o povo já sente a extensão dos benefícios que lhe estão preparando o governo e a prefeitura, basta lembrar a alegria com que se celebrou, há poucos dias, a queda da última das casinholas da rua Treze de Maio. Sustentada pela birra, escorada pela má vontade, ela era o último protesto contra o progresso. Isolada no meio da rua, como uma excrescência mórbida, o casebre indecente berrava contra a iniciativa do Prefeito; as suas vigas podres, os seus tecidos arreventados, os seus portais carcomidos, as suas janelas tortas diziam: "não ! Não saio daqui porque sou o passado, porque sou a fealdade, porque sou a treva, porque sou a imundice; não saio daqui, porque não admito o progresso(...) Chegou o dia em que a desapropriação por força da lei conseguiu obter o que não obtivera a persuasão. O torpe casebre caiu, e o povo correu para buscar uma banda de música, e triunfalmente passou e repassou sobre os destroços de monstros aniquilados, celebrando a vitória do ar e da luz(...)"⁶⁴.

O vocábulo "progresso", aqui utilizado em duas ocasiões por Bilac, representa a ação das obras públicas de construção - e demolição - civil. Mais uma vez, percebe-se a palavra indicando um movimento inexorável, completamente irresistível, contra o qual nada, nem ninguém pode estar em oposição. O casebre que insistia em opor-se à torrente do "progresso" viu-se ao chão, pisado e humilhado por uma força maior.

O progresso era retratado por Bilac como através de uma manifestação gloriosa, uma exibição de força e soberba com a qual parecia identificar-se e entusiasmar-se. Para o poeta, naquele momento histórico, o progresso eram as reformas urbanas, suas construções, obras e também suas demolições e arrasamentos.

No que diz respeito às obras públicas realizadas pelas reformas urbanas, a associação das mesmas com a idéia de "progresso" abunda na imprensa da época:

"Não contestamos, nem tem sido contestado por ninguém, a utilidade dos melhoramentos realizados, e a executar na cidade e o embelezamento que se dê e que se procure dar as nossas velhas praças e tortuosas ruas. Sentimos e apreciamos o progresso e o conforto que resultam dessas obras públicas"⁶⁵.

⁶⁴ Olavo Bilac. "Chronica". Gazeta de Notícias. 06/12/1903.

⁶⁵ "Gazetilha", Jornal do Comércio. 30/04/1905.

Contudo, a idéia de progresso como designação de um desenvolvimento material não se limita às obras públicas de construção civil propriamente ditas, ela também se aplica às tecnologias que eram introduzidas em novos pontos da cidade, como foi o caso da luz e da energia elétrica utilizada nas maquinarias do porto. Segundo o texto de *O Paiz*:

"Mas não será tudo. Como compreende, todo o enorme serviço do cais será movido não a vapor, mas a eletricidade. Iluminação e força serão elétricas: a nova empresa as fornecerá.

Evidentemente, porém, não se poderia fazer toda essa transformação, deixando-se a cidade iluminada por esse péssimo gás que aí está. Isso será abolido.

O progresso é exigente. Não há progresso sem luz. Luz, mais luz ! Não é o grito de um moribundo; é o reclamo imperioso de uma cidade que prospera.⁶⁶"

Relacionado ao desenvolvimento material, o progresso é aqui associado à energia e à iluminação elétrica. O "*progresso é exigente*", requer sempre novas tecnologias, novos avanços na área técnica, a fim de poder alimentar a sua constante necessidade de evolução e de, como traduz um dos sentidos da palavra, de melhoramento contínuo que se projeta adiante.

A associação da idéia de progresso com o desenvolvimento material da sociedade aparece também na comparação do Brasil com a Argentina, país com o qual a elite brasileira buscava disputar na época aquilo que seria a "liderança do progresso em âmbito sul-americano". Observe como é retratado pelo articulista do *Jornal do Commercio* o que se considerava "progresso da Argentina":

"Agora que tanto se fala na República Argentina, no grandioso surto que fez para o progresso, vem a pelo estabelecer um paralelo entre a República platina e o Brasil (...). Vejamos as transformações operadas:

Em 1905, a Argentina surge no cenário do globo, transformada, louçã, em consórcio com o progresso. A sua produção monta a 70 milhões de libras, nesse mesmo ano de 1905. Transformou Buenos Aires em uma das capitais mais grandiosas e magnificentes do mundo. Constrói portos, grandes estradas de ferro, inumeráveis estradas de rodagem, que são as artérias

⁶⁶ "A transformação da cidade", *O Paiz*, 18/10/1904.

condutoras da seiva de um país. Organiza bancos que emprestam aos produtores e se tornam um fomento de progresso da cultura"⁶⁷.

Assim, o "progresso argentino" tem medida definida, são seus portos, suas estradas de ferro, seus bancos, suas estradas de rodagem e sua capital reformada, tudo que - segundo se considerava - o Brasil deveria ter para, ao menos, equiparar-se aos "portenhos" em matéria de progresso.

No entanto, o trecho mais interessante do artigo é o seu final, quando o autor ao arrolar os fatores do "progresso argentino", - estradas de ferro, portos, bancos etc. - afirma que aqueles "*se tornam um fomento de progressão da cultura*". Assim, pode-se constatar que, na República, é o progresso - entendido como desenvolvimento material - que conduz à civilização. É dos portos, das reformas urbanas, das estradas de ferro e dos bancos que derivam a cultura, cerne de uma civilização.

O Ministro da Viação, Obras Públicas, Comércio e Indústria, Lauro Müller, que idealizou a obra federal da Avenida Central, chegou a ser chamado pela imprensa de "gênio progressista"⁶⁸, em uma clara alusão a sua vinculação a uma obra de destaque da engenharia civil, um empreendimento material. Da mesma forma, é notado o Presidente da República, Rodrigues Alves, pela iniciativa da Grande Reforma Urbana de 1903-1906, quando da ocasião da inauguração do obelisco no Largo de Sta. Luzia: "*Exmo. Sr. Presidente - Quis a providência de Deus, que a vossa V. Ex. cumprisse o seu mandato cheio das suas bençãos e de progresso para a nossa amada pátria*"⁶⁹.

O Governo Federal era identificado pela sociedade brasileira como operador do progresso, pois desenvolvia uma série de empreendimentos no âmbito da reforma urbana que eram associados à esfera material da sociedade: porto, avenida, obras hidráulicas etc. Em contrapartida, a reforma urbana operada pela municipalidade colocar-se-ia para além do discurso do desenvolvimento material, embora a este também

⁶⁷ "Gazetilha", Jornal do Comércio, 18/07/1906.

⁶⁸ Ferreira da Rosa, "Avenida Central", Kosmos, novembro, 1905.

⁶⁹ "Gazetilha", Jornal do Comércio, 15/11/1906.

se vinculasse. A reformulação urbana propendida pelo Prefeito Pereira Passos perseguiria valores para além daqueles associados ao progresso material da sociedade.

4.6 A Escolha de Pereira Passos como Prefeito Reformador do Rio de Janeiro

Associadas às obras gerenciadas pelo Governo Federal, Rodrigues Alves designara ao Governo Municipal a atribuição de projetar e operar uma reforma urbana no centro do Rio de Janeiro.

Durante o mês de sua posse presidencial, novembro de 1902, a imprensa da capital muito especulou a respeito do nome daquele que seria, então, o futuro Prefeito da cidade. A Gazeta de Notícias especulava em torno de Custódio de Mello⁷⁰ e o Jornal do Commercio apontava os nomes de Joaquim Murinho, Carlos de Carvalho, Conselheiro Antônio Prado e de Pereira Passos⁷¹.

Em 30 de dezembro de 1902, Rodrigues Alves anuncia o nome de Francisco Pereira Passos como o novo Prefeito da cidade, um dos nomes aventados pelo Jornal do Commercio um mês antes. Ele tomaria posse no mesmo dia de seu anúncio como Prefeito da capital.

A escolha de Pereira Passos para a função repercutiu positivamente na imprensa carioca, que o retratou como um grande administrador, um homem da técnica desvinculado dos interesses privados da política brasileira. Passos era visto como estando acima dos interesses políticos por ser um homem "politicamente neutro", uma vez que era uma figura associada à técnica e não à política. No entanto, a cobrança ao Prefeito já era grande, desde o primeiro dia do seu mandato, pois a sociedade carioca há

⁷⁰ "Mexericos", Gazeta de Notícias, 07/11/1902.

⁷¹ "Telegramas", Jornal do Commercio, 30/11/1902.

muito já cobrava dos poderes públicos uma ampla reforma urbana na cidade⁷². O fragmento abaixo salienta tal concepção:

"Pereira Passos é administrador e não está ligado aos interesses políticos. Se assim fosse, o governo não conseguiria levar adiante o seu plano de melhoramentos materiais anunciado no manifesto de 15 de novembro.

No fim de quatro anos, o Sr. Presidente da República deixaria a cidade como a encontrou, desasseada, feia, mal calçada, mal ventilada, sem uma só obra nova, sem um benefício que compensasse de longe os sacrifícios exigidos do contribuinte.

Sua Excelência que já tem prestado ao país bons serviços, (...) trate agora de alargá-los, conquistando a benemerência com a transformações da cidade do Rio de Janeiro de modo que não continue a nos envergonhar e deprimir a comparação com outras cidades"⁷³.

A opção por Pereira Passos deveu-se não somente a sua competência como técnico e administrador, diversas vezes comprovadas, como dão notas as suas duas passagens pela diretoria da principal estrada de ferro brasileira, mas ao fato de ser uma figura ligada à cidade. O Prefeito eleito fora membro da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro, entre 1874 e 1876, período em que concebeu projetos de reforma para a urbe. O engenheiro conhecia bem a evolução da cidade não só como urbanista, mas também como habitante, pois nela residia há mais de cinquenta anos.

Pereira Passos fazia parte de uma geração de engenheiros cuja formação era em muito diversa daquela recebida pelos engenheiros formados no último quartel do oitocentos. A formação do então Prefeito dera-se na Escola Militar da Corte, entre 1853 e 1856, uma época na qual o ensino da engenharia encontrava-se ainda vinculado à administração e à formação do oficial do exército. Ainda, durante a sua formação superior, década de 1850, a infra-estrutura da sociedade brasileira apresentava um baixo grau relativo de desenvolvimento em face a mesma sociedade no último quartel do século. Existiam apenas 27 engenheiros brasileiros atuando no país em 1865⁷⁴. O destino da quase totalidade dos engenheiros neste período era a carreira como funcionário

⁷² Ver: Osvaldo Porto Rocha. Op. cit. p. 49.

⁷³ Gil Vidal, "O Novo Prefeito", Correio da Manhã, 30/12/1902. Apud. Brenna. Op. cit.

⁷⁴ Cf. Edmundo Campos Coelho. As Profissões Imperiais. Medicina, Engenharia e Advocacia no Rio de Janeiro. 1822-1930. Rio de Janeiro: Record, 1999. P. 72.

público, pois as obras de infra-estrutura no setor privado não ocorriam em grande quantidade e, em geral, eram efetuadas pela engenharia internacional.

Na condição de funcionários públicos, aos engenheiros brasileiros desta época restava trabalhar nos projetos técnicos da Coroa, projetos nos quais a questão material encontrava-se subordinada a um ideal de construção de uma civilização.

4.7

Sob a Égide da Civilização: a Reforma Urbana Municipal

Articuladas ao conjunto de obras executadas pelo Governo Federal, estava o plano de reforma urbana municipal. Esta, consistiu fundamentalmente na abertura, prolongamento e alargamento de um conjunto de ruas da cidade, modificando assim o sistema viário da urbe.

A fim de ordenar este plano de remodelação urbana, o Prefeito Pereira Passos nomeou a Comissão da Carta Cadastral, cuja chefia coube ao engenheiro Alfredo Américo de Souza Rangel. Seguindo as orientações do Prefeito, o engenheiro Rangel ficaria portanto responsável pela definição dos objetivos da reforma urbana municipal, bem como do detalhamento de seu projeto.

Segundo o projeto apresentado por Alfredo Rangel em 13 de abril de 1903, o problema do saneamento da cidade estaria ligado a sua "*reformulação arquitetônica*"⁷⁵. Assim, o projeto de reformulação do sistema viário apresentado pela Comissão da Carta Cadastral adquiria total legitimidade diante de seu demandante, o Governo Federal, pois a "*reformulação arquitetônica*" da cidade atenderia a um de seus intuitos, o saneamento urbano do Rio de Janeiro.

A idéia de reforma urbana apresentada na Carta Cadastral significaria não somente uma reformulação viária, mas também toda uma idéia de melhoramento

⁷⁵ Prefeitura do Distrito Federal. Melhoramentos da Cidade Projetados pelo Prefeito do Distrito Federal, Dr. Francisco Pereira Passos. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. P. 3.

estético da cidade, que compreenderia desde a arquitetura dos estabelecimentos urbanos, até a dimensão paisagística e de monumentalidade da cidade.

O projeto apresentado pela Comissão da Carta Cadastral apresentaria as seguintes intenções para a sua ação de reformulação urbana:

- "a) dar maior facilidade de comunicação entre os diferentes bairros da cidade, barateando os fretes e a taxa dos carros de passeio aqui tão caras;
- b) permitir o estabelecimento de um traçado vantajoso para as grandes linhas de canalização, evitando as freqüentes aberturas de valas nas ruas estreitas;
- c) impedir a valorização constante dos prédios antiquados das ruas estreitas onde passa hoje o mais forte do movimento urbano, permitindo a sua substituição em época não remota;
- d) facilitar o enxugo do subsolo da cidade pela arborização, impraticável nas ruas estreitas;
- e) despertar o gosto arquitetônico, pois, oferecendo às ruas largas e bem situadas uma renda compensadora aos prédios nela edificadas, os proprietários animar-se-ão a construí-los em melhores condições"⁷⁶.

Os principais objetivos listados pela Comissão da Carta Cadastral diziam respeito a razões de saneamento urbano, reestruturação viária e - o que interessa ser ressaltado - de melhoramento estético da cidade, como se pode inferir no último item, quando afirma: "*despertar o gosto arquitetônico*". De forma distinta da intervenção urbana projetada pelo Governo Federal, a reforma urbana municipal não se orientou somente pela idéia de progresso material, embora não a desprezasse, sobretudo em sua dimensão de avanço técnico. A reforma urbana municipal orientou-se por uma idéia de progresso nos campos da cultura, da ética urbana e da estética, ou seja, por uma idéia de progresso enquanto desenvolvimento de uma civilização, uma idéia que por ora apenas foi assinalada, e que será retomada com mais vagar em momento oportuno.

A reformulação do sistema viário, essência do relatório da Comissão da Carta Cadastral, indicava, fundamentalmente, cinco operações de reordenamento da estrutura viária da cidade.

A primeira, visava dar desafogo ao movimento, então intenso, entre os bairros do centro e aqueles localizados no sentido sul da cidade⁷⁷. Para tanto, projetou-se

⁷⁶ Prefeitura do Distrito Federal. Op. cit. P. 3-4.

⁷⁷ Neste capítulo faremos uso do sentido de direcionamento urbano utilizado na época da Grande Reforma Urbana de 1903-1906, que, distintamente do atual, obedece à lógica da geografia física da cidade do Rio de Janeiro. Desta feita, os bairros do sentido sul são aqueles da atual zona sul da cidade, os do sentido norte são aqueles localizados na região do Caju e São Cristovão e do sentido oeste, aqueles atual região da "Grande Tijuca" e dos bairros do subúrbio da Central do Brasil.

uma avenida traçada entre o princípio da Rua Chile e o fim da Praia de Botafogo, margeando o litoral em toda a sua extensão, com exceção de um trecho de 220 metros atrás do Morro da Viúva⁷⁸. Tratava-se da Avenida Beira-Mar.

Uma segunda operação procurava estabelecer uma ligação entre o litoral da região central e os bairros do oeste da cidade, tais como Estácio de Sá e Engenho Velho, para onde confluíam diversos caminhos que ligavam ao subúrbio. Para cumprir este intuito, projetou-se uma linha formada pelas ruas da Assembléia e Carioca, praças Tiradentes e da República, ruas Visconde do Rio Branco, Frei Caneca e Estácio de Sá. Para efetuar esta linha de comunicação foram necessários o alargamento das ruas da Assembléia e Carioca, demolindo-se todas as casas do lado par; e também alargamento do trecho da Rua Frei Caneca desde a Praça da República até o canto da Rua General Caldwell, demolindo-se todos os prédios do lado par⁷⁹.

As ruas, após as alterações, ficariam todas com 17 metros, formando assim uma artéria de 4 km que iria do Cais Pharoux em sentido oeste, passando por regiões de grande movimento, como o Largo da Carioca e a Praça Tiradentes.

A terceira operação viária ligava o litoral da região central aos bairros localizados no sentido norte e oeste da cidade. Esta intervenção formou uma linha de comunicação feita pelo Boulevard de São Cristovão, Rua Visconde de Itaúna, Praça da República e Rua Marechal Floriano Peixoto prolongada até o mar. Para efetivar esta operação, demoliram-se os prédios da rua estreita de São Joaquim, alargando-a e prolongando-a até o Largo de Sta. Rita e demolindo os prédios do lado par da Rua Visconde de Inhaúma e alargando-a em toda a sua extensão. Assim, obtinha-se uma linha com 17 metros de largura e mais de 4 km de comprimento, que se estendia desde o Cais dos Mineiros, junto à alfândega, centro marítimo de cargas e passageiros, até o Largo do Matadouro, centro de onde se derivam caminhos em direção aos bairros do norte e oeste da cidade⁸⁰. Com estas duas últimas operações de reformulação viária,

⁷⁸ Este trecho de 220 metros é a atual avenida Osvaldo Cruz, chamado a época de "ligação".

⁷⁹ Cf. Prefeitura do Distrito Federal. Op. cit. P. 5.

⁸⁰ *Ibidem*. P. 5-6.

ligavam o centro da cidade aos bairros populares da região norte e oeste da cidade, ao mesmo tempo em que se desafogava o tráfego das ruas estreitas do centro.

Uma quarta intervenção viária tinha como meta ligar a região portuária ao centro da cidade, uma vez que bairros como Saúde e Gamboa encontravam-se isolados da mesma por uma cadeia de morros. Nesta perspectiva, estabelecem-se duas grandes linhas. Uma que se formou pelo alargamento da Rua da Prainha, desde o largo deste nome até o alargamento da Rua Uruguaiana, demolindo-se todos os prédios e prolongando-a na mesma direção até a Rua do Sacramento - atual Avenida Passos - próximo à Praça Tiradentes. Outra, formada pelo prolongamento da Rua do Sacramento até alcançar a Rua Camerino e alargamento desta até o Cais da Saúde, demolindo-se quase todos os prédios. Ambas as avenidas com 17 metros e cortando a Rua Marechal Floriano Peixoto, ligando-se pela Praça Tiradentes a outra grande artéria no sentido leste-oeste⁸¹.

A quinta intervenção viária articulava os bairros da região sul com aqueles no sentido oeste da cidade. O tráfego de carros e carroças neste sentido era grande⁸² e demandava uma solução urbanística. Foi projetada então uma avenida de 17 metros de largura entre o Largo da Lapa e a Rua Frei Caneca, na esquina da Rua de Santana, passando sob os Arcos da Carioca, no ponto onde começa a Rua do Riachuelo.

Esta artéria ligava a Avenida Beira-Mar ao Largo do Estácio de Sá, local onde convergiam caminhos que ligavam a vários bairros do subúrbio do Rio de Janeiro.

Outras intervenções viárias de menor expressão também foram realizadas, como o alargamento para 17 metros das ruas Treze de Maio e Santo Antônio, ligando assim o Largo da Carioca com a Avenida Central e com o prolongamento da Travessa de São Francisco de Paula, articulando assim o Largo de São Francisco à artéria projetada no sentido leste-oeste.

⁸¹ Cf. Prefeitura do Distrito Federal. Melhoramentos da Cidade Projetados pelo Prefeito do Distrito Federal, Dr. Francisco Pereira Passos. Op. cit. P. 6.

⁸² *Ibidem*.

Também previu-se na Carta Cadastral a canalização dos rios Berquó, Banana Podre e Carioca, considerados fontes de pestilência, todos na região sul da cidade, nos bairros de Laranjeiras e Botafogo⁸³.

A estruturação viária da cidade operada na gestão de Pereira Passos não se ateve somente aos delineamentos da Comissão da Carta Cadastral. Para além das obras assinaladas nesta, o Prefeito fizera arruar uma série de vias em Copacabana, entre as quais se destacou a Avenida Atlântica, obras possibilitadas pela abertura do hoje denominado "túnel velho", ligando Botafogo ao Leme. Estas obras - a do túnel, do arruamento da Avenida Atlântica e dos demais arruamentos do Leme e de Copacabana - somente foram possíveis pela pressão exercida pela Prefeitura sobre a Companhia de Carris do Jardim Botânico que, por definição do contrato de concessão entre esta e a Prefeitura, vira-se obrigada a empreender o túnel velho e os arruamentos do Leme e de Copacabana⁸⁴.

A partir do projeto de reestruturação do sistema viário apresentado na Carta Cadastral da Prefeitura do Rio de Janeiro, percebe-se que Pereira Passos operava com uma visão de cidade organicista. Esta visão é a que idealiza a cidade como um *corpus* continente de diversos órgãos vitais, no qual é fundamental a ligação destes mesmos órgãos para o funcionamento harmônico do corpo urbano. Nesta perspectiva, a idéia de integração urbana rege o processo de urbanização, pois a cidade passa a ser vista com suas funções interligadas, uma vez que é percebida como uma totalidade, um verdadeiro organismo que justifica o sentido de existência dos diversos órgãos interligados que o sustentam. Ou seja, em uma intervenção urbanística, o projeto de reordenamento não deve ter razão de existência se não concorrer para uma função integrativa da cidade.

A visão organicista de cidade do Prefeito Pereira Passos pode ser percebida no estabelecimento de seu sistema viário. Este, interagindo com o plano de intervenção urbana federal, buscou integrar as mais diferentes regiões da urbe. Como se levantou um pouco acima, Passos, através da Comissão da Carta Cadastral, estabeleceu cinco operações de reestruturação viária, uma realizando a ligação centro-sul, através da Avenida Beira Mar; outra indicando uma ligação sul-leste através da Avenida Mem de Sá; uma ligação centro-oeste, através da artéria constituída pela integração das ruas da

⁸³ Ibidem. p. 7.

Assembléia, Carioca, Visconde de Rio Branco e Frei Caneca; outra em sentido centro-noroeste, através da artéria estabelecida pela integração da rua Visconde de Inhaúma com a Marechal Floriano, que ganha solução de continuidade com as ruas General Pedra em sentido norte e Senador Euzébio, em sentido oeste e, por fim, com as duas linhas que articulavam a região portuária com o centro da cidade, através das ligações do Largo da Prainha com a Rua do Sacramento e do Cais da Saúde com esta mesma rua, através da Rua Camerino. Estas cinco operações viárias, explicadas somente pelo seu sentido, já traduziriam uma intenção integradora do centro urbano com todas as direções da cidade.

Contudo, para além da direção própria de cada operação viária - centro-noroeste; sul-oeste etc. -, havia também uma integração dos vetores destas operações. As duas linhas da operação viária que integravam a região portuária - isolada por uma cadeia de morros - ao centro comercial do Rio de Janeiro, através da Rua do Sacramento, articulavam a cidade para além deste sentido. Elas também integravam a região portuária à artéria em direção centro-oeste e à sua congênera em direção centro-noroeste. A criação da Avenida Beira Mar, para além de sua ligação sul-oeste, através de sua conexão com a também recém-aberta Avenida Mem de Sá, estabelecia uma ligação franca sul-centro e região portuária, através da Avenida Central e de sua articulação com a Avenida do Cais, ambas recém-estabelecidas pelo Governo Federal.

De forma distinta, a intervenção urbana federal foi concebida por um funcionalismo econômico⁸⁵. O seu objetivo maior era a distribuição das mercadorias do porto para o comércio e as indústrias da região central e dos bairros localizados na direção oeste e norte do Rio de Janeiro. Tal objetivo constituía a tradução de uma visão mecanicista de cidade, na qual a organização viária da urbe deve dar-se em uma relação de parte com parte, por uma razão funcionalista. Nesta perspectiva, a ordenação viária opera-se de maneira causal, isolando a solução de uma demanda urbana da cidade enquanto um todo. Assim, de acordo com esta visão, a parte pode ganhar uma relevância maior que o todo integrado da urbe, alcançando ela mesma importância superior ao conjunto urbano, uma vez que ocuparia uma função primordial na cidade, como foi o caso da obra do porto no contexto da reforma urbana federal.

⁸⁴ Cf. Osvaldo Porto Rocha. Op. cit. p. 33.

⁸⁵ Conforme mostramos da página 12 à 19 deste capítulo.

A visão organicista de cidade do Prefeito Pereira Passos não ficaria restrita a ações no centro urbano do Rio de Janeiro e na região sul da cidade. Passos também buscava interligar locais distintos da cidade fora do centro urbano, bem como bairros do subúrbio carioca.

Passos criou estradas de ligação entre os bairros do Engenho Novo e Méier e entre este e o engenho de Dentro, assim como fez entre os bairros de Piedade e Quintino - então conhecido como "Cupertino". O Prefeito também projetou estradas ligando os bairros da Tijuca com Jacarepaguá e a Barra da Tijuca, bem como abriu estrada ligando a Gávea à Barra da Tijuca⁸⁶. Ainda, Pereira Passos reparou em toda a sua extensão e reconstruiu em diversos trechos das Estradas de Sta. Cruz, Pavuna, Areal, Portella, Porto de Irajá, Bicas, Penha, Marechal Rangel, Sapobemba, Otaviano e Colégio⁸⁷, muitas das quais articulavam diversos bairros do subúrbio do Rio de Janeiro⁸⁸. Passos também projetou uma grande avenida de 2400 metros de extensão por 33 metros de largura que, com leves curvas, ligaria a Avenida Francisco Bicalho, recém-aberta pelo governo federal com a Rua Barão de Mesquita, ligando assim o centro da cidade com os bairros da Tijuca, Andaraí e Vila Isabel⁸⁹.

Além de demonstrar uma visão de cidade organicista, esta reforma urbana revelou-se culturalista em sua concepção. O culturalismo⁹⁰ consiste em uma escola de urbanismo que busca operar um processo de modernização conservador, ou seja, que busca imprimir uma modernização no espaço urbano, a fim de possibilitar que tal espaço

⁸⁶ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 5 de setembro de 1905. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1905. P. 72-73 e Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 53.

⁸⁷ As três últimas estradas citadas foram reconstruídas totalmente. Cf. Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 87.

⁸⁸ Segundo Brasil Gerson, as ruas do subúrbio do Rio de Janeiro desta época eram uma sucessão de alagadiços que não raro tornavam os bairros incomunicáveis. Ver: Brasil Gerson. História da Ruas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Lacerda, 2000. P. 427.

⁸⁹ Ver: Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 50. Ver também o mapa anexo à última mensagem do Prefeito Pereira Passos com algumas obras projetadas pela Prefeitura.

⁹⁰ Para uma discussão sobre o urbanismo culturalista, ver: François Choay. O Urbanismo. Utopias e Realidades. Uma Antologia. São Paulo: Perspectiva, 1992.

atenda as demandas oriundas das transformações de infra-estrutura da sociedade, mas que, ao mesmo tempo, valorize a tradição daquele espaço.

O urbanista culturalista tem uma visão orgânica da urbe e um sentimento nostálgico em relação ao passado da sua cidade. Esta visão de cidade desenvolve-se com o Romantismo no início do século XIX e pretende resgatar a totalidade da cidade que se foi perdendo com o seu crescimento e a sua fragmentação. Segundo François Choay: "*O escândalo histórico de que falam os partidários do modelo culturalista é o desaparecimento da antiga unidade orgânica da cidade (...)*"⁹¹. Ainda, nas palavras do estudioso, os culturalistas buscariam resgatar a "*bela totalidade perdida*"⁹² da cidade.

O culturalismo demonstra grande apreço à idéia de tradição. Procura reverenciar o passado de sua cidade, ressaltar as suas marcas mais características. O urbanista culturalista tem na cultura da cidade o valor fundamental a ser destacado, para além mesmo da relevância da função econômica desta. Segundo os comentários de François Choay:

" A crítica [às sociedades urbanas que vêm perdendo o seu caráter orgânico com o crescimento econômico] sobre a qual repousa este modelo [o culturalismo] é, pois, na origem, nostálgica. Por um movimento ao qual o pré-rafaelismo deu, no caso particular das artes plásticas, a primeira formulação e a primeira ilustração, ela postula a possibilidade de fazer um estádio ideal passado reviver, e vê os meios disso numa volta às formas desse passado. O ponto capital ideológico desse modelo não é mais o conceito de progresso, mas o de cultura"⁹³.

A afirmação acima de que "*o ponto capital ideológico desse modelo não é mais o conceito de progresso, mas o de cultura*", vem ratificar a tese de que a reforma urbana conduzida por Pereira Passos, distintamente de sua congênere federal, foi concebida e operada tendo a idéia de progresso subordinada à idéia de civilização que, como se pode deduzir através da análise lexicográfica, traz no seu cerne a idéia de cultura.

⁹¹ Choay. Op. cit. p. 16.

⁹² Ibidem.

⁹³ Ibidem. p. 17.

Contudo, o destaque conferido à cultura na reforma urbana de Pereira Passos também se expressava através da reverência do Prefeito para com a tradição da cidade. Esta valorização da tradição do Rio de Janeiro era expressa sobretudo na preservação de referências históricas da cidade. Tal postura reverente para com estas referências da urbe já despontava na ação urbanística de Pereira Passos, quando fora convidado a participar da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro, em 1874.

Como tivemos ocasião de perceber⁹⁴, o segundo relatório desta comissão é uma resposta aos críticos de seu primeiro relatório - de 1875, que queriam uma intervenção urbanística no centro da cidade que arrasasse os morros do Castelo e de Sto. Antônio. No segundo relatório, emitido em 1876, Pereira Passos responde aos médicos e engenheiros que preconizavam tal arrasamento sob o pretexto de liberar a circulação de ar pelo centro da cidade e assim evitar a concentração de miasmas no centro urbano do Rio de Janeiro. Neste relatório, Passos defende, contra a opinião de Viera Souto e da maioria dos especialistas em saúde da época, a preservação dos morros do Castelo e de Santo Antônio e oferece como solução para o "problema da concentração de miasmas" a abertura de duas avenidas que possibilitariam a captação das brisas oceânicas, uma avenida que iria do Cais Pharoux até o início do Morro de Sto. Antônio e outra que, antecipando o sentido da avenida Central, ligaria o Largo da Prainha à Praia de Sta. Luzia. Quando Prefeito do Rio de Janeiro, embora Passos continuasse a ser pressionado para o arrasamento do morro do Castelo, manteve-o, atitude que, certamente não tomou apenas por razões sanitárias, mas pela percepção do valor de ícone da história da cidade presente no Morro do Castelo, palco de sua segunda fundação no século XVI⁹⁵.

A reverência de Pereira Passos para com a tradição da cidade expressou-se também no respeito à constituição natural do Rio de Janeiro e a sua ligação histórica com o mar. No segundo relatório da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro, Passos projeta uma avenida a beira mar que, seguindo a sinuosidade natural do

⁹⁴ Vide a segunda parte do capítulo 2 desta tese.

⁹⁵ Cf. Brasil Gerson. Op. cit. P. 4.

litoral da cidade⁹⁶, preencheria o litoral, desde São Cristovão à praia de Botafogo, buscando assim integrar o mar à cidade, ao mesmo tempo que a tornava mais convidativa aos seus visitantes estrangeiros, que chegavam pelo mar.

O esforço de integrar o mar do Rio de Janeiro à zona urbana da cidade seria continuado com a reforma urbana municipal entre 1903 e 1906, quando Passos construiria a Avenida Beira Mar e obrigaria a Companhia de Bondes do Jardim Botânico a ligar Botafogo à Copacabana e iniciar as obras da Avenida Atlântica.

A valorização da tradição da cidade durante a reforma urbana de Pereira Passos entre 1903 e 1906 expressou-se também na preservação de um dos prédios históricos mais importantes da urbe. Embora a quase totalidade da imprensa, dos políticos e dos especialistas em saúde e tecnologia do Rio de Janeiro condenasse a arquitetura colonial da capital, identificada como "signo do atraso da cidade", Pereira Passos não abriu mão de manter o prédio histórico da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, em estilo colonial, que continuou com as suas características primitivas junto ao Largo da Mãe do Bispo, em um diálogo urbano, no qual a referência de sua tradição juntava-se ao Morro do Castelo em uma integração com a modernização presente nas obras do Palácio Monroe, do Teatro Municipal, da Biblioteca Nacional e da Escola de Belas Artes.

Contudo, uma das reverências mais curiosas operadas por Pereira Passos à tradição do Rio de Janeiro foi aquela ligada à escolha do local de construção do Teatro Municipal.

Desde o início de sua gestão, mobilizou a Prefeitura para a construção do Teatro Municipal do Rio de Janeiro, um teatro lírico que deveria ser a grande referência da alta cultura na cidade. Em 11 de fevereiro de 1903, a apenas seis semanas da data em que assumira a Prefeitura, Passos iniciava negociações com o Ministério da Fazenda, a

⁹⁶ Faz-se notar que desde 1876 Pereira Passos pensava incorporar o mar à cidade, um esforço que se confirmou quando, na ocasião em que foi Prefeito do Rio de Janeiro, fez com que a Companhia Jardim Botânico abrisse o túnel do Leme e arruasse Copabana com uma avenida junto ao seu litoral. Deve-se observar também que Pereira Passos manifestou-se contrário à estrutura viária geométrica, baseada em retas perpendiculares e paralelas. No Segundo Relatório da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro Passos e seus companheiros defendem uma estrutura viária baseada nas curvas naturais da cidade e critica o que classifica como "formas geométricas pré-concebidas", baseadas em vias retas. Ver: Francisco Pereira Passos et al. Segundo Relatório da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876. P. 10-11.

fim de trocar o Trapiche Mauá, de propriedade da municipalidade do Rio de Janeiro pelo Teatro São Pedro de Alcântara⁹⁷, localizado na Praça Tiradentes, de propriedade da União. A negociação tinha em vista a construção do Teatro Municipal do Rio de Janeiro no local do Teatro a ser adquirido.

O Teatro São Pedro era considerado o mais tradicional da cidade. Sede de vários dos grandes eventos de dramaturgia do Rio de Janeiro, ele tinha um papel destacado na tradição cultural do período monárquico brasileiro. Havia sido o principal palco cultural da cidade até 1871, quando o Teatro Lírico fora fundado⁹⁸. Embora de arquitetura modesta, o Teatro Lírico gozava de bastante prestígio por ser um teatro para óperas, um dos principais elementos de legitimação cultural da elite carioca de fins do Império e da Velha República.

Em fins de junho de 1903, o Prefeito visita o Teatro São Pedro e os jornais da cidade dão como certo que ali será construído o Teatro Municipal do Rio de Janeiro⁹⁹. Era patente a busca de Pereira Passos por um espaço tradicional da cultura do Rio de Janeiro, que fica comprovado pela insistência do Prefeito na troca do Trapiche Mauá pelo Teatro São Pedro. Não obstante, a negociação não avançou.

Tendo em vista a impossibilidade de se construir o futuro teatro no espaço consagrado do Teatro São Pedro de Alcântara, Pereira Passos busca um novo lugar, que, desta vez, iria unir a tradição de cultura da cidade com a perspectiva de se fomentar um "novo espaço", que se pretendia fazer tradicional no campo da cultura para as futuras gerações da cidade.

Quando Pereira Passos tencionou construir o Teatro Municipal do Rio de Janeiro no lugar do antigo Teatro São Pedro de Alcântara, no início de 1903, o Governo Federal tencionava criar um novo prédio para a Escola de Belas Artes, na Glória, em um edifício antigo de um mercado que havia comprado alguns anos antes¹⁰⁰.

⁹⁷ "Theatro Municipal", O Paiz, 12/02/1902. Apud. Brenna. Op cit. p. 28.

⁹⁸ Cf. Jeffrey Needell. Belle Époque Tropical. Sociedade e Cultura de Elite na Virada do Século. São Paulo: Companhia das Letras, 1993. P. 100.

⁹⁹ "Várias". Jornal do Commercio. 01/07/1903.

¹⁰⁰ Ver: "Várias". Jornal do Commercio. 25/11/1903. Apud. Brenna. Op. cit. p. 25.

Com a mudança de planos do Governo Federal quanto ao local de construção do novo prédio para a Escola de Belas Artes - ainda em 1903 o edifício fora projetado para um trecho próximo ao largo da Mãe do bispo, na Avenida Central - Pereira Passos desiste da aquisição do Teatro São Pedro. Contudo, define o seu novo lugar de construção¹⁰¹. A fachada do Teatro Municipal seria em frente ao Largo da Mãe do Bispo, na Avenida Central, tendo a sua lateral diante da Escola de Belas Artes e os seus fundos próximos ao Teatro Lírico, local tradicional das grandes óperas nas últimas décadas do Império.

Assim, podemos supor que a decisão do Governo Federal de construir a Escola de Belas Artes no trecho da Avenida Central próximo ao Largo da Mãe do Bispo¹⁰², tenha influenciado a escolha de Pereira Passos pelo novo local de construção do Teatro Municipal do Rio de Janeiro, um local já consagrado na tradição estética da cidade pela presença do Teatro Lírico.

É interessante notar que a presença de instituições culturais no final da Avenida Central, como o Teatro Lírico, o Teatro Municipal, a Escola de Belas Artes e o Palácio Monroe, destinado a exposições, fizeram com que aquele espaço adquirisse uma forte significação cultural. Este fato certamente influenciou o Governo Federal em sua decisão de construir o novo prédio da Biblioteca Nacional no local poucos anos depois, reforçando definitivamente uma tendência que a Prefeitura do Rio de Janeiro estimulou com a decisão de construir o novo Teatro Municipal junto ao Teatro Lírico e a Escola de Belas Artes.

¹⁰¹ A definição do novo local para o Teatro Municipal, na avenida Central, é de março de 1904. Ver: "Avenida Central". *Jornal do Brasil*, 13/03/1904. Apud. Brenna. P. 158.

¹⁰² A Escola de Belas Artes é construída neste local em 1904.

3.7. a

A Regulamentação da Ética Urbana

Na perspectiva de possibilitar o progresso com o desenvolvimento de ações consideradas "civilizadoras", Pereira Passos estabeleceria uma série de medidas proibitivas. Tais medidas tencionavam fomentar uma nova ética urbana, novos usos e costumes que seriam considerados condignos com os padrões daquilo que se julgaria civilizado. Ser civilizado em uma grande cidade seria sobretudo enquadrar-se nos códigos burgueses de civilidade, associados a posturas pertinentes ao senso de individualidade, ao reconhecimento da legitimidade do espaço privado e da percepção do espaço público como um espaço que deve ser utilizado a partir da observação a regras estabelecidas por leis. No entanto, tais leis eram estabelecidas a despeito de elementos da tradição popular da cidade, pois eram feitas pela elite urbana do Rio de Janeiro, na qual se destacava a época o Prefeito Pereira Passos. Longe do universo de práticas e formas de uso do espaço urbano pelas camadas populares, as normas "civilizadoras" decretadas pela municipalidade tinham como referência os padrões burgueses de países como França e Inglaterra, exemplos máximo do que a Prefeitura do Rio de Janeiro entendia por civilização. Assim, tal fato atribuía a esse conjunto de normas reguladoras da ética urbana uma dimensão quixotesca, pois tentava-se impor um padrão de civilidade urbana burguesa e européia a uma cidade de tradição escravista e culturalmente heterogênea - marcada pela presença de uma miríade de migrantes e imigrantes. Neste período, o espaço público do Rio de Janeiro era ocupado por figuras como capoeiras, ex-escravos biscateiros - muitos dos quais foram negros ao ganho antes da abolição -, carroceiros, vendedores de perus, de vísceras, de leite retirado diretamente da vaca, trapeiros, rezadeiras, tatuadores, entre outros¹⁰³. Como cidade tropical e de tradição

¹⁰³ Sobre a forma de ocupação do espaço urbano pelo escravo em fins do século XIX, ver: Marilene Rosa Nogueira da Silva. Negro na Rua. São Paulo: Hucitec, 1988. Passim. Sobre os tipos comuns no Rio de Janeiro do início do século XX, ver: João do Rio. A Alma Encantadora das Ruas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1995; Luiz Edmundo. O Rio de Janeiro do Meu Tempo. Rio de Janeiro: conquista, 1957. Vols. 1, 2 e 3 e Sidney Chalhoub. Trabalho, Lar e Botequim. O Cotidiano dos Trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

escravista, era comum ver-se nas ruas estreitas e sinuosas do Rio de Janeiro o contraste entre os "gentlemen" cariocas trajados de paletó dividindo o espaço com negros descalços e sem camisa, anunciando aos gritos seus serviços e produtos. Somava-se a este cenário a presença de migrantes e imigrantes de diversas partes - quase sempre rurais - do Brasil e do mundo em roupas surradas e não raro de pés descalços.

Na tentativa de impor civilidade ao habitante da urbe, Pereira Passos vai emitindo, ao longo de sua gestão, uma série de proibições relativas a práticas urbanas comuns na cidade: proíbe que se cuspa na rua e nos bondes, proíbe a vadiagem de caninos, proíbe que se faça fogueiras nas ruas da cidade, que se solte balões, proíbe a venda ambulante de loterias, de exposição de carnes à venda nas ruas, também proíbe o trânsito de vacas leiteiras na cidade e andar descalço e sem camisa¹⁰⁴. Em uma ação conjunta com tais restrições, Pereira Passos busca substituir antigas práticas urbanas por novos hábitos tidos como "civilizados". Desta forma, o Prefeito proíbe o entrudo, substituindo-o pela batalha de flores e derruba os quiosques do centro da cidade, estimulando com a sua reforma a abertura de lojas para o chá da tarde.

Assim, o progresso ambicionado por Pereira Passos através de sua ação reformadora seria conduzido pela valorização dos elementos pertinentes à idéia de civilização: a reverência a um passado¹⁰⁵, uma tradição¹⁰⁶; a valorização da atividade estética e cultural; o incentivo dos elementos que ligavam o Rio de Janeiro à referências européias e a preocupação com o ordenamento de uma ética urbana.

Contudo, para Pereira Passos, a perspectiva de desenvolver uma civilização no Rio de Janeiro estava diretamente ligada a sua visão organicista de cidade. Na urbe, seu coração, o principal órgão emanador da civilização no corpo urbano, seria a sua área central. Passos, ciente de que o papel de espaço exemplar da civilização cabia ao centro urbano do Rio de Janeiro, pois nele estariam a Faculdade de Medicina, a Escola

¹⁰⁴ Esas proibições são apresentadas ao longo da coletânea de jornais e revistas relativa à Grande Reforma Urbana de 1903-1906 organizada pela arquiteta italiana Giovanna Rosso del Brenna. Ver: Brenna. Op. cit. Passim.

¹⁰⁵ Cf. Fernand Braudel. Gramática das Civilizações. São Paulo: Martins Fontes, 1989. p. 51.

¹⁰⁶ Sem dúvida, a tradição que Pereira Passos reverenciou em sua reforma urbana não foi a tradição da cultura popular e a sua forma de uso do espaço urbano. A tradição que Passos buscou valorizar foi a tradição do poder governamental como ente representante da civilização.

Politécnica, o comércio, os teatros, teatros líricos, a Escola de Música, a Escola de Belas Artes e todas as principais referências da cultura européia na cidade.

O Prefeito reforçou este papel do centro urbano, construindo nele o Teatro Municipal, o aquário público e a maioria dos jardins e praças do Rio de Janeiro, além de agir de maneira mais vigilante e rigorosa nesta área quanto à fiscalização do cumprimento das posturas municipais, e de atuar de forma sempre mais complacente nas áreas suburbanas.

Assim, reforçando o papel pedagógico da civilização do centro urbano, Pereira Passos buscou estabelecer artérias de ligações diretas do centro com todas as direções da cidade, como já foi assinalado na explicação de sua visão organicista de cidade. Para tal integração, quatro grandes vias foram projetadas e três foram construídas ligando a região central da cidade aos bairros do subúrbio¹⁰⁷.

O Teatro Municipal, um empreendimento de forte significação aristocrática, fora descrito pelo Prefeito como obra de "*elevado alcance moral*" e "*meio de alcance popular*"¹⁰⁸, servindo tanto para o deleite estético da elite urbana da cidade, como para a educação dos moradores das regiões oeste e norte da urbe. O aquário público fora construído no centro da cidade, bem como a maior parte dos parques e jardins, nos quais Pereira Passos colocou coretos com bandas de música para tocar em alguns dias da semana, a fim de divertir os cidadãos¹⁰⁹.

A intenção de Pereira Passos era tornar o centro da cidade um lugar para o convívio "civilizado", um espaço que convidaria os habitantes dos mais diversos locais do Rio de Janeiro a freqüentá-lo, uma vez que seria lugar de aprendizado da ética urbana, da civilização que deveria tomar toda a cidade. É o que podemos perceber em seu comentário sobre a ocupação do espaço público na *Promenade des Anglais*, a principal avenida da cidade francesa de Nice.

¹⁰⁷ Relembrando: foram construídas a avenida Mem de Sá, a via que ligava a rua da Carioca com a Visconde de Rio Branco e a artéria urbana que ligava a rua Visconde de Inhaúma com a rua Marechal Floriano. Além disso, o Prefeito deixou pronto os estudos para a construção de uma via ligando a avenida Francisco Bicalho à rua Barão de Mesquita.

¹⁰⁸ Cf. Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 2 de abril de 1904. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1904. P. 47.

¹⁰⁹ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 104.

"Todos os dias, durante a estação invernal, das 10 h da manhã às 4 h da tarde, enquanto o sol se conserva acima do horizonte, fica o passeio dessa avenida apinhado de homens, mulheres e crianças, que a percorrem em todas as direções ou sentam-se sobre os bancos.

É o que não temos aí.¹¹⁰"

Demonstrando-se um tanto desolado, Passos manifesta decepção pela pouca utilização das principais avenidas do centro do Rio de Janeiro pela sua população. O seu interesse em que o carioca utilize as novas avenidas do centro da cidade torna-se patente quando escreve em tom de lamentação sobre o pouco uso do espaço público do centro do Rio de Janeiro: "*É o que não temos aí*".

Tal perspectiva pedagógica fora pensada como um meio possível de levar a civilização ao subúrbio, pois o carioca, ao freqüentar o centro, seja para trabalho ou lazer, levaria de volta ao seu local de moradia a civilidade, a ética urbana e a educação estética necessária para se disseminar a civilização por toda a cidade.

Pereira Passos era membro da elite carioca perplexo com o rápido crescimento da população da cidade¹¹¹ e do potencial de ruptura social em que isto implicava. Assim, buscou na alternativa conservadora de elevar espiritualmente o operariado e oferecer-lhe melhores condições de vida, a possibilidade de conservar a ordem burguesa da cidade e evitar grandes conflitos sociais. Passos pensou um projeto de integração urbana, embora este fosse de integração conservadora.

Com efeito, na perspectiva deste projeto, o Prefeito idealizou escolas para a formação profissionalizante dos filhos de operários, como fez no bairro suburbano do Engenho de Dentro¹¹², lutou pela criação de um imposto ao comércio, que denominou "imposto dos pobres", a fim de amparar os habitantes mais pobres da cidade¹¹³,

¹¹⁰ Francisco Pereira Passos. *Notas de Viagem. Cartas à um Amigo*. Rio de Janeiro: Olímpio de Campos e C., 1913. P. 20.

¹¹¹ Passos considerava, por exemplo, o problema da habitação como o maior desafio urbano da cidade, o que dá nota de sua perplexidade com o crescimento populacional do Rio de Janeiro. Cf. Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 5 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 14.

¹¹² Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 39.

¹¹³ *Ibidem*. p. 39-40.

acrescentou algumas escolas à exígua rede de ensino básico do Rio de Janeiro nos bairros das áreas norte e oeste da cidade, bem como transferiu escolas públicas - quase todas concentradas no centro - para o subúrbio, a fim de educar os filhos dos operários do Rio de Janeiro.

Todavia, a obra que mais destacou esta intenção do Prefeito foi a construção de uma vila operária na Avenida Salvador de Sá. A construção desta Vila operária foi designada por um decreto de janeiro de 1904, no qual a Prefeitura incumbia-se de executar a obra¹¹⁴.

Na avaliação de Pereira Passos, o problema habitacional do operariado seria o maior problema social não só do Rio de Janeiro, mas de todas as grandes cidades do mundo. Diante de tal desafio, o Prefeito entendia que a construção de vilas operárias seria a única solução eficaz para os problemas sociais da cidade. Segundo Pereira Passos:

"Acredito que por essa forma [a construção de vilas operárias], terá a municipalidade deste Distrito resolvido, pelo menos no que ele tem de mais urgente e essencial, o magno problema social, que ainda hoje tanto agita as cidades mais adiantadas do velho continente.

E essa solução se me afigura a única verdadeiramente prática, senão a única capaz de resultados satisfatórios, à vista das tentativas já feitas por outras vias, sem êxito de qualquer espécie"¹¹⁵.

A escolha da Avenida Salvador de Sá como lugar para a construção deste conjunto habitacional foi estratégica nos planos do Prefeito, pois a avenida era próxima ao centro urbano, local de trabalho da maioria dos operários e centro exemplar da civilização na cidade. Segundo Pereira Passos:

¹¹⁴ O decreto foi o n. 979, de 5 de janeiro de 1905. Era comum na época que este tipo de obra fosse feita pela iniciativa privada, por concessão pública. No entanto, conferindo grande importância a obra, Pereira Passos não abriu mão de assumir a empreitada, alegando que a iniciativa privada só buscaria o lucro e, por conseguinte, poria em risco a capacidade do operário arcar com os custos do pagamento de sua moradia, atingindo assim, conseqüentemente a finalidade maior da obra. Ver: Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 5 de setembro de 1905. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1905. P. 81-82.

¹¹⁵ Ibidem. p. 21.

"Assim, na avenida Salvador de Sá, que tão apropriada me pareceu para a edificação de vilas operárias, devido a sua proximidade dos centros de trabalho, apenas serão construídos alguns grupos de habitações higiênicas, de módico aluguel"¹¹⁶.

A Prefeitura deu início também ao processo de construção de uma segunda vila operária na região sul da cidade, onde havia comprado um terreno junto a praça da Glória, local também próximo do centro urbano, ao qual se ligava pela recém inaugurada Avenida Beira Mar¹¹⁷. Da mesma forma, iniciou um terceiro empreendimento de habitação operária na rua São Leopoldo, nas proximidades da Avenida Salvador de Sá¹¹⁸.

Pereira Passos, que havia tido contato com as obras de Saint Simon, quando estudou Economia Política no *Colège de France* da Paris de 1880, atribuía ao operariado um papel relevante no processo de desenvolvimento da civilização. Estes, devidamente educados e governados por homens das ciências e das artes, deveriam ter papel destacado nesse processo. Na mensagem à Câmara Municipal de setembro de 1905, Pereira Passos assim classificava os operários em seu papel social:

"Correspondendo ao meu apelo, consubstanciastes no decreto n. 1042, de 18 de julho do ano findo, as providencias que devem ser tomadas sobre o assunto, permitindo-me, por essa forma, tentar a experiência que a situação das classes menos favorecidas da fortuna exige dos detentores da administração pública, convencidos da necessidade de proporcionar a esses modestos, mas valiosos obreiros da civilização, uma parte, ao menos, dos benefícios por ela espalhados"¹¹⁹.

Pereira Passos classifica os operários como "*modestos, mas valiosos obreiros da civilização*", ou seja, embora não os considerasse como os atores mais relevantes no processo de desenvolvimento da civilização, como seriam os intelectuais,

¹¹⁶ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 20.

¹¹⁷ Ibidem.

¹¹⁸ As três vilas operárias estão indicadas como em processo de construção na sua última mensagem, ver: Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 5 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 14.

¹¹⁹ Ibidem. p. 19.

artistas e cientistas, Passos atribuía um lugar aos operários neste processo. Os trabalhadores manuais, uma vez alojados com dignidade e educados para a manutenção da ordem e a obediência aos preceitos de uma elite ilustrada, ocupariam um lugar, embora modesto, como operadores da civilização.

Nota-se também na mensagem do Prefeito o intuito de elevar o papel da classe operária na sociedade brasileira. Deve-se assinalar que, para esse fim, Passos a designa como "obreira da civilização", quando poderia tê-la qualificado como "obreira do progresso", uma vez que o papel desempenhado por esta estava sobremaneira ligado ao desenvolvimento material - operação de máquinas industriais, construção civil etc. No entanto, no intuito de elevação da classe operária, Passos seleciona o substantivo "civilização" para a sua designação, a seu juízo, um termo mais nobre, indicador do valor fundamental a ser reverenciado. Embora aludindo a uma classe social que lida diretamente com o desenvolvimento material, Pereira Passos sente-se à vontade para associá-la com a idéia de civilização, uma vez que esta idéia englobaria e superaria a idéia de progresso, conferindo sentido ao seu movimento histórico.

4.8

A Idéia de Civilização nas Mensagens do Prefeito

A importância conferida pelo Prefeito à idéia de desenvolver uma civilização na cidade aparece freqüentemente nas suas mensagens à Câmara Municipal do Rio de Janeiro. No âmbito dessa preocupação, figura também uma espécie de "diagnóstico" do estado ou "grau de civilização" na cidade, sua situação naquilo que seria percebido como o processo de desenvolvimento do movimento histórico da civilização, como se observa a seguir:

"Ao mesmo tempo encetei os melhoramentos de que a cidade é tão carecedora, já no que diz respeito a abertura de novas vias de comunicação, já no que se refere ao alargamento das

atuais, a reforma do calçamento, a arborização, ao ajardinamento das praças, ao embelezamento dos nossos melhores logradouros públicos, ao desenvolvimento das diversões populares gratuitas, já, finalmente, cuidando da extinção de males arraigados que davam a nota deprimente do atraso da nossa civilização.¹²⁰"

A situação do movimento da civilização no Rio de Janeiro era considerada por Pereira Passos como sendo de "atraso". No entanto, o Prefeito se diz combatendo tal "atraso", o que demonstra fazer através de dois focos de ação articulados: o melhoramento estético e viário da cidade:

"(...)abertura de novas vias de comunicação(...), alargamento das atuais, a reforma do calçamento, a arborização, ao ajardinamento das praças, ao embelezamento dos nossos melhores logradouros públicos" - e da regulamentação da ética urbana - "cuidando da extinção de males arraigados".

Assim, as armas utilizadas pelo Prefeito para combater o "atraso da civilização" no Rio de Janeiro seriam o reordenamento viário da cidade, seu aprimoramento estético e a regulamentação da ética urbana.

Na avaliação de Pereira Passos, o Rio de Janeiro, antes de sua ação reformadora, não era um espaço digno de um povo civilizado, não podendo portanto estar à altura de ser a capital nacional. A ausência de atrativos e a falta de primor estético para com o espaço urbano afastariam a população do centro da cidade, reduzindo assim a ação civilizadora à esfera privada de cada família, o que denunciava a ausência do poder público em seu dever civilizador.

"Velhas usanças se mantinham que, em muitos casos, lhe negavam os foros de capital e mesmo de simples habitat de um povo civilizado. Deficiências de vias de comunicação(...) carência quase completa de embelezamento ou de quaisquer atrativos nos logradouros públicos, afastando deles a população; edificação antiquada, anti-higiênica, anti-estética e uma infinidade

¹²⁰ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 7.

de outros defeitos a atestarem o longo e contínuo descaramento das mais palpitantes necessidades públicas"¹²¹.

No que tange ao "estado de civilização" do Rio de Janeiro quando da sua posse, o quadro aterrador da cidade que Pereira Passos descrevera foi se modificando. Da cidade que não merecia ser "*habitat de um povo civilizado*", presente na mensagem de setembro de 1903 - entre outras coisas pelos hábitos condenáveis de seu povo - passava-se à cidade cujo o povo demonstrava "elevada civilização". É o que podemos perceber, sete meses depois na mensagem do Prefeito ao Conselho Municipal, de abril de 1904:

"Muito tem concorrido para os progressos que, no tocante à jardinagem e embelezamento da cidade vamos realizando, com o decidido auxílio do povo, a cuja guarda e vigilância se acham entregues os nossos jardins, sobretudo os abertos nos quais ninguém toca sequer, nem consente que os menos avisados o façam. É fato que sobremodo abona o bom gosto, o critério e a elevada civilização do povo desta capital".

Assim, na ânsia de ver a cidade do Rio de Janeiro civilizada, fim maior de sua reforma urbana, Pereira Passos constrói a imagem de um carioca ideal, que se sobrepõe ao real. Este, muitas vezes maltrapilho e descalço, denunciava em seus hábitos, posturas e expressões corporais as marcas de uma cidade escravista, distante dos padrões europeus que o Prefeito vislumbrava.

A cidade ideal de Pereira Passos inspirava-se nos países tidos como "civilizados" - Europa e América do Norte -, os quais deveriam ser paradigmas à nova ética urbana que o Prefeito tencionava implantar. É como se pode constatar em um dos trechos da penúltima Mensagem do Prefeito, em abril de 1906, último ano de sua gestão, quando aborda o problema da falta de fiscalização na venda das carnes verdes:

"E tratando-se da fiscalização do gênero de consumo que é reconhecido como veículo de grande número de germens infectuosos, para cujo rigoroso exame todas as cidades de certa importância dos países civilizados possuem bem montados laboratórios (...)"¹²².

¹²¹ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 5-6.

Da mesma forma, Pereira Passos toma o exemplo das nações ditas "civilizadas" quanto ao serviço de assistência municipal:

"Quanto ao serviço de assistência municipal, cuja importância não preciso encarecer, e que se me afigura um dos que mais exigem nossa atenção e cuidados, pela sua natureza essencialmente municipal e pela crescente importância que tem assumido nas nações civilizadas, como sendo uma das obrigações que mais se impõem à administração pública"¹²³.

Contudo, embora não mais importante que a idéia de civilização para Pereira Passos, a idéia de progresso aparecia também com frequência nos discursos do Prefeito. Não obstante esta palavra ter adquirido cada vez mais a conotação de desenvolvimento material no período republicano, no texto de Pereira Passos, ela aparece sempre com o sentido de melhoria, de um melhoramento contínuo projetado adiante: "*É notável o progresso das edificações nas ruas melhoradas. No decurso do ano de 1905 foram iniciadas 180 construções nestas ruas, e se acham concluídas 111, das quais 90 já habitadas*"¹²⁴.

É interessante notar que, embora o texto aborde uma dimensão da economia da cidade, a utilização textual do termo "progresso" não tem a sua referência postada na obra de construção civil em si, mas no papel de ilustração que a obra desempenha em um processo de melhoramento contínuo e mais amplo que ela mesma.

No seu discurso, Pereira Passos alude ao "*progresso das edificações*", associando portanto a palavra "progresso" ao termo "edificações", conferindo assim um sentido de melhoria continuada, projetada adiante. Percebe-se que o sentido não é o de designar o crescimento das edificações em si como progresso, como um valor em si, o

¹²² Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. P. 25.

¹²³ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. P. 110.

¹²⁴ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 45.

que seria designado, caso fosse a intenção do Prefeito, com a exclusão da palavra "edificações" do texto, no qual se encontra associada com o termo "progresso". Neste caso, tem-se: "*É notável o progresso nas ruas melhoradas*", o que seria apropriado para designar o progresso como valor em si.

Deve-se ressaltar também que o texto remete ao avanço do melhoramento no tempo, pois a mensagem, escrita em 1906, buscou evidenciar um processo de melhoria em avanço, que se realizava desde o ano anterior. Ainda, o melhoramento é desdobrado em vários aspectos, número de construções iniciadas, número das efetivamente construídas e, ainda, a quantidade daquelas já habitadas, o que indica uma tentativa de ilustrar ao leitor a forma de tradução do movimento do progresso, a intensidade do seu ritmo.

No entanto, não obstante o intuito de Pereira Passos em fomentar o "*progresso da cidade*", este, como já se teve ocasião de perceber, buscou, de forma um tanto paradoxal para o sentido moderno da palavra, operar também uma conservação. Segue um trecho da primeira Mensagem do Prefeito, quando este anuncia o caráter do progresso que pretende estimular no Rio de Janeiro:

"Procurei com sumo cuidado evitar este escolho. Não me seduziu a glória de substituir de chofre as nossas vielas de seis e sete metros por magestosas avenidas de largas comparáveis as das grandes metrópoles européias, onde a abundância de capitais permite rasgá-las e as condições climatológicas as aconselham. Pensando que sem continuidade não há progresso real, procurei determinar a transformação gradual da nossa cidade sem onerar as gerações futuras com grandes encargos"¹²⁵.

Assim, pode-se notar que, na concepção de Pereira Passos, o progresso real, ou seja, aquele que tem efeitos duradouros, que estimula a continuidade de um melhoramento, somente se opera quando dando continuidade a uma realidade anterior. Nesta perspectiva, o Prefeito reforça a idéia de continuidade, quando afirma que "*procurará determinar a transformação gradual da nossa cidade*". A percepção da necessidade de impor-se um ritmo gradual à transformação urbana do Rio de Janeiro

¹²⁵ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 11.

parte da visão conservadora de progresso de Pereira Passos. Para este, o progresso não deve ser operado de forma abrupta, com uma ruptura radical através de uma intervenção urbana decisiva que o configure acabado, mas a partir de firmes e continuadas intervenções do poder público sob o espaço urbano. Com este discurso, Passos antagoniza com a idéia de progresso que vaza das considerações filosóficas do pensamento anarquista e marxista, formas de pensamento político nos quais o progresso daria-se através de uma mudança radical da sociedade pela via da ação revolucionária.

Com efeito, pode-se afirmar que a idéia de progresso sustentada por Pereira Passos foi uma idéia de progresso conservadora. Uma idéia na qual as mudanças somente se efetivariam a partir de níveis de continuidade para com uma estrutura anterior que, por sua vez, permitiriam o desenvolvimento de níveis de mudança, os quais sempre deveriam ser operados de maneira gradual e continuada, a fim de não comprometer a conservação necessária ao movimento do progresso.

Portanto, mais do que crescimento econômico e tecnológico, o progresso era, no entender de Pereira Passos, um desenvolvimento gradual e contínuo de melhoramento projetado adiante que opera um movimento de transformação e conservação.

Logo, na concepção do Prefeito, o progresso era o desenvolvimento de uma civilização, o que supunha a reverência à um passado que informa e legitima a situação presente de uma civilização. Por isso, fora fundamental à Pereira Passos a reverência à tradição da cidade¹²⁶ e aos seus vínculos com um passado remetido mesmo a sua fundação por Estácio de Sá, um passado que a ligaria à tradição da cultura europeia a qual lhe teria permeado através da colonização portuguesa. Assim, o significado de progresso estaria para além do simples desenvolvimento material, embora não o excluísse. Elementos como a moral, a ética, a organização política e social e a cultura também seriam manifestações do movimento do progresso. Pode-se detectar tal

¹²⁶ Quando apontamos a preocupação de Pereira Passos em reverenciar a tradição da cidade, estamos fazendo referência a tradição constituída pelo poder público em sua ação tida como "civilizadora" ao longo da história do Rio de Janeiro, ou seja, ações que reforçaram a ligação da cidade com elementos da cultura europeia. Sem dúvida, o Prefeito Pereira Passos, longe de afirmar as tradições populares na cidade, procurou combater boa parte delas, por considerá-las indignas de uma "cidade civilizada".

preocupação em um discurso do Prefeito a propósito da conferência internacional americana realizada em agosto de 1906:

"Intenção ou acaso, porém, a vinda de tantos embaixadores das nações da América permitiu-lhes julgarem por si mesmos dos progressos que temos realizado, da largueza de nossos recursos, da imponência e dos encantos de nossa natureza.

Das informações insuspeitas que eles levarem às suas pátrias provirão, sem dúvida, para nós os melhores frutos, no interesse do conceito que de nós formam, na expansão de nossas relações comerciais, e, sobretudo, no estreitamento dos laços morais e intelectuais"¹²⁷.

Neste texto, a palavra "*progressos*" aparece associada à "*relações comerciais*", uma expressão atinente ao campo econômico. No entanto, o Prefeito busca relacionar o termo "*progressos*" de maneira mais estreita com "*laços morais e intelectuais*" pois, utiliza o advérbio "*sobretudo*" para designar a relação de maior importância que o progresso do Rio de Janeiro faz a cidade ter com as nações da América, a relação de "*estreitamento dos laços morais e intelectuais*".

Assim, com o intuito de estreitar os laços morais com os membros das comitivas internacionais, Pereira Passos elabora toda uma série de eventos, visando mostrar os "*progressos da civilização*" em sua cidade. Dando continuidade ao último discurso citado, afirma o Prefeito:

"A excursão da Tijuca, a festa veneziana em Botafogo, o festival no Teatro Lyrico, deram aos eminentes diplomatas mostras do que conseguiram realizar entre nós, a natureza e o homem, ao mesmo tempo que lhes proporcionaram meios de aquilatar do valor de nossa cultura estética. A recente batalha das flores completou estas festas, que, espero, terão deixado favorável impressão nos nossos ilustres hóspedes, sentindo que os árduos e absorventes de seu alto cargo não permitissem que de todas elas participassem o estadista ilustre que nos visitou"¹²⁸.

Para mostrar uma cidade "civilizada" aos representantes das nações americanas, Pereira Passos busca inseri-los em um roteiro que os impressione tanto pela natureza exuberante da cidade, como a excursão à floresta da Tijuca, quanto pela ligação

¹²⁷ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 5 de setembro de 1906. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1906. P. 4.

¹²⁸ Ibidem.

da urbe com a cultura européia, como a festa de máscaras, com queima de fogos nos moldes venezianos, realizada em Botafogo, as apresentações no Teatro Lyrico e a aristocrática batalha de flores, uma das mais estimadas criações do Prefeito na cidade.

4.9

A Palavra Civilização através da Imprensa Carioca na Grande Reforma Urbana de 1903-1906

A palavra civilização foi amplamente utilizada pela imprensa carioca durante o período da Grande Reforma Urbana de 1903-1906. Ela apareceria remetendo a um conjunto de valores tais como: referência a um passado e esperança de um futuro faustoso como um valor em si, acima dos demais, sendo considerada relativa a outros valores ou mesmo sendo criticada como valor absoluto.

Embora, de uma maneira geral, a imprensa do Rio de Janeiro tenha recebido favoravelmente a Grande Reforma Urbana de 1903-1906, alguns artigos questionavam a necessidade de uma reforma urbana vultuosa, e mesmo a maneira pela qual o poder público tencionava civilizar a cidade. Certos articulistas consideraram as reformas urbanas do Rio de Janeiro perdulárias e destinadas somente a melhorar a aparência da cidade, sem solucionar as principais demandas da capital. Segundo tais críticos, os subúrbios teriam sido abandonados, enquanto a ação reformadora não seria mais que uma mera "*reforma de fachada*"¹²⁹, a fim de conferir ao Rio de Janeiro um "*verniz de civilizado*". É como podemos perceber em um artigo do jornal "*O Paiz*", escrito ainda nos primeiros meses das reformas urbanas da capital:

"Grato nos seria de certo que pelo mundo ressoasse a fama de sermos um povo grande e salientar que não basta gastar muito para se adquirir títulos a conceito tão honroso. Povos grandes, antes de tudo, são os que amam a liberdade, os que têm o culto do direito, os que

¹²⁹ O termo "reforma de fachada" foi consagrado pela historiografia criticista da Grande Reforma Urbana de 1903-1906.

zela a sua tradição de honradez, os que compreendem o valor do trabalho e da economia. Só aos espíritos supérfluos é que algum indivíduo ou Estado pensa fazer-se valer pelo estardalhaço de suas pompas verdadeiras ou chichisbeque pelo desperdício de seu ouro, pela exibição do seu luxo, pelo alardeamento de seu verniz de civilizado"¹³⁰.

No entanto, a despeito das críticas ao "*processo civilizador*"¹³¹ que o Prefeito tencionava desenvolver no Rio de Janeiro, a maior parte da imprensa carioca mostrava-se interessada na idéia de "civilizar" a cidade.

"Estimaríamos que o fotógrafo municipal dispusesse de tempo, ou também de recursos para também andar surpreendendo os nossos maus costumes: indivíduos deitados pelo chão, caídos, bêbados; meretrizes indolentes debruçadas, à mostra, às portas e janelas de suas casas; o barracão da Lapa; o mictório do largo do mesmo nome; as ruínas do mercado da Glória, um frade; e tantas outras coisas ridículas que infestam esta capital e que o tempo e a vontade enérgica do Prefeito se incumbiram de destruir para dar lugar à civilização em todas as suas maneiras de melhorar e aperfeiçoar"¹³².

É interessante notar a crença no tempo como fator de progresso da civilização: "*o tempo e a vontade enérgica do Prefeito se incumbiram de destruir para dar lugar à civilização*". De qualquer forma, a despeito mesmo da ação do poder público, o tempo, por si só, já seria agente da civilização, melhorando assim alguns aspectos da cidade considerados incivilizados. Esta concepção da ação do tempo revela a crença otimista na idéia de progresso como um melhoramento constante projetado adiante, como já se teve oportunidade de assinalar. Entretanto, o que sobressai no texto é o seu o final, no qual o autor escreve: "*para dar lugar a civilização em todas as suas maneiras de melhorar e aperfeiçoar*". Assim, o autor não só emite um juízo de valor positivo para com a idéia de civilização, como era comum a época, como ressalta que a civilização tem várias maneiras de estimular os melhoramentos na sociedade. Temos aí, portanto, a idéia de civilização sobrepondo-se à idéia de progresso, pois ela seria a

¹³⁰ "Mais Juízo". O Paíz, 01/08/1903. Apud Brenna. Op. cit. p. 86.

¹³¹ Esse processo civilizador consistiria na efetivação gradual de todos aqueles elementos que assinalamos como sendo característicos da idéia de civilização do Prefeito Pereira Passos.

condutora do aperfeiçoamento e melhoramento da sociedade. A utilização da frase "*para dar lugar à civilização em todas as suas maneiras*" indica que a idéia de civilização manifesta-se em vários campos: econômico, social, cultural, da moral, do saneamento e da ética urbana, entre outros.

Com efeito, a imprensa do período da Grande Reforma Urbana de 1903-1906 fez menção à idéia de civilização com associações a diversos aspectos da vida. Um artigo na revista *Renascença*, por exemplo, associa o esforço civilizador empreendido no Rio de Janeiro com a finalidade de responder aos problemas econômicos do Brasil, compartilhando assim da visão das elites dirigentes do Governo Federal, que privilegiaram o aspecto do desenvolvimento material no processo de intervenção urbana da cidade. Na avaliação do articulista da revista:

"Procurar tornar o Rio de Janeiro, pois, uma cidade moderna, confortável e civilizada, é a necessidade indeclinável e inadiável do nosso problema econômico. O que se despende para alcançar esse desideratum não pode comprometer as nossas finanças, porque será despesa altamente remuneradora"¹³³.

Ainda na perspectiva do desenvolvimento material, o *Jornal do Brasil* apresenta um artigo sobre a Avenida Central, no qual destaca o seu aspecto de salubridade e limpeza, associando estes atributos à idéia de civilização:

"Ah ! Bem haja esse movimento forte e restaurador, esse hercúleo movimento de trabalho e de progresso, que vai transformando o Rio de Janeiro, outrora todo colonial e esconso, cortado de azinhagas e vielas, em ampla cidade de amplas avenidas, de ruas bafejadas pelas aragens salutares, banhadas de higiene, forradas de civilização"¹³⁴.

A civilização também aparece associada a uma nova ética urbana que se esforçando para eliminar os traços da cultura popular buscava afirmar novas posturas e símbolos ligados à cultura européia de matriz aristocrática, como sendo próprios de um

¹³² "Fotografia Municipal", O Commentario, janeiro de 1904, p. 37-38. Apud. Brenna. Op cit. p. 144.

¹³³ João de Barro, "Chronica", Renascença, maio, 1904. P. 83-86. Apud. Brenna. Op. cit. p. 187.

¹³⁴ "Avenida Central", Jornal do Brasil, 14/11/1905. Apud. Brenna. P. 391.

povo civilizado. O articulista da revista *A Avenida* manifesta o desejo - não sem uma certa ironia com o caráter restrito do espetáculo - de que uma ética urbana mais consoante com a cultura européia viesse a se alastrar para todo o conjunto da população carioca, como se observa a seguir:

"De que o Rio se civiliza tivemos uma prova no Sábado último [quando havia ocorrido a batalha das flores]...sentimos entretanto que a batalha não houvesse se generalizado entre os assistentes e que não passasse de uma manifestação a flores ao Presidente da República e à Comissão Julgadora"¹³⁵.

Por fim, a imprensa do período vincula a palavra "civilização" à idéia de desenvolvimento estético e cultural, o que pode ser notado em um dos eventos mais marcantes da reforma urbana municipal, o início da obras de construção do Teatro Municipal do Rio de Janeiro:

"No dia 20, às 2 horas da tarde, realizou-se com toda a solenidade o lançamento da pedra angular do grande edificio em construção do Teatro Municipal. Foi uma cerimônia concorridíssima, graças à simpatia que desperta a idéia de dotar a nossa capital com um teatro normal, velha aspiração de um grupo numeroso e distinto de homens que vêem no progresso da arte dramática uma afirmação da civilização do nosso meio"¹³⁶.

Em meio a tantos aspectos associados pela imprensa carioca à idéia de civilização, sobressaia a figura do Prefeito, a qual era vista como principal proponente e centro do processo de civilização do Rio de Janeiro. Embora coubesse ao Presidente Rodrigues Alves a iniciativa da Grande Reforma Urbana de 1903-1906, as obras do porto, da Avenida Francisco Bicalho, da Avenida Central e mesmo a escolha de Pereira Passos para alcaide da cidade, era o Prefeito que a sociedade carioca percebia como figura principal do desenvolvimento da civilização na urbe. Pereira Passos, mais que outras pessoas públicas destacadas da época, como Rodrigues Alves, Lauro Müller e Paulo de Frontin, era à quem a sociedade carioca depositava os créditos de "civilizador"

¹³⁵ *A Avenida*, 22/08/1903. Apud. Brenna. P. 93.

¹³⁶ "O Theatro Municipal". *O Malho*. 27/05/1905. Apud. Brenna. Op. cit. p. 356.

no processo de reforma urbana: "*É bem sensível já em muitos pontos a diferença que faz a cidade do Rio de Janeiro, sob a administração civilizadora do Prefeito que ela tem a honra de possuir*"¹³⁷.

Lauro Müller e Paulo de Frontin, administradores destacados na reforma urbana federal, eram personalidades associadas à promoção do progresso:

"A rotina e o carrancismo soffreram tremenda derrota, inflingida em campo raso pelo incansável Ministro da Indústria, esse gênio progressista que se chama Lauro Müller, e pelo Dr. Paulo de Frontin, honra e lustre da nossa engenharia"¹³⁸.

Não obstante a admiração registrada pela imagem de civilizador do Prefeito, a imprensa do Rio de Janeiro também entendia a reforma urbana da cidade como obra cabível não somente a um grande homem, de um *despotés civilizador*, como era percebido por muitos o Prefeito Pereira Passos, mas como uma obra de várias gerações da cidade. O Rio de Janeiro, como cidade formada¹³⁹, não poderia furtar do legado das gerações futuras aquilo que seria a herança da civilização brasileira. No entanto, parte significativa da imprensa do Rio de Janeiro atribuiu à gestão de Pereira Passos uma ruptura com o desleixo urbanístico do Império que, segundo setores da elite carioca, teria se descurado com este aspecto da civilização.

A preocupação com o futuro da cidade fazia parte dos interesses de uma parcela da elite carioca, que, anos à frente, viria a orgulhar-se do passado glorioso do Rio de Janeiro que ajudara a construir. Segundo um articulista da revista *O Commentario* a propósito do advento das obras do Teatro Municipal:

"Se não pensarmos um momento em trabalhar para o futuro nunca o Rio de Janeiro será uma cidade visitável. A vista curta faz isso mesmo que preocupa os carranças. Foi por só enxergarem o que se precisa "agora" que do século XIX só nos ficou o jardim da Praça da República, a casa das moedas e o edifício do correio. (...) É preciso olhar para diante. A cidade

¹³⁷ "A Nova Urbs, O Commentario, junho 1904, p. 83-84. Apud Brenna. Op. cit. p. 191.

¹³⁸ Ferreira da Rosa, "Avenida Central", Kosmos, novembro, 1905. Apud. Brenna. Op. cit. p. 403.

¹³⁹ A diferença entre cidades formadas e cidades criadas foi estabelecida pelo arquiteto e historiador da arte italiano Giulio Carlo Argan. A História da Arte como História das Cidades. São Paulo: Companhia das Letras, 1983.

não é nossa. Nós morremos, e ela fica. Deixemos a nossos filhos algum sinal do nosso adiantamento para que eles se julguem obrigados a dar maiores provas da sua civilização.

Roma ainda hoje admira a obra do Império dos Césares. É que eles estavam bem convictos de que, governando, não se deviam cingir à existência própria, mas a existência da humanidade"¹⁴⁰.

Na perspectiva de se estimular o ideal de civilização no Rio de Janeiro para as gerações futuras, visando projetar, ao mesmo tempo, um futuro e um passado glorioso à cidade do século XX, está o discurso de Aureliano Portugal, Secretário do Prefeito do Distrito Federal, quando da inauguração de uma fonte com escultura em mármore na Praça da Glória, que fora oferecida pelos empresários vinícolas portugueses, os irmãos Ramos Pinto.

É interessante notar que no discurso o vigor da presença da civilização no Rio de Janeiro não é somente ressaltado nas ações daquele momento presente, mas como a acumulação de experiências que precediam a própria emancipação política do país. A civilização, no seu aspecto de desenvolvimento urbano, era percebida como fruto de uma ação passada e um esforço presente com vistas ao futuro da cidade. Segundo Aureliano Portugal:

"A festa que no momento aqui nos reúne é, ao mesmo tempo que um brilhante episódio, para ser gravado com letras de ouro nos fastos da nossa civilização e do nosso progresso, uma das melhores, uma das mais gratas consagrações dessa benemérita campanha que, há quase três anos, se vem lidando, sem desfalecimentos, em prol do engrandecimento desta cidade.

Animadora e dignificante luta essa, senhores, inspirada pela fé inabalável nas energias e no destino de um povo, pois representa, ao mesmo tempo, um vigoroso esforço no sentido do futuro e a melhor consagração da obra ingente e imperecível do passado !

Remontando a menos de cem anos na vida desta cidade, muito longe a encontraremos do que já era ao findar do século passado !

A veremos em limites estreitos, apertados, fora dos quais os maiores obstáculos pareciam de molde a tolher-lhe para sempre os estos do desenvolvimento.

Extensas baixadas, sujeitas a periódicas inundações do mar, que, pelo interior, se insinuava em numerosos braços, longas valas, numerosos alagadiços (alguns verdadeiras lagunas), pântanos infectos, morros escarpados, erguidos abruptamente de quase todos os lados, pareciam assinalar os termos fora dos quais a natureza decretara que o homem não passaria.

E, decorridos menos de um século, a cidade, que vimos contemplar em tão apertada e difíceis condições, já passara a apresentar proporções verdadeiramente colossais.

Palmo a palmo conquistara a área dos pântanos, transpusera as baixadas, trepara pela encosta dos morros, ocupando, altiva, seus comoros, rolara pelas vertentes opostas,

¹⁴⁰ "Theatro Municipal", *O Commentario*, abril, 1904. P. 306. Apud. Brenna. Op. cit. p. 173.

penetrara ou escalara ousadamente as montanhas abruptas, e por toda a parte plantara habitações, deixando em cada ponto sinais inequívocos da fecunda passagem de uma raça forte, laboriosa e tenaz"¹⁴¹.

Com efeito, tomando como base os dois últimos artigos apresentados, pode-se constatar que o processo de modernização do Rio de Janeiro conduzido pela Prefeitura e estreitamente associado à idéia de civilização foi percebido de maneira positiva tanto como um processo que se apresentava em oposição à tradição da cidade, como um que se desenvolvia acrescentado à evolução desta tradição.

Não obstante, a Grande Reforma Urbana de 1903-1906 foi vista como detratora das tradições da cidade. O processo de modernização urbana, conduzido em sua maior parte pela municipalidade foi visto com um olhar nostálgico que despertava a saudade do Rio de Janeiro antigo, de suas vielas, esquinas e pequenos monumentos. A "civilização", tão propalada a época era retratada como opositora da tradição encarnada nas antigas vias, edificações e hábitos populares. A "civilização" era tida como uma força monumental que esmagava a simplicidade do carioca, diminuindo-o na sua cidade ao erguer novas avenidas, monumentos e praças amplas que subtraíam as referências habituais do cidadão que transitava pelo centro do Rio de Janeiro. É como se averigua através do artigo de Mário Pederneiras na revista *Kosmos*, na qual simula um diálogo entre dois personagens: Márcio, deslumbrado com a modernização da cidade, e outro representante de si mesmo, crítico do "processo civilizador" encetado pela Prefeitura. Seu posicionamento crítico é expresso em um sentimento nostálgico quanto à cidade estimada que sucumbia ante os "progressos da civilização":

"Deixaremos a terrasse de um desses alegres cafés modernos, cheios de uma palradora mocidade fútil, cantante da alegria feminina de uns vestidos claros, e empreenderemos essa viagem civilizadora, pelo consolo de uma rua larga e nova, em busca de algo que nos descobrisse, ali, a saudade lamentosa das tradições.

¹⁴¹ "Discurso proferido pelo Dr. Aureliano Portugal, Secretário do Prefeito do Distrito Federal, no dia 21 de fevereiro de 1906, por ocasião de se inaugurar, no jardim da praça da Glória, a fonte artística de mármore, oferecida à cidade do Rio de Janeiro, pelos industriais portuenses Adriano Ramos Pinto e Irmão. Apud. Brenna. Op. cit. p. 458.

Para Márcio, nesse trecho novo da vida carioca, nenhuma reminiscência, sequer, de antanho, do velho Rio que desaparece, encontraríamos: nenhuma.

A mim, alimentava-me a esperança enlevadora de encontrar, no esquecimento de um uso, de um costume simples, a antiguidade patriarcal da minha simples cidade carioca.

Curiosos, ávidos, lá íamos para olhar o casario novo da avenida, para o tromento desabalado das suas cúpulas, que estendiam já, pelas calçadas primeiras sombras dos seus vultos negros.

Nada. Tudo novo; tudo civilização, desde o feitio semi-circular das vitrines, ao estilo arte-nova das frontarias; desde a miúda pedra arabescada do calçamento, à polychromia estonteante das pinturas. Tudo novo de hoje, sem o resquício de um velho hábito, nem a reminiscência de um costume antiquado.

Ávidos, curiosos, seguíamos por essa longa Avenida encantadora, despertados, aqui, ali, pelo fom-fom modernos dos automóveis, pelo guisalhar novo da alimária dos fiacres. Márcio exultava.

Vês ? Tudo moderno, tudo civilização. São os autos que passam na inconsciência do seu mecanismo, no seu desgracioso feitio de fogões...a gasolina. É o engenho humano vencendo a elegância animal. Olha. Agora são os fiacres. É Paris, puro Paris, até na cor das lanternas e na posição desanimada dos cavalos. Tudo novo, tudo civilização.

E caminhávamos, ao lado um do outro, Márcio com a sua palrice de meridional, apontava as esquinas:

- Reconstrua, se és capaz, aqui nesse trecho o pedaço que existiu da tua velha cidade.

(...)

Que mais queres ? Voltemos, já se faz tarde e o frio aperta. Para lá só tens a supercivilização - O Theatro Municipal, o Palácio Monroe. - Eu seguia silencioso, roído desse despeito mal concentrado dos vencidos, notando defeitos, falhas de estéticas.

Como era cruel aquela verdade. Nesse longo percurso, desde o extremo comercial da Avenida, até aquele recanto sossegado e claro, por aquela rua suntuosa e clara, não encontraremos, sequer, o mais leve indício de uma tradição, a saudade viva de um costume antigo.

A civilização triunfava gloriosamente, esmagando toda a existência patriarcal da minha velha cidade carioca. Estava vencido, não havia dúvida.

E Márcio, com o seu ar alegre de triunfador, enumerava progressos que se iam fazer, posturas municipais que se iam votar, para a completa remodelação da vida carioca.

De repente, do assomo alegre de uma descoberta vitoriosa, exclamei:

- Ah ! Cá esta ! Ei-la, Márcio, olha, repara, certifique-se. Era impossível. Devíamos encontrá-la por força. Tinha quase certeza. Olha; é a velha, a inesquecível tradição. Veio plantar-se aqui neste recanto sossegado da avenida, sob a proteção silenciosa do velho convento.

E de fato. Quase enfrentando a suntuosidade magnífica do Palácio Monroe, já quase no fim desse ajardinado que acompanha o velho, o monumental Convento da Ajuda, eu descobrira a luz mortiça da pequena lanterna suspensa da baiana, vendendor de mendobi e de cuscús.

Sim ! Era ela, que ali estava, opondo ao clamor barulhento da civilização dominadora, a ingenuidade simples do seu pequeno comércio primitivo. De onde viera ? Talvez, das bandas afreguezadas da Central; talvez, das portas barulhentas do mercado. Sei lá.

Viera para ali, trazida, naturalmente, pela ambição do ganho, em busca de local mais lucrativo. E escolhera aquele recanto civilizado para oferecer ao transeunte moderno, a novidade excitante do seu mendobi e o sabor adstringente do seu cuscús.

Parei feliz. E lá vi o mesmo taboleiro tosco, assentado sobre a pequena banqueta em X, e era o mesmo, o clássico, o fogareiro em que crepitava a braza rubra do carvão da lenha, aquecendo os pequenos bolos roliços de mandioca. (...)¹⁴².

No artigo, o processo de modernização empreendido pela Prefeitura, representado pelo deslumbramento de Márcio, dialoga com a tradição popular, arquitetônica e urbanística da cidade, representado pelo sentimento nostálgico do personagem que encarna o autor. No diálogo fictício da modernização com a tradição, a civilização aparece como regulamentação da ética urbana através da proibição de hábitos populares tradicionais do Rio de Janeiro - "*enumerava progressos que se iam fazer, posturas municipais que se iam votar, para a completa remodelação da vida carioca*"; aparece também como remodelação urbanística e arquitetônica da cidade - "*reconstrua se és capaz, aqui neste trecho, o pedaço que existiu da tua velha cidade*"; como progresso técnico - "*são os autos que passam na inconsciência vertiginosa do seu mecanismo, no seu desgracioso feitio de fogões...a gasolina*"; como assimilação à cultura européia - "*É Paris, puro Paris, até na cor das lanternas e na posição desanimada dos cavalos*" e, por fim, pela atividade cultural e estética - "*Para lá só tens a supercivilização - O Theatro Municipal, o Palácio Monroe - Eu seguia silencioso, roído desse despeito mal concentrado dos vencidos, notando defeitos, falhas estéticas*".

Contudo, deve-se ressaltar que é patente no artigo, mesmo pela quantidade de alusões ao termo e seus congêneres, a associação entre a reforma urbana empreendida pelo Prefeito Pereira Passos e a idéia de civilização. Esta idéia é percebida por Mário Pederneiras como estando associada à regulamentação da ética urbana, a despeito dos hábitos populares tradicionais no centro da cidade, à remodelação urbanística e arquitetônica do Rio de Janeiro, ao progresso técnico, à assimilação da cidade e dos seus habitantes à cultura européia, e à afirmação da atividade estética e cultural na cidade.

¹⁴² Mario Pederneiras, "Tradições", Kosmos, outubro 1906. Apud. Brena. Op. cit. p. 519-521.

3.10

O Vigor da Tradição de Civilização no Rio de Janeiro

Ao desenvolver-se referenciada na idéia de civilização, a reforma urbana de Pereira Passos evocou a herança simbólica do Império, para a qual um passado, a atividade estética e intelectual, o polimento e a urbanidade eram elementos fundamentais a serem sublinhados. Devemos lembrar, tomando como referência as várias edições do dicionário Moraes ao longo do século XIX, que a palavra urbanizar significava civilizar e que a urbanidade seria a expressão da internalização dos valores da civilização. Assim, podemos afirmar que a reforma urbana conduzida pela municipalidade do Rio de Janeiro constituiu um projeto de modernização conservadora.

Da mesma forma que a Coroa, a ação governamental de Pereira Passos não abrangeu o conjunto de sua população. Contudo, a ação do poder municipal sob a gestão de Passos pensou um projeto de promoção da civilização possível dada a limitação dos recursos, em geral já destinado pelo Governo Federal à reforma urbana do centro da cidade. Desta forma, Passos procurou retomar a importância do centro da cidade do Rio de Janeiro existente no período imperial como centro difusor de uma civilização. A partir dele, todos os habitantes do Rio de Janeiro teriam a oportunidade de imbuir-se do espírito civilizador presente no centro urbano da cidade, a fim de levá-lo consigo ao seu local de moradia. É a partir desta perspectiva que compreende-se o sentido das obras do Prefeito no centro do Rio de Janeiro, a projeção de duas vilas operárias próximas ao centro e a configuração do seu plano viário com quatro avenidas projetadas ligando o centro urbano aos bairros da atual zona norte do Rio de Janeiro.

No entanto, a reforma urbana de Pereira Passos desenvolveu a referência de civilização na cidade para além dos pontos específicos nos quais a sua ação reformadora atuou diretamente.

A obra da Avenida Central, pensada pelo Ministro Lauro Müller como artéria de distribuição das mercadorias do porto pelo centro urbano, tornou-se uma referência da civilização na cidade. Tal ocorreu não só pelo zelo estético com a nova via,

do que dão nota o concurso de fachadas para as suas edificações e o próprio zelo estético de seu projeto de construção, mas, sobretudo, pela sua viabilização como avenida de passeio, de intenso trânsito humano, condição facultada pela reforma urbana municipal.

Embora Lauro Müller houvesse claramente concebido a Avenida Central em função da modernização do porto do Rio de Janeiro, como artéria de escoamento de suas mercadorias¹⁴³, a intervenção urbanística de Pereira Passos na ligação da região portuária com o centro da cidade, por nós já detalhada, possibilitou a distribuição dos produtos desembarcados no porto por dois conjuntos viários. O primeiro, partindo da Rua da Prinha alargada, e o outro, iniciando-se no Cais da Saúde, ambos em direção à Rua do Sacramento, a fim de distribuir as mercadorias pelo centro urbano.

Assim, a reforma urbana de Pereira Passos propiciou a liberação do trânsito da Avenida Central, favorecendo o seu uso pelo pedestre e afirmando-a como lugar do *promenade* e do chique. Suas belas fachadas e lojas diversas de produtos importados tomaram o lugar da tradicional Rua do Ouvidor como "centro da civilização" na cidade.

Com efeito, embora o Governo Federal tenha projetado a Avenida Central como instrumento de saneamento urbano e, sobretudo, como elemento propulsor do progresso material¹⁴⁴, a sociedade carioca a percebeu, antes de mais nada, como uma obra pertinente ao que se entendia como sendo o "processo civilizador da cidade".

Contudo, de forma distinta do porto e da Avenida Francisco Bicalho¹⁴⁵ - obras federais associadas à referência do progresso material - a Avenida Central passou a inserir-se na referência das obras da reforma urbana municipal, ligada à idéia de civilização. Tal foi a dimensão deste fenômeno, e a sua percepção pela sociedade

¹⁴³ Ver: "Obras Futuras". *Jornal do Commercio*, 21/05/1903. Apud. Brenna. Op. cit. p. 57.

¹⁴⁴ É interessante notar, que na primeira metade de 1903, período em que as obras da avenida Central apenas se iniciavam, a nova avenida era notada sobretudo como obra de saneamento e do progresso material, sendo escassas as referências a mesma como lugar da civilização. No entanto, após a sua inauguração, em 15 de novembro de 1905, as menções à avenida Central como lugar da civilização passam a se multiplicar. Os exemplos são vários na imprensa carioca. Para esta comparação dos discursos ao longo do período da Grande Reforma Urbana de 1903-1906, ver: Brenna. Op. Passim.

¹⁴⁵ É importante notar que a avenida Francisco Bicalho nunca se destacou do ponto de vista social, cultural e político na cidade justamente por ser a via, praticamente exclusiva, do escoamento de mercadorias para a região norte e oeste da cidade.

carioca, que a revista *O Commentario* registraria: "*A avenida é um belo presente à cidade, e o cais é um ótimo presente ao Brasil*"¹⁴⁶.

Embora a recepção da obra da Avenida Central pela sociedade carioca favorecesse mais a referência da civilização que aquela inscrita na idéia de progresso material, o Governo Federal não deixou de assinalar junto à nova artéria um ícone que remetia à metáfora política do seu regime. O local escolhido para tanto não poderia ter sido melhor definido: o início da via, no Largo da Prainha, próximo ao porto, referência máxima do progresso material brasileiro. Este largo receberia uma estátua do Barão de Mauá, um empresário representante do progresso que, na avaliação republicana, não teria sido compreendido pelo Império. A estátua seria colocada, no entanto, de costas para a avenida, pois deveria mirar o porto, o lugar maior de um progresso que seria entendido pelo governo de Rodrigues Alves como desenvolvimento da agroexportação e importação de bens europeus, o que ratificava a posição periférica do Brasil na economia internacional.

Na outra extremidade da Avenida Central, junto ao Largo da Mãe do Bispo, uma referência simbólica distinta estabelecia-se. A região que, desde 1870, já abrigava nas suas proximidades o Teatro Lyrico e, em 1904, já recebera o novo prédio da Escola de Belas Artes, passara então a ser demarcada como lugar da estética e da cultura na cidade com a construção do Teatro Municipal, iniciada em 1905 e concluída em 1909. A presença do teatro na região não só afirmou a sua caracterização, como a ampliou, uma vez que um ano após o fim das obras do teatro, seriam concluídas as obras do novo prédio da Biblioteca Nacional, situada na Avenida Central em frente ao Largo da Mãe do Bispo. Os prédios da Escola de Belas Artes, do Teatro Municipal e da Biblioteca Nacional juntavam-se à imponência do Palácio Monroe, destinado às exposições do progresso brasileiro e mostravam a altivez da Grande Reforma Urbana de 1903-1906. No entanto, junto a eles estavam as edificações modestas do Teatro Lyrico, principal teatro nos tempo do Império e da antiga Câmara Municipal do Rio de Janeiro, um prédio

¹⁴⁶ "Avenida Central", *O Commentario*, abril, 1904.

histórico do período colonial, construído neste estilo, o qual fora associado à decadência urbana do Rio de Janeiro, que a sociedade carioca desejava apagar com as reformas¹⁴⁷.

No entanto, Pereira Passos, na condição de reformador da urbe optou por manter ambos os prédios, referências históricas do poder governamental, representantes do desdobramento histórico da ação civilizadora na cidade. A razão destas preservações foi a mesma que o levou a manter o Morro do Castelo no seu relatório de 1876: a reverência à tradição do poder governamental como elemento privilegiado no desenvolvimento da civilização. Assim, o Prefeito buscou manter o diálogo urbano entre o moderno e o tradicional, dando nota de seu projeto de modernização conservadora, coerente com a sua perspectiva culturalista de urbanismo.

A região final da Avenida Central passava então a conotar a referência simbólica da civilização no Rio de Janeiro. O conjunto formado por Escola de Belas Artes, Teatro Municipal, Biblioteca Nacional, Palácio Monroe, Teatro Lyrico e a Câmara Municipal colonial demarcavam o local como referência da reforma urbana municipal. A Avenida Central, em seu trecho final, próximo ao Largo da Mãe do Bispo, era o lugar privilegiado do poder da civilização no Rio de Janeiro. Ela encontrava-se, portanto, vincada em suas áreas norte e sul. Nesta, próximo ao Largo da Mãe do Bispo, a área representava a civilização, naquela, no Largo da Prainha, encontrava-se representado o progresso material. Assim, a Avenida Central que em uma extremidade conotava a referência do progresso, na outra identificava a referência da civilização.

Pensada como via privilegiada do progresso brasileiro, a Avenida Central fora concebida não só para ser agente deste projeto - cumpriria sua função de distribuidora das mercadorias do porto -, mas também como elemento de legitimação simbólico da República. Esta, como já foi assinalado no capítulo segundo, era ainda vista com desconfiança pelas camadas populares até fins do governo Campos Sales. Tais camadas sociais percebiam-se desamparadas da proteção da figura patriarcal do Imperador, além de perceberem nos gestores da República uma menor austeridade e probidade para com os negócios públicos.

¹⁴⁷ A imprensa carioca manifestava constantemente o interesse em acabar com a arquitetura colonial do Rio de Janeiro, a qual associava com os defeitos urbanos da cidade. Da mesma forma, os engenheiros ligados ao Clube de Engenharia associavam tal arquitetura à resistência ao progresso e ao que seria considerado o atraso urbano do Rio de Janeiro.

Desta forma, diante do descrédito popular de que sofria o regime, a reforma urbana federal fora pensada também como meio de legitimação política, que tinha na idéia de progresso, pensado enquanto desenvolvimento material, a metáfora política da República.

A fim de caracterizar o progresso como metáfora política do regime republicano, o Governo Federal tomou a iniciativa de promover uma série de inaugurações em datas-chaves nacionais e de celebração do regime. Assim, inventou uma inédita inauguração de eixo de avenida para a Avenida Central, celebração que ocorreu com toda pompa e ostentação dos méritos da República em 1904, no dia da emancipação política nacional, 7 de setembro. Segundo reportagem do *Correio da Manhã*:

"Todas as populações urbanas e suburbanas moveram-se, apesar da chuvinha de mulher resingueira, a ver a inauguração do eixo.

Ninguém sabia, porém, o que diabo queria dizer inaugurar o eixo.

Porque não há notícia nos anais das festas sublunares, de inaugurar-se uma coisa assim, tão abstrata e subjetiva"¹⁴⁸.

Da mesma forma, em 1905, quando da inauguração da grande avenida, foi escolhido o dia 15 de novembro, data da proclamação da República, nada mais adequado à exaltação do regime que se tencionava legitimar. No entanto, apesar da pompa programada para esta inauguração, um fortíssimo temporal tomou a cidade neste dia¹⁴⁹, frustrando a cena que a elite governamental projetara.

As "inaugurações" da Avenida Central foram pensadas como formas de solidificar o regime, sobretudo junto às camadas populares, as quais se esperava impressionar com a "grandeza do progresso republicano": "*As inaugurações da avenida vão ser fragmentadas para termos sempre muitas festas. Agora foi a do eixo, brevemente será a do primeiro lago, depois do primeiro mictório, depois...*"¹⁵⁰.

¹⁴⁸ D. X., "O Eixo", *Correio da Manhã*, 08/09/1904.

¹⁴⁹ As fotos da inauguração da avenida Central em meio ao forte temporal pode ser encontrado na revista *Kosmos* de novembro de 1905. Ver: Brenna. Op. cit. p. 394.

¹⁵⁰ *O Malho*. 10 de setembro de 1904.

Contudo, não obstante o esforço da elite dirigente republicana em associar a Avenida Central ao progresso e, em decorrência, o regime republicano à avenida, a decepção dos homens públicos da República não tardou em vir. Em fevereiro de 1905, portanto antes mesmo da inauguração da avenida terminada, o jornal *A Gazeta de Notícias* realizou um concurso, a fim de que se definisse um nome alternativo à grande avenida, pois a denominação "Avenida Central" fora considerada de pouca representação. Após se apurar os votos, qual não foi a surpresa da elite republicana ao ver que o nome mais votado para a principal artéria, que deveria ser o símbolo do progresso da República, foi o de "*Avenida Pedro II*".

Como tivemos ocasião de perceber, a Avenida Central, embora concebida pelo Governo Federal como lugar do progresso material, fora recepcionada pela população do Rio de Janeiro como espaço da civilização, uma idéia que não era associada à República, considerada corrupta e insensível aos problemas sociais de sua população. A tradição de civilização no Rio de Janeiro estava fortemente ligada à Monarquia, que melhor encarnou as referências da cultura européia, ao mesmo tempo em que conseguiu, no seu crepúsculo, associar-se às referências de proteção popular e afigurar-se como "guardiã da moral" na sociedade brasileira.