

DOSSIÊ TEMÁTICO

A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana*André Nunes de Azevedo**

Resumo – A rigor, não existiu uma única reforma urbana na cidade do Rio de Janeiro entre os anos de 1903 e 1906. Nesse período, ocorreram duas ações de reformulação urbana. A primeira, projetada pelo governo federal, operou-se em função da modernização do Porto do Rio de Janeiro. A segunda, planejada pela prefeitura a partir de uma perspectiva organicista, foi ampla e buscou integrar as diversas regiões da cidade ao seu centro urbano, pensado como lugar privilegiado da difusão da civilização. Neste artigo, analisam-se essas duas reformas processadas na gestão de Pereira Passos.

Palavras-chave: Pereira Passos; Rio de Janeiro; reforma urbana.

A reforma urbana idealizada e executada pelo prefeito Francisco Pereira Passos na cidade do Rio de Janeiro entre 1903 e 1906 foi objeto de uma série de estudos que constituíram um verdadeiro *boom* sobre o tema no curto período da primeira metade dos anos de 1980.¹

A irrupção repentina do interesse historiográfico sobre esta temática, concentrada em um curto hiato de tempo, pode ser explicada pelo contexto histórico de fins dos anos de 1970 e primeira metade dos de 1980, no qual a ditadura militar, que então governava o Brasil, começava a perder força política com o avanço do bloco de oposição, representado pela ascensão do MDB nas urnas, o sopro de renovação no movimento operário brasileiro que se fortalecia com as greves no ABC paulista, a formação da CUT e do Partido dos Trabalhadores, a ascensão dos movimentos populares, que emergiam com a formação das associações de moradores e de

* Doutor em História Social da Cultura pela PUC-Rio. E-mail: andazi@bol.com.br.

DOSSIÊ TEMÁTICO

favelados, e por toda a mobilização popular em torno do fim da ditadura que culminou no movimento das “diretas já”. Esta torrente de renovação política exigia o direito à cidadania e à cidade, ao seu livre uso e a sua apropriação popular pelos cidadãos. Eram as grandes cidades os palcos das principais greves, passeatas e comícios, o lugar onde a redenção dos cidadãos urbanos historicamente oprimidos pelo poder do Estado em consórcio com os grandes grupos privados nacionais se verificava.

A grande cidade, percebida como lugar histórico da repressão, deveria, por ironia da história, fazer-se o *locus* da libertação dos segmentos populares brasileiros. A historiografia sobre a cidade do Rio de Janeiro não recusou esse “ajuste de contas com a História”.

Obras como as de Jaime Larry Benchimol, Lia de Aquino Carvalho, Maurício de Abreu, Niemeyer Lamarão e Oswaldo Porto Rocha respondiam ao apelo à redenção da cidade do Rio de Janeiro, uma urbe historicamente marcada pela presença do Estado e de suas ações autoritárias no seu espaço urbano. Esses trabalhos procuravam denunciar a associação do grande capital privado com o Estado brasileiro no início do século XX, a fim de aburguesar o espaço urbano em detrimento das camadas populares.

Com essa perspectiva, essa historiografia não discerniu os distintos projetos de reforma urbana que se operaram no Rio de Janeiro da época, sob referências diferentes. Perceberam-nos como um bloco monolítico no cumprimento do intuito de excluir as camadas populares do centro da cidade, em uma verdadeira trama urdida pela burguesia brasileira e orquestrada pelo prefeito Pereira Passos.

Contudo, durante o processo de reformação urbana ocorrida no Rio de Janeiro entre 1903 e 1906, houve duas intervenções urbanísticas orientadas por sentidos distintos: uma conduzida pelo Governo Federal e projetada pelo ministro Lauro Müller e o engenheiro

DOSSIÊ TEMÁTICO

Francisco Bicalho; outra levada a cabo pela prefeitura do Rio de Janeiro por meio de Francisco Pereira Passos. Ambos os projetos de intervenção urbana resultaram da iniciativa do então Presidente da República Rodrigues Alves que, desde o seu discurso de posse, anunciara uma grande ação de reformulação urbana sob o pretexto de melhorar a imagem, a sanidade e a economia da capital federal, a fim de facilitar a imigração de estrangeiros ao Brasil, causa momentosa da lavoura cafeeicultora paulista, em crise de mão-de-obra desde a abolição da escravidão.²

No entanto, uma ampla intervenção urbana, conforme anunciara Rodrigues Alves, não se poderia limitar ao Porto e à região portuária do Rio de Janeiro, objetos da reurbanização a cargo do Governo Federal. Ela deveria atingir a estrutura viária da cidade. Para esse intuito, fazia-se fundamental alguém que unisse experiência administrativa ao conhecimento da urbe. Por isso, a despeito de especulações da imprensa que indicavam os nomes do paulista Antônio Prado e do matogrossense Joaquim Murtinho, o Presidente da República indicaria o nome de Francisco Pereira Passos para o cargo de prefeito da cidade.

Logo após a indicação do engenheiro Passos, Rodrigues Alves confere-lhe autonomia para projetar uma reforma urbana para o Rio de Janeiro, facultando-lhe, inclusive, governar os seis primeiros meses de seu quadriênio com a Câmara Municipal fechada. Em paralelo, Rodrigues Alves, por intermédio de seu ministro da Viação e Obras Públicas, Lauro Müller, designa um membro ilustre do Clube de Engenharia, Francisco Bicalho, para modernizar o Porto do Rio de Janeiro e operar uma reestruturação urbana na região portuária da cidade, a fim de permitir um melhor sistema de distribuição das mercadorias do porto pela cidade.

Tal reforma jogava um papel decisivo nos planos de equilíbrio orçamentário da União, pois a Constituição Republicana previu a sustentação do equilíbrio fiscal da Federação brasileira

DOSSIÊ TEMÁTICO

pelo artifício de conceder aos estados o direito à captação dos impostos sobre as suas exportações, ao passo que à União caberia a arrecadação dos impostos sobre as importações. Como na época o Rio de Janeiro era o principal centro consumidor de produtos importados, a ampliação do porto da capital e a construção de uma infra-estrutura viária para o escoamento dos seus produtos pela cidade tornavam-se fundamentais na estratégia de saneamento econômico do governo de Rodrigues Alves, um homem público cuja biografia política fora marcada pela atuação intensa no campo da gestão econômica nacional.³

Na visão 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 este assunto:

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. (Apud Brenna, 1985, p.311-312)

As obras de melhoramento do porto eram vistas, portanto, como a “base do sistema”, devendo, além do “saneamento”, aumentar o “comércio”, a “arrecadação das nossas rendas” e as

DOSSIÊ TEMÁTICO

“condições de trabalho”, maneira como se refere à necessidade de resgatar a imagem da cidade,⁴ 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 reforma urbana federal era pensada como um sistema urbano 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, pelo melhoramento da imagem externa do Brasil.

O projeto indicava a construção de um cais que, partindo do Arsenal de Marinha, estender-se-ia 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 Caju, 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 da 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 desses engenheiros que, no dizer de Maria Alice Rezende de Carvalho (1994), eram afeitos a “governar por retas”, a ciência deveria ser incontestável, com poucos limites à sua atuação, fossem eles provenientes da geografia ou mesmo da história da cidade.

Dentro dessa meta urbanística, a região portuária, localizada em um litoral cheio de irregularidades, com uma série de sacos e ilhotas, foi aterrada e retificada,⁵ permitindo o surgimento de uma série de ruas que se dispunham em uma relação de paralelismo e perpendicularidade, formando ângulos de 90 graus, e cujo conjunto final denotava um sistema de vias e quarteirões em harmonia simétrica (cf. mapa I e mapa II/0126). Tal ordenamento da

DOSSIÊ TEMÁTICO

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 para as sinuosidades e curvas que estabeleciam alternativas nas ligações viárias. Pensava-se 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 transistórica 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*, na edição de 21 de maio de 1903, fez a respeito das obras portuárias.

À beira-mar, em terrenos dessa área aterrada e em prédios que hão 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.

O movimento de todos os aparelhos do cais, bem como a luz, serão devidos à eletricidade. (Apud Brenna, 1985, p.)

DOSSIÊ TEMÁTICO

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.

Além de um propulsor do comércio externo, 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 cafeeira, sem nenhuma pretensão à industrialização. (Luz, 1975) O porto da capital seria a obra ideal para tal intuito, pois nenhum outro seria mais expressivo da situação comercial externa do país.⁶

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 (cf. mapa II/215 e 234). Essas 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 distribuição comercial para os sentidos norte e oeste da cidade, ao passo que a Avenida Central cumpriria o mesmo, mas para com os sentidos sul e centro da cidade.⁷

A Avenida do Cais fora projetada com 3.090 metros de extensão e 40 metros de largura, contando com um refúgio ao centro. (Pereira, 1992) Iniciava-se na Praça Mauá, que a separava da Avenida Central, estendendo-se 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 ferroviárias.

DOSSIÊ TEMÁTICO

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 constantes alagamentos. (Lamarão, 1991) Essa avenida foi a mais ampla de todas as abertas na Grande Reforma Urbana de 1903-1906. Contou com 95 metros de largura, para não mais que 1.380 metros de extensão. (Pereira, 1991) 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 canal.

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. (Azevedo, 2003)

A Avenida Central fora pensada pelos reformadores federais como uma obra de menor importância comparada à 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 ao porto. Segundo relatos da imprensa no período, Müller havia criado o traçado da Avenida Central (Brenna, 1985), o que parece ser pouco provável, dado ao fato de o engenheiro Pereira Passos já haver projetado uma avenida

DOSSIÊ TEMÁTICO

com 17,5 metros de largura ligando a Prainha a Santa Luzia, quando membro da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro, em 1876. (Passos, 1876) 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. (Apud Brena, 1985, p.346)

Ainda:

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. (Idem, p.331)

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, do Livramento, da Providência e da Saúde deixava o porto isolado do centro comercial do Rio de Janeiro (cf. mapa I/ 9; 21; 23 e 25). As únicas possibilidades para o escoamento das mercadorias do porto estavam na Rua da Prainha (cf. mapa I/87) e no antigo

DOSSIÊ TEMÁTICO

Caminho do Valongo, posteriormente chamado de Rua Camerino (cf. mapa I/38). Essa 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 morros. No entanto, a melhor alternativa para evitar 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 Prainha, até o Largo de Santa Luzia. (Pereira, 1992)

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 também foi representada pelos seus executores como tal (Brenna, 1985). 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 dessa 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, aparentava não somente ter compreendido, como também posto em prática pela 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, visto como desenvolvimento

DOSSIÊ TEMÁTICO

material baseado na agroexportação e no consumo de bens importados, fornecedores de um conforto que propiciava à elite brasileira sentir-se mais próxima da “civilização”. (Azevedo, 2002)

De maneira distinta, fez-se a reforma urbana conduzida pela prefeitura, tomando por base outras referências, que a inscreviam para além daquela do progresso material. Pereira Passos fazia parte de uma geração de engenheiros cuja formação era bem diversa daquela recebida pelos engenheiros formados no último quartel dos oitocentos e que estiveram à frente da intervenção urbana federal. Formou-se na Escola Militar da Corte, entre 1853 e 1856, uma época em que o ensino de engenharia encontrava-se ainda vinculado à administração e à formação do oficial do Exército. Na década de 1850, a infra-estrutura da sociedade brasileira apresentava um baixo grau relativo de desenvolvimento. Existiam apenas 27 engenheiros brasileiros atuando no país em 1865. O destino da quase totalidade dos engenheiros era a carreira de funcionário 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 restava trabalhar nos projetos técnicos da Coroa, nos quais a dimensão de progresso material encontrava-se subordinada a um ideal de construção de uma civilização, um ideal que seria o elemento orientador do projeto de reforma urbana de Pereira Passos. (Coelho, 1999)

Mesmo articuladas e mantendo o diálogo urbano com o conjunto de obras executadas pelo Governo Federal, o plano de intervenção urbana municipal operou-se de maneira distinta. Consistiu fundamentalmente na abertura, prolongamento e alargamento de um conjunto de ruas da cidade, modificando assim o sistema viário da urbe.

DOSSIÊ TEMÁTICO

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

A reformulação do sistema viário, essência do relatório da Comissão da Carta Cadastral, indicava cinco operações de reordenamento da estrutura viária da cidade. A primeira, visava desafogar o movimento, então intenso, entre os bairros do centro e aqueles localizados no sentido sul da cidade.⁸ Para tanto, projetou-se 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 Viúva.⁹ Tratava-se da Avenida Beira-Mar¹⁰ (cf. mapa II/203).

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 tal 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 (cf. mapa II/ 22; 37; 88; 088 e 181). Para efetuar essa linha de comunicação, foi necessário o alargamento das ruas da Assembléia e da Carioca, demolindo-se todas as casas do lado par, e também 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 par. (Prefeitura Distrito Federal, 1903-1906)

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

DOSSIÊ TEMÁTICO

A terceira operação viária ligava o litoral da região central aos bairros localizados no sentido norte e oeste da cidade. Essa intervenção formou uma linha de comunicação feita pelo Boulevard de São Cristóvão, Rua Visconde de Itaúna, Praça da República e Rua Marechal Floriano Peixoto prolongada até o mar (cf. mapa II/ 98; 36; 86; 102; e 30). Para efetivar essa operação, demoliram-se os prédios da rua estreita de São Joaquim, alargando-a e prolongando-a até o Largo de Santa Rita e demolindo os prédios do lado par da Rua Visconde de Inhaúma, alargando-a em toda a sua extensão. Assim, obtinha-se uma linha com 17 metros de largura e mais de quatro quilômetros 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 cidade. Com estas duas últimas operações de reformulação viária, ligava-se o centro da cidade aos bairros populares da região norte e oeste da cidade, ao mesmo tempo que se desafogava o tráfego das ruas estreitas do centro. (Id.ib.)

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. Nessa perspectiva, estabelecem-se duas grandes linhas. Uma que se formou pelo alargamento da Rua da Prainha, desde o largo do mesmo 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 (cf. mapa II/ 035; 53 e 83). 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 (cf. mapa II/ 83; 38 e 126). Ambas as avenidas com 17 metros, cortando a Rua Marechal Floriano Peixoto, ligando-se pela Praça Tiradentes a outra grande artéria no sentido leste-oeste. (Id.ib.)

DOSSIÊ TEMÁTICO

A quinta intervenção viária articulava os bairros da região sul com aqueles no sentido oeste da cidade. O tráfego de carros e carroças nesse sentido era grande 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 (cf. mapa II/ 175; 186 e 088). 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.

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 Botafogo.

A estruturação viária da cidade operada na gestão de Pereira Passos não se ateuve 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 a Copacabana. Essas 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 Copacabana. (Rocha, 1995)

DOSSIÊ TEMÁTICO

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, que idealizava a cidade como um *corpus* continente de diversos órgãos vitais, no qual é fundamental a ligação destes para o funcionamento harmônico do corpo urbano. Sendo assim, 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 já foi mencionado, Passos, por meio da Comissão da Carta Cadastral, estabelece cinco operações de reestruturação viária: a ligação centro-sul, pela Avenida Beira Mar (cf. mapa II/203); a ligação sul-leste pela Avenida Mem de Sá (cf. mapa II/186); a ligação centro-oeste, pela artéria constituída com a integração das ruas da Assembléia, Carioca, Visconde de Rio Branco e Frei Caneca (cf. mapa II/ 22; 37; 88 e 088); a ligação em sentido centro-noroeste, pela artéria estabelecida com a integração da Rua Visconde de Inhaúma e a Rua Marechal Floriano (cf. mapa II/ 30; 102 e 86), que ganha solução de continuidade com as ruas General Pedra e Boulevard São Cristóvão em sentido norte e Senador Euzébio, em sentido oeste; e, por fim, as duas linhas que articulavam a região portuária com o centro da cidade, pelas ligações do Largo da Prainha com a Rua do Sacramento (cf. mapa II/ 035; 86 e 83) e do Cais da Saúde com essa mesma rua, pela Rua Camerino (cf. mapa II/ 38 e

DOSSIÊ TEMÁTICO

83). 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, havia também uma integração dos vetores de tais 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, pela 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 congênere em direção centro-noroeste. A criação da Avenida Beira Mar, para além de sua ligação sul-oeste, pela conexão com a também recém-aberta Avenida Mem de Sá, estabelecia uma ligação franca sul-centro e região portuária, pela 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 econômico. 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. De acordo com tal perspectiva, a ordenação viária opera-se de maneira causal, isolando a solução de uma demanda urbana da cidade enquanto um todo. Assim, 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.

DOSSIÊ TEMÁTICO

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

Com esse intuito, 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”.¹¹ 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 Tijuca.¹² Ainda, Pereira Passos reparou em toda a sua extensão e reconstruiu em diversos trechos as Estradas de Sta. Cruz, Pavuna, Areal, Portella, Porto de Irajá, Bicas, Penha, Marechal Rangel, Sapobemba, Otaviano e Colégio,¹³ muitas das quais articulavam diversos bairros do subúrbio do Rio de Janeiro.¹⁴ Passos também projetou uma grande avenida de 2.400 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, articulando assim o centro da cidade com os bairros da Tijuca, Andaraí e Vila Isabel.¹⁵

Além de demonstrar uma visão de cidade organicista, esta reforma urbana revelou-se culturalista em sua concepção. O culturalismo 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 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. Tal 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

DOSSIÊ TEMÁTICO

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 (...); os culturalistas buscariam resgatar a “bela totalidade perdida” da cidade. (1992, p.16)

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 urbe 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. (1992, p.17)

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 por meio da análise lexicográfica dos dicionários da época, traz no seu cerne a idéia de cultura.¹⁶

Contudo, o destaque conferido à cultura na reforma urbana de Pereira Passos também se expressava pela reverência do prefeito para com a tradição da cidade. Essa valorização da tradição do Rio de Janeiro era expressa sobretudo na preservação de referências históricas da

DOSSIÊ TEMÁTICO

urbe. Tal postura reverente para com estas referências da cidade 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.

O segundo relatório da 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 Santo 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. Em tal relatório, Passos defende, contra a opinião de Vieira 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 Santo Antônio e outra que, antecipando o sentido da Avenida Central, ligaria o Largo da Prainha à Praia de Santa 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 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 XVI. (Gerson, 2000)

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 à beira-mar que, seguindo a sinuosidade natural do litoral da cidade, preencheria-o, desde São Cristóvão à praia de Botafogo, buscando assim integrar o mar à urbe, ao mesmo

DOSSIÊ TEMÁTICO

tempo que a tornava mais convidativa aos seus visitantes estrangeiros, que chegavam pelas águas da Baía da Guanabara.¹⁷

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, através de um túnel, Botafogo a 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. Este, em estilo colonial, foi mantido com as suas características primitivas junto ao Largo da Mãe do Bispo, proporcionando 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 expressivas de Pereira Passos à tradição do espaço urbano 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 iniciou negociações com o Ministério da Fazenda, a fim de trocar o Trapiche

DOSSIÊ TEMÁTICO

Mauá, de propriedade da municipalidade do Rio de Janeiro, pelo Teatro São Pedro de Alcântara, 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.¹⁸

O Teatro São Pedro era considerado o mais tradicional da cidade, fato que despertava o espírito culturalista do prefeito: “Desejando, pelas tradições do edifício do Teatro São Pedro em relação à arte dramática nacional e à história pátria, ali estabelecer de preferência o Teatro Municipal.” (Prefeitura do Distrito Federal, 1904, p.47). 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 fundado. Embora de arquitetura modesta, o Teatro Lírico gozava de bastante prestígio por ser um teatro destinado a óperas, um dos principais elementos de legitimação cultural da elite carioca de fins do Império e da Velha República. (Needell, 1993)

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 Janeiro. 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.¹⁹

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 planejava

DOSSIÊ TEMÁTICO

criar um novo prédio para a Escola de Belas-Artes na Glória, em um edifício antigo de um mercado que havia comprado alguns anos antes.²⁰

Com a negativa do Governo Federal em ceder o Teatro São Pedro e a mudança de planos deste quanto ao local de construção do novo prédio para a Escola de Belas-Artes²¹ – que seria em um trecho próximo ao Largo da Mãe do bispo, na Avenida Central²² – Pereira Passos desiste da aquisição deste teatro. Contudo, define o seu novo lugar de construção. 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 Bispo, 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, fez com que aquele espaço adquirisse uma forte significação cultural. Este fato, possivelmente, 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.

Com efeito, o centro da cidade, sobretudo no trecho final da Avenida Central, caracterizava-se como o centro “civilizador” do Rio de Janeiro.

DOSSIÊ TEMÁTICO

Diferentemente da reforma urbana federal, que tomava para si a idéia de progresso enquanto desenvolvimento material como valor maior a ser atingido, a intervenção urbana promovida por Pereira Passos tinha como valor maior a idéia de construção de uma civilização nos trópicos, um valor que fora exaltado como primordial durante o Segundo Reinado e que perdera a primazia para a idéia de progresso material durante a primeira década republicana. (Azevedo, 2003)

A idéia de civilização presente no ideário de Pereira Passos era atinente a uma série de valores desenvolvidos pela sociedade européia ao longo da modernidade. Consistia fundamentalmente na manutenção de uma civilidade urbana burguesa – na qual a idéia de individualidade e de uso regulamentado do espaço público pelos agentes privados da cidade jogavam um papel fundamental; no fomento à atividade estética e cultural, na reverência a um passado e no respeito à lei e à ordem pública estabelecidas pelo Estado através de uma elite política ilustrada.

Na perspectiva de fomentar o seu ideal de civilização na cidade, Pereira Passos estabeleceria uma série de medidas proibitivas. Esta tencionava promover uma nova ética urbana, novos usos e costumes 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 às regras estabelecidas por leis. No entanto, tais leis eram fixadas a despeito de elementos da tradição popular da cidade, pois eram feitas pela elite urbana do Rio de Janeiro, na qual se destacava à época o prefeito Pereira Passos. Longe do universo de práticas e formas de uso do espaço urbano pelas camadas populares,²³ as

DOSSIÊ TEMÁTICO

normas “civilizadoras” decretadas pela municipalidade tinham como referência os padrões burgueses de países como França e Inglaterra, exemplos máximos 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. (Rodrigues, 2002) Nesse 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 outros. Como cidade tropical e de tradição escravista, era comum ver-se nas ruas estreitas e sinuosas do Rio de Janeiro o contraste entre os “cavalheiros” 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.²⁴

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 façam fogueiras nas ruas da cidade, que se soltem 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 camisa.²⁵ Em uma ação conjunta com tais restrições, Pereira Passos busca substituir antigas práticas urbanas por novos hábitos tidos como “civilizados”. Desta forma, o

DOSSIÊ TEMÁTICO

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.

Contudo, para Pereira Passos, a perspectiva de desenvolver uma civilização no Rio de Janeiro estava diretamente ligada a sua visão organicista de cidade. Nesta, seu órgão principal, emanador da civilização no corpo urbano, seria a sua área central. Passos considerava que o papel de espaço exemplar da civilização caberia ao centro urbano do Rio de Janeiro, pois nele estariam a Faculdade de Medicina, a Escola 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 esse papel do centro urbano, construindo nele o Teatro Municipal, o aquário público e a maioria dos jardins e praças do Rio de Janeiro. 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 cidadãos.²⁶ Ainda, agiu de maneira mais vigilante e rigorosa nessa área quanto à fiscalização do cumprimento das posturas municipais, embora tenha manifestado – ante a falta de zelo da Câmara Municipal com o crescimento do subúrbio – sua preocupação quanto às edificações e aos alinhamentos das regiões suburbanas de Inhaúma e do Irajá.²⁷

Assim, reforçando o papel do centro urbano como o de lugar modelar da civilização, Pereira Passos buscou estabelecer artérias de ligações diretas do centro com todas as regiões da cidade, como já foi assinalado na explicação de sua visão organicista. Para tal integração, quatro grandes vias foram projetadas e três foram construídas ligando o Centro da cidade aos bairros do subúrbio e apenas uma foi projetada e implementada ligando o centro urbano à região sul.²⁸

DOSSIÊ TEMÁTICO

O Teatro Municipal, um empreendimento de forte significação aristocrática, fora descrito pelo prefeito em uma de suas mensagens à Câmara Municipal como obra de “elevado alcance moral” e “meio de alcance popular” (abril de 1904. p. 47), servindo tanto para o deleite estético da elite urbana da cidade, como para a educação dos moradores das regiões suburbanas do Rio de Janeiro.

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.

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. (Passos, 1913, p.20)

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 essa região reformada 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

DOSSIÊ TEMÁTICO

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 do Rio de Janeiro²⁹ e do potencial de disrupção social que isto implicava. Assim, buscou na alternativa conservadora de elevar espiritualmente o operariado e oferecer-lhe melhores condições de vida, evitar grandes conflitos sociais. Embora o projeto do prefeito fosse, sem dúvida, conservador, é inegável que Pereira Passos pensou um projeto de integração urbana.

Com efeito, na perspectiva desse projeto, o prefeito idealizou escolas para a formação profissionalizante dos filhos de operários, como fez no bairro suburbano do Engenho de Dentro, lutou pela criação de um imposto ao comércio, que denominou "imposto dos pobres", a fim de amparar os habitantes mais pobres da cidade, 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 bairros do subúrbio, a fim de educar os filhos dos operários do Rio de Janeiro.³⁰

Todavia, a obra que mais destacou a intenção do prefeito foi a construção de uma vila operária na Avenida Salvador de Sá. A construção desta foi designada por um decreto de janeiro de 1905, no qual a Prefeitura incumbia-se de executar a obra.³¹

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.³² 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:

DOSSIÊ TEMÁTICO

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. (Prefeitura do Distrito Federal, 1906, p.20-21)

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 e francamente direcionada ao centro urbano, local de trabalho da maioria dos operários e centro exemplar da civilização na cidade. Segundo Pereira Passos:

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. (Prefeitura do Distrito Federal, 1906, p.20)

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 à praça da Glória, local também próximo do centro urbano, ao qual se ligava pela recém-inaugurada Avenida Beira-Mar. Da mesma forma, iniciou um terceiro empreendimento de habitação operária na Rua São Leopoldo, nas proximidades da Avenida Salvador de Sá.³³

A iniciativa de aproximar as camadas populares do centro urbano do Rio de Janeiro não configurava um objetivo novo na trajetória de Passos como reformador urbano. Ela já se fazia

DOSSIÊ TEMÁTICO

presente na reforma urbana projetada por Pereira Passos no Império. No Segundo Relatório da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro, em 1876, no qual o engenheiro havia sido impellido pela opinião pública a tornar o centro da cidade o objeto de sua reforma urbana, Passos pensa em preencher as ruas secundárias desta área com casas destinadas às camadas populares. É como podemos perceber em trecho deste relatório:

Um pouco menos de exigência [da Câmara Municipal] quanto a altura dos prédios e às ombreiras e vergas de pedra permitiria aos proprietários de terrenos a substituição de cortiços imundos por casas modestas levantadas no alinhamento de ruas secundárias, e destinadas às classes menos favorecidas da fortuna. (Passos et al., 1876, p. 9)

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 lugar no processo de desenvolvimento da civilização. Estes, devidamente educados e governados por homens das ciências e das artes, deveriam ter papel relevante nesse processo.³⁴ Em uma de suas mensagens à Câmara Municipal, Pereira Passos assim classificava os operários em seu papel social:

Correspondendo ao meu apelo, consubstanciastes no decreto nº 1042, de 18 de julho do ano findo, as providências 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. (Prefeitura do Distrito Federal, 1906, p.19)

DOSSIÊ TEMÁTICO

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 empresários, intelectuais, artistas e cientistas, Passos atribuía um lugar aos operários nesse 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.

A tentativa de integração do subúrbio ao centro urbano da cidade já se fazia presente desde o primeiro projeto de reforma urbana de Pereira Passos, publicado em 1875 como o Primeiro Relatório da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro. Nesse relatório, Pereira Passos, juntamente com dois engenheiros nomeados pelo Imperador, propõe – para surpresa e crítica de boa parte dos engenheiros e médicos da época – uma intervenção urbana fora do centro da cidade, na qual se construiria uma grande avenida, com 40 metros de largura e cerca de 5.000 metros de extensão, traçada com algumas curvas,³⁵ ligando o centro do Rio de Janeiro aos bairros suburbanos do Andaraí, Tijuca e Vila Isabel. O último, que então se formava como bairro operário, seria o principal objeto das inovações urbanas previstas no relatório. Para este bairro, Pereira Passos projetara uma série de casas operárias com jardins na frente, um jardim zoológico, um horto botânico e uma universidade. O bairro seria ainda assediado por linhas de bonde que o ligariam ao centro. Intermediário ao centro e Vila Isabel, Passos projetara na região da atual Praça da Bandeira um centro de exposições de máquinas, a fim de ilustrar os habitantes dessa parte do subúrbio sobre os elementos do progresso tecnológico. Esse Primeiro Relatório da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro sofreu várias críticas de quadros técnicos da sociedade carioca (Souto, 1875) e do próprio Imperador, por não atingir o

DOSSIÊ TEMÁTICO

que durante o Segundo Reinado e a República Velha considerou-se o principal foco de problemas do Rio de Janeiro: o centro da cidade.

A reforma urbana de Pereira Passos quando prefeito da cidade do Rio de Janeiro, entre 1903 e 1906, marcou uma continuidade com o princípio urbanístico que orientou a reforma urbana anunciada pelo mesmo e os engenheiros da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro em 1875, o organicismo. Em ambas as reformas, Passos pensou em estabelecer uma ligação orgânica na cidade, conectando bairros do subúrbio com o centro do Rio de Janeiro, o “cérebro da cidade”.

Se, no projeto de reforma urbana de 1875, Passos estabeleceu uma grande avenida ligando o subúrbio ao centro urbano da cidade, no projeto de urbanização que realizou na República, o prefeito criou quatro artérias de ligação com regiões suburbanas do Rio de Janeiro, concretizando três delas durante a sua gestão e deixando os estudos topográficos e financeiros concluídos para a construção da quarta. Da mesma maneira, Passos estabeleceu avenidas ligando a zona sul ao centro, bem como esta aos subúrbios, regiões que receberam diversas obras de melhoramento e implementação viária, o que proporcionou uma interligação orgânica entre diversos bairros e regiões do subúrbio carioca.

A reforma urbana empreendida pelo prefeito Pereira Passos buscou articular diversas regiões da cidade com o centro urbano do Rio de Janeiro, algo fundamental em seu projeto de integração conservadora, no qual o centro urbano da cidade aparecia como centro modelar da civilização, lugar da sua exemplaridade para os habitantes das demais regiões da urbe. É como podemos perceber em uma das mensagens do prefeito à Câmara Municipal do Rio de Janeiro:

DOSSIÊ TEMÁTICO

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; (...). (Prefeitura do Distrito Federal, 1906, p.5-6)

Desta forma, a reforma Passos não buscou excluir a presença das camadas populares do centro, mas integrá-las de maneira conservadora, ou seja, estimulando a participação destas no centro urbano a partir de sua adesão a uma visão de mundo e, por conseguinte, comportamento burguês europeu.

Não sem sentido, quando Passos produziu o primeiro relatório da reforma urbana ao Imperador, em 1875, projetou uma grande avenida ligando o centro urbano do Rio de Janeiro com o bairro popular de Vila Isabel. Da mesma forma, quando emitiu o segundo relatório da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro, em 1876, apontou para a necessidade de se construir casas para operários nas ruas secundárias do centro da cidade, que passava então a ser o objeto da sua reforma. Na mesma perspectiva, projetou três vilas operárias junto ao centro urbano, além de quatro artérias ligando esta região a diversos bairros operários do Rio de Janeiro. Aproveitando as ligações viárias que estabeleceu entre o centro e as várias partes da cidade, constrói atrações no centro do Rio de Janeiro, como o aquário da cidade e diversas praças com coretos e bandas para entretenimento dos que por lá passassem. Na última das suas Mensagens à Câmara Municipal, quando fez um balanço da reforma que realizou, ressaltou que a reforma urbana empreendida fora importante para não afastar do centro da cidade a população do Rio de Janeiro. Por fim, após já ter abandonado a prefeitura da capital, Passos deixaria

DOSSIÊ TEMÁTICO

registrado no seu diário de viagem o seu desencanto com o fato da população do Rio de Janeiro pouco utilizar o centro da cidade.

Assim, podemos afirmar que em sua ação reformadora o prefeito expressou uma visão de integração típica de determinados setores da elite europeia – perplexos diante do fenômeno do crescimento da classe operária – que, a partir de uma visão de mundo aristocrática, pensaram em “eivar espiritualmente o operariado”, possibilitando o seu convívio com as elites urbanas das grandes cidades através de sua adesão à visão de mundo destas, o que se daria pelo controle governamental da civilidade urbana, pelas melhorias no espaço público e pelo fomento ao sentimento estético e cultural na cidade, além da educação escolar da população.

Longe de empreender uma intervenção urbana com o fim de isolar as camadas populares do centro da cidade, o organicismo da reforma urbana de Pereira Passos pensou em aproximar e atrair o operariado ao centro do Rio de Janeiro, a fim de que este, inserto em uma ética burguesa na utilização do espaço público, disseminasse a urbanidade desejada pelo prefeito para além dos limites do centro urbano.

Assim, podemos afirmar que Pereira Passos pensou em um projeto de integração urbana, um projeto de integração conservadora.

Mapa 1

DOSSIÊ TEMÁTICO



Mapa 2

DOSSIÊ TEMÁTICO

**Referências Bibliográficas****1. Livros e periódicos**

ABREU, Maurício de. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLAN-Rio/ Zahar, 1988.

AZEVEDO, André Nunes de. A capitalidade do Rio de Janeiro. Um exercício de reflexão histórica. In: _____. (Org.). *Rio de Janeiro: capital e capitalidade*. Rio de Janeiro: UERJ-SR-3/Departamento Cultural, 2002, p.45-64.

_____. *Da Monarquia à República: um estudo dos conceitos de civilização e progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906*. Rio de Janeiro: Tese de Doutorado em História. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2003.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Hausmann Tropical. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do Século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.

BRENNA, Giovanna Rosso Del. *O Rio de Janeiro de Pereira Passos. Uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: Index, 1985.

BURY, John. *La idea del progreso*. Madri: Alianza Editorial, 1971.

CARVALHO, Lia de Aquino. *Habitações populares*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

DOSSIÊ TEMÁTICO

CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *Quatro vezes cidade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, lar e botequim. O cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. Campinas: Editora UNICAMP, 2001.

CHOAY, François. *O urbanismo. Utopias e realidades. Uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 1992.

COELHO, Edmundo Campos. *As profissões imperiais. Medicina, engenharia e advocacia no Rio de Janeiro. 1822-1930*. Rio de Janeiro: Record, 1999.

EDMUNDO, Luis. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1938, 3v.

FRANCO, Afonso Arinos de Melo. Rodrigues Alves. *Apogeu e declínio do presidencialismo*. Rio de Janeiro: José Olímpio. São Paulo: Edusp, 1973. 2v.

GERSON, Brasil. *História das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Lacerda, 2000.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *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.

LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela industrialização no Brasil*. São Paulo: Alfa-ômega, 1975.

NEDEEL, Jeffrey. *Belle époque tropical*. Sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século. Rio de Janeiro: Cia. das Letras, 1993.

NISBET, Robert. *Historia de la idea de progreso*. Barcelona. Gedisa, 1981.

PEREIRA, Sônia Gomes. *A reforma urbana de Pereira Passos e a construção da identidade carioca*. Rio de Janeiro: ECO/UFRJ, 1992.

RIO, João do. *A alma encantadora das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1995.

ROCHA, Osvaldo Porto. *A era das demolições*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Cultura. Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1995.

RODRIGUES, Antônio Edmilson Martins. Em algum lugar do passado. Cultura e história na cidade do Rio de Janeiro. In: AZEVEDO, André Nunes de (Org.). *Rio de Janeiro: capital e capitalidade*. Rio de Janeiro: Departamento Cultural/SR-3/UERJ, 2002, p.11-44.

SILVA, Marilene Rosa Nogueira da. *Negro na rua*. São Paulo: Hucitec, 1988.

2. Documentos

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.

DOSSIÊ TEMÁTICO

PREFEITURA do Distrito Federal. *Mensagens do Prefeito do Distrito Federal*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903-1906. 7v.

PREFEITURA do Distrito Federal. *Nove Mensagens Presidenciais (1890/1910)*. Brasília: Câmara dos Deputados/Centro de Documentação e Informação, 1978.

PASSOS, Francisco Pereira. *Notas de viagem. Cartas a um amigo*. Rio de Janeiro: Olímpio de Campos e C., 1913.

PASSOS, Francisco Pereira *et al.* *Primeiro e Segundo Relatórios da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876.

SOUTO, Luís Rafael Vieira. *O melhoramento da cidade do Rio de Janeiro. Crítica dos trabalhos da respectiva comissão*. Coleção de Artigos Publicados no *Jornal do Commercio* de 23 de fevereiro a 15 de abril de 1875. Rio de Janeiro: Lino C. Teixeira e C., 1875.

3. Dicionários

FIGUEIREDO, Cândido. *Novo Diccionario da Língua Portuguesa*. Lisboa: Tavares Cardoso e Irmão, 1925.

SILVA, Antônio Moraes. *Diccionario da Lingua Portugueza*. Lisboa: Empreza Litteraria Fluminense, 1877.

4. Jornais

Correio da Manhã, 16/11/1902.

Jornal do Brasil, 13/3/1904.

Jornal do Commercio, 25/1/1903.

Jornal do Commercio, 21/5/1903.

Jornal do Commercio, 25/5/1903.

Jornal do Commercio, 1/7/1903.

O Paiz, 12/2/1902.

Legendas do Mapa I (baseado na planta Garnier de 1852)

9- Morro da Conceição

21- Morro do Livramento

23- Morro da Providência

25- Morro da Saúde

38- Caminho do Valongo, depois Rua do Valongo, depois Rua da Imperatriz, depois Rua Camerino

87- Rua do Ajube, depois Rua da Prainha

DOSSIÊ TEMÁTICO

Legendas do Mapa II (baseado na planta de 1910 do tenente Francisco Jaguaribe Gomes de Mattos)

- 22- Rua da Assembléia
- 30- Rua Visconde de Inhaúma
- 035- Rua da Prainha (atual Rua do Acre)
- 36- Praça da República
- 37- Rua da Carioca
- 38- Rua Camerino
- 53- Rua Uruguaiana (antiga Rua da Vala)
- 83- Rua do Sacramento depois Avenida Passos
- 86- Rua Marechal Floriano Peixoto
- 88- Rua Visconde do Rio Branco
- 088- Rua Frei Caneca
- 98- Rua Visconde de Itaúna
- 102- Largo de Sta. Rita
- 0126- Aterro do cais do porto
- 181- Avenida Salvador de Sá
- 203- Avenida Beira-Mar
- 215- Avenida do Cais (atual Avenida Rodrigues Alves)
- 234- Avenida Central (atual Avenida Rio Branco)

Abstract – *Between the years of 1903 and 1906, not only one urban reform took place in the city of Rio de Janeiro, but two actions of urban reform occurred within this period. The first one was a project implemented by the federal government. It emerged from the need to modernize the port of Rio de Janeiro. The second, a project executed by the City Hall, was a wide one and based on an organicist perspective that tried to link the various regions of the city to its urban center, which was considered to be a privileged site to divulge civilization. These two reforms analyzed throughout this article were processed during the administration of mayor Pereira Passos.*

Keywords: Pereira Passos; Rio de Janeiro; urban reform.

Resumen – *En sentido estricto, no existió sólo una reforma urbana en la ciudad de Rio de Janeiro entre los años de 1903 y 1906. En ese período, hubo dos acciones de reformulación urbana. La primera fue proyectada por el gobierno federal y se hizo a causa de la*

DOSSIÊ TEMÁTICO

modernización del puerto de Rio de Janeiro. La alcaldía planeó la segunda acción desde una perspectiva organicista; esta acción fue amplia y buscó integrar las diversas áreas de la ciudad a su centro urbano, que se consideraba entonces un lugar privilegiado de propagación de la civilización. En este ensayo, se investigan esas dos reformas, que ocurrieron en el mandato del alcalde Pereira Passos.

Palabras-clave: Pereira Passos; Rio de Janeiro; reforma urbana.

Notas

¹ A primeira metade dos anos de 1980 registrou uma explosão de trabalhos sobre a temática do Rio de Janeiro, entre os quais se destacaram autores que seguem, caracterizados pela grande seriedade na pesquisa documental e a preocupação em estudar a cidade vista para além de sua função no país. Ver: ABREU, Maurício de. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLAN-Rio-Zahar, 1988; BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992; CARVALHO, Lia de Aquino. *Habitações populares*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro; Secretaria Municipal de Cultura, 1995; ROCHA, Osvaldo Porto. *A era das demolições*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro; Secretaria Municipal de Cultura, 1995; e LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *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. Estas obras são oriundas de trabalhos acadêmicos, em geral dissertações de mestrado, concluídas entre 1978 e 1984. O primeiro destes trabalhos foi o de Abreu, em 1978, seguido de Carvalho, em 1980, de Benchimol, em 1982, Rocha, em 1983 e, finalmente, Lamarão, em 1984.

² Isto fica claro no discurso do Presidente Rodrigues Alves quando anuncia publicamente a realização do que seria a Grande Reforma Urbana de 1903-1906. Ver: O manifesto inaugural à nação. *Correio da Manhã*, 16 de novembro de 1902. *Apud* Brenna, 1985, p.19.

³ Faz-se importante lembrar que Rodrigues Alves marcou a sua carreira como um dos maiores especialistas na gestão de assuntos econômicos do Brasil. Antes de ascender à Presidência da República foi, em duas oportunidades, ministro da Fazenda – nos governos de Floriano Peixoto e Prudente de Moraes, além de ter sido, por diversas vezes, membro destacado de comissões de finanças e orçamento no parlamento brasileiro. Sobre a trajetória de Francisco de Paula Rodrigues Alves antes de chegar à presidência da República. Ver: Franco, 1973.

⁴ 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.

⁵ 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. Pereira, 1992.

⁶ No início do século XX, com a decadência da atividade cafeicultora fluminense, a principal atividade do Porto do Rio de Janeiro era de importação de mercadorias. Aproximadamente 50% da receita total da União advinham dos impostos de importação sobre as mercadorias desembarcadas no porto da capital. Ver: Lamarão, 1991, p.142-143.

⁷ As referências geográficas que faço são as mesmas 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.

⁸ De maneira distinta, o grupo de engenheiros, liderados por Paulo de Frontin, que se encontravam à frente do Clube de Engenharia na época da Grande Reforma Urbana e que assumiram a direção da reforma urbana federal, formara-se, em sua maioria, no último quartel do século XIX, em momento no qual avultaram-se as obras de infra-estrutura urbana no Rio de Janeiro e no qual os engenheiros e empresários do campo técnico organizaram-se em torno de seus interesses, os de fazer crescer as suas empresas privadas por meio da aquisição de concessões de obras pelo Estado

DOSSIÊ TEMÁTICO

brasileiro. Para o grupo de engenheiros, que buscava ocupar um espaço antes praticamente reservado à iniciativa privada internacional, a civilização só viria como decorrência do progresso material brasileiro.

⁹ Neste artigo, utilizaremos o sentido de direcionamento urbano da época da grande reforma urbana de 1903-1906, que, bem diferente 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 de São Cristóvão e, do sentido oeste, aqueles da atual região denominada Grande Tijuca e dos bairros do subúrbio da Central do Brasil.

¹⁰ Este trecho de 220 metros corresponde à atual Avenida Osvaldo Cruz, chamado à época de “ligação”.

¹¹ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1906 (1906, p.28)

¹² Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 5 de setembro de 1905 (1905, p.72-73); Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906 (1906, p.53).

¹³ 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 (1906, p.87).

¹⁴ 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: Gerson, 2000, p.427.

¹⁵ Ver: Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906 (1906, p.46). Ver também o mapa anexo à última mensagem do Prefeito Pereira Passos com algumas obras projetadas pela Prefeitura.

¹⁶ Veja-se, por exemplo, Figueiredo, 1925. Desde 1877, na sétima edição do dicionário Moraes Silva (1877), o mais reputado da língua portuguesa no século XIX, o verbete “civilização” aparece diretamente ligado à idéia de cultura. Para uma análise da evolução lexicográfica das palavras progresso e civilização ao longo do século XIX, consultar: Azevedo, 2003.

¹⁷ 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 Copacabana com uma avenida junto ao litoral. Deve-se observar 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 preconcebidas”, baseadas em vias retas. Passos considerava as avenidas retilíneas demasiado cansativas. Ver: Passos *et al*, 1876, p.10-11.

¹⁸ Cf. “Theatro Municipal”, *O Paiz*, 12/2/1902 (*apud* Brenna, 1985, p.28).

¹⁹ Cf. “Várias”, *Jornal do Commercio*, 1/7/1903 (*apud* Brenna, 1985, p.77).

²⁰ Cf. “Várias”, *Jornal do Commercio*, 25/1/1903 (*apud* Brenna, 1985, p.25).

²¹ A definição do novo local para o Teatro Municipal, na Avenida Central, é de março de 1904. Ver: “Avenida Central”, *Jornal do Brasil*, 13/3/1904 (*apud* Brenna, 1985, p.158).

²² A Escola de Belas-Artes foi construída nesse local em 1904.

²³ Na compreensão social de Pereira Passos, as classes populares não seriam sujeitos, mas sim objetos da ação da elite política e da burguesia brasileira no processo de construção da ordem social e política. Na entender do prefeito, a elite política ilustrada deveria ilustrar o operariado para que este melhor compreendesse o seu papel em uma “sociedade civilizada”.

²⁴ Sobre a forma de ocupação do espaço urbano pelo escravo em fins do século XIX, ver: Silva, 1988. Sobre os tipos comuns no Rio de Janeiro do início do século XX, ver: Rio, 1995; Edmundo, 1957; e Chalhoub, 2001.

²⁵ Essas 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 (1985).

²⁶ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. (1906, p.104).

²⁷ Veto do prefeito à resolução do Conselho Municipal de 29 de outubro de 1903. *Apud* Pereira, 1992, p.157.

²⁸ Relembrando: foram construídas a Avenida Mem de Sá, a via que ligava a Rua da Carioca à Rua Visconde de Rio Branco e a artéria urbana que ligava a Rua Visconde de Inhaúma à Rua Marechal Floriano. Além disso, o prefeito deixou prontos os estudos para a construção de uma via ligando a Avenida Francisco Bicalho à Rua Barão de Mesquita.

DOSSIÊ TEMÁTICO

²⁹ 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 (1906, p.14).

³⁰ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. (1906, p.39-40; 124-125)

³¹ O decreto foi o nº 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 à 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 (1905, p.81-82).

³² Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. (1906, p.20).

³³ 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. (1906, p.14).

³⁴ Na compreensão política de Saint Simon, o funcionamento do Estado deve ser mantido por um corpo de intelectuais e controlado pelo conhecimento científico. No entanto, o intelectual francês pensava a manutenção da coesão social através de uma sinergia política que envolveria operários, industriais e cientistas, que conduziram as mudanças sempre de maneira gradual e controlada. Como os operários são a maioria na sociedade moderna, a meta desta deveria ser a melhoria das condições de vida do operariado. A extinção da miséria era vista por Simon como o principal problema político a ser resolvido. Ver: Bury, 1971 e Nisbet, 1981.

³⁵ É interessante notar que, de maneira distinta do grupo de engenheiros que assumia o poder do Clube de Engenharia no início do século XX, uma geração de engenheiros formada na Escola Politécnica, no último quartel do século XIX, Pereira Passos era crítico das avenidas retas, pois julgava-as monótonas e cansativas. Preferia as curvas, sobretudo aquelas que não prescindiam da formação natural da cidade. Ver: Passos, *et al*, 1876.