

A Reforma Urbana do prefeito Pereira Passos e o ideal de uma civilização nos trópicos

The Urban Reform of Mayor Pereira Passos and the ideal of a civilization in the tropics

André Nunes de Azevedo

*Doutor em História
Professor Adjunto do Departamento de História da
Universidade do Estado do Rio de Janeiro
andazi@bol.com.br*

Resumo: A reforma urbana do Prefeito Pereira Passos buscou operar uma reformulação urbana na cidade que buscasse integrar a população do Rio de Janeiro a um espaço urbano regenerado, postado sobretudo na sua região central, a fim de que esse pudesse desenvolver uma pedagogia da civilização para os seus cidadãos, posto que a ideia de civilização era o seu valor fundamental. Essa ampla reforma urbana pautou-se em uma perspectiva urbanística de cunho organicista e culturalista, e de um forte ímpeto regulamentador dos usos do espaço urbano. Essas estratégias para a constituição do que se pensou como uma cidade civilizada traziam em si tanto uma retórica persuasiva quanto uma coerção ordenadora com o fim de se produzir um novo modelo de relação entre o carioca e a cidade.

Palavras-Chave: Civilização, Progresso, Pereira Passos, Reforma Urbana.

Abstract: The urban reform of Mayor Pereira Passos sought to operate an urban redesign of the city that seek to integrate the population of Rio de Janeiro to a regenerated urban space, stationed mainly in its central region, so that it could be developed a pedagogy of civilization for their citizens, since the idea of civilization was its fundamental value. This broad urban reform was based on an urban perspective of organicist and culturalist nature, and on a strong regulatory impetus uses of urban space. These strategies for setting up the thought that as a civilized city, brought itself both a persuasive rhetoric as well as an ordering constraint in order to produce a new model of relationship between the *carioca* and the city.

Keywords: Civilization, Progress, Pereira Passos, Urban Reform.

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 Janeiro¹.

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 Mello (MEXERICOS, 1902: 1), e o *Jornal do Commercio* apontava os nomes de Joaquim Murinho, Carlos de Carvalho, Conselheiro Antônio Prado e de Pereira Passos (TELEGRAMAS *apud* BRENNNA, 1985: 19).

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. Pereira Passos 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 muito já cobrava dos poderes públicos uma ampla reforma urbana na cidade (ROCHA, 1995: 49).

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 as transformações da cidade do Rio de Janeiro de modo que não continue a nos envergonhar e deprimir a comparação com outras cidades (GIL VIDAL *apud* BRENNNA, 1985: 20).

¹ O presente artigo constitui uma versão modificada, com cortes, acréscimos, novas considerações e conclusões, de um artigo do mesmo autor (AZEVEDO, 2003).

A opção por Pereira Passos deveu-se não somente a sua competência como técnico e administrador, diversas vezes comprovada, 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. Pereira Passos fora membro da Comissão de Melhoramentos 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 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 de Francisco Pereira Passos deu-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 a formação do oficial do exército². Ainda, à época da formação superior de Pereira Passos, década de 1850, a infraestrutura da sociedade brasileira apresentava um baixo grau relativo de desenvolvimento em face à mesma sociedade no último quartel do século. Existiam apenas 27 engenheiros brasileiros atuando no país em 1865 (COELHO, 1999: 72). O destino da quase totalidade dos engenheiros à época era a carreira como funcionário público, pois as obras de infraestrutura 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.

Articulado ao conjunto de obras executadas pelo governo federal estava o plano de reforma urbana municipal. Este 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

² Em 1858, com a Escola Central, o ensino da engenharia se desvincula da formação militar, ainda que este continue sob a gestão militar. Somente em 1874 é que, com a Escola Politécnica, o ensino passa a ser administrado por civis, uma vez que tal escola ficaria a cargo do Ministério do Império.

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” (PREFEITURA, 1903: 3). 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 ao seu principal intuito, o saneamento urbano do Rio de Janeiro.

A ideia de uma “reformulação arquitetônica” apresentada na Carta Cadastral significaria não somente uma reformulação viária, mas também toda uma ideia de melhoramento 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 do Rio de Janeiro:

- 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 frequentes 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 (PREFEITURA, 1903: 3-4).

Os principais objetivos listados pela Comissão da Carta Cadastral diziam respeito a razões de saneamento urbano, reestruturação viária e – o que nos interessa ressaltar – de melhoramento estético da cidade, como se pode perceber 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 ideia de progresso material. Embora não desprezasse tal ideia, sobretudo em sua dimensão

de avanço técnico, a reforma urbana municipal orientou-se por uma ideia de progresso nos campos da cultura, da ética urbana e da estética, ou seja, por uma ideia de progresso enquanto desenvolvimento de uma civilização.

A reformulação do sistema viário, essência do relatório da Comissão da Carta Cadastral, indicava, fundamentalmente, cinco operações de reordenamento da estrutura viária da cidade, que correspondiam a essência do reordenamento do trânsito na área central da mesma.

A primeira visava dar desafogo ao movimento, então intenso, entre os bairros do centro e aqueles localizados no sentido sul da cidade³. 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 Viúva⁴. Tratava-se da Avenida Beira-Mar.

Uma segunda operação procurava estabelecer uma ligação entre o litoral da região central e os bairros da direção 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 Assembleia e Carioca, Praça 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 Assembleia e Carioca, demolindo-se todas as casas do lado par; e o 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 par (PREFEITURA, 1903: 5).

As ruas, após alargadas, ficariam todas com 17 metros, formando assim uma artéria de 4 quilômetros 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 Bulevar de São Cristóvão, 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

³ Neste artigo 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 Cristóvão e, do sentido oeste, aqueles da atual região da "Grande Tijuca" e dos bairros do subúrbio da Central do Brasil.

⁴ Este trecho de 220 metros é a atual Avenida Osvaldo Cruz, chamado a época de "ligação".

Santa 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 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 derivam-se caminhos em direção aos bairros do norte e oeste da cidade (PREFEITURA, 1903: 6). Com estas duas últimas operações de reformulação viária, ligava-se o centro da cidade com os 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 visou ligar a região portuária com o 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 terão 17 metros e ambas cortam a Rua Marechal Floriano Peixoto, ligando-se pela praça Tiradentes a outra grande artéria no sentido leste-oeste (PREFEITURA, 1903: 5-6).

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 grande (PREFEITURA, 1903: 5-6) 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.

Também se previu 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 (PREFEITURA, 1903: 7).

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 destacou-se 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 Copacabana (ROCHA, 1995: 33).

A partir do projeto de reestruturação do sistema viário apresentado na Carta Cadastral da Prefeitura do Rio de Janeiro, podemos perceber que Pereira Passos opera com uma visão de cidade organicista. A visão organicista é aquela que tende a perceber a cidade como um *corpus* continente de diversos órgãos vitais, no qual é fundamental a ligação destes mesmos órgãos em função do funcionamento harmônico do corpo urbano. Nesta perspectiva, a ideia de integração urbana rege o processo de urbanização, pois a cidade passa a ser vista integrada nas suas funções, uma vez que é percebida como uma totalidade, um verdadeiro organismo que justifica o sentido de existência dos diversos órgãos integrados que o sustentam. Ou seja, em uma intervenção urbanística, nada deveria ter razão de existência se não concorresse 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 tivemos ocasião de perceber, Passos, através da Comissão da Carta Cadastral, estabelece cinco operações de reestruturação viária, uma realizando a ligação centro-sul, através da Avenida Beira Mar; outra estabelecendo uma ligação sul-leste através da Avenida Mem de Sá; uma ligação centro-oeste, através da artéria constituída pela integração das ruas da Assembleia, 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 congênere 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 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 deveria se dar 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, na visão mecanicista, 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.

A visão organicista de cidade do prefeito Pereira Passos não ficaria restrita às ações no centro urbano do Rio de Janeiro e na região sul da cidade. Passos também buscava interligar regiões distintas 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 Tijuca (PREFEITURA, 1905: 72-73; PREFEITURA, 1906: 53).

Ainda, Pereira Passos reparou em toda a sua extensão e reconstruiu em diversos trechos das Estradas de Santa Cruz, Pavuna, Areal, Portela, Porto de Irajá, Bicas, Penha, Marechal Rangel, Sapobemba, Otaviano e Colégio⁵, muitas das quais articulavam diversos bairros do subúrbio do Rio de Janeiro (GERSON, 2000: 417). 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, ligando assim o centro da cidade com os bairros da Tijuca, Andaraí e Vila Isabel (PREFEITURA, 1906: 50)⁶.

Além de demonstrar uma visão de cidade organicista, a reforma urbana empreendida por Pereira Passos 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 às demandas oriundas das transformações de infraestrutura da sociedade, mas que, ao mesmo tempo, valoriza a tradição daquele espaço urbano (CHOAY, 1992).

80

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 foi se perdendo com o seu crescimento e a sua fragmentação. Segundo Françoise Choay: “O escândalo histórico de que falam os partidários do modelo culturalista é o desaparecimento da antiga unidade orgânica da cidade (...)”. Ainda, nas palavras de Choay, os culturalistas buscariam resgatar a “bela totalidade perdida” da cidade (CHOAY, 1992: 16).

O culturalismo demonstra grande apreço à ideia 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 Françoise 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]

⁵ As três últimas estradas citadas foram reconstruídas totalmente. Cf. PREFEITURA, 1906: 87.

⁶ Ver também o mapa anexo à última mensagem do prefeito Pereira Passos com algumas obras projetadas pela Prefeitura.

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 (CHOAY, 1992: 16).

A afirmação de Choay 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 ideia de progresso subordinada a ideia de civilização, que traz no seu cerne a ideia de cultura.

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 urbe. Esta postura reverente para com as referências históricas do Rio de Janeiro 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, e é retomada na sua intervenção urbana de 1903-1906. Algumas atitudes do alcaide carioca dão nota dessa conduta. Uma delas é a opção pela preservação do Morro do Castelo, presente desde o Segundo Relatório da Comissão de Melhoramentos de 1876, mesmo recebendo pressão da opinião pública para que o mesmo fosse arrasado. Outra é a preservação do Convento da Ajuda, obra de arquitetura colonial luso-brasileira de meados do século XVIII, período colonial, que boa parte da opinião pública queria pôr abaixo. Passos também não derruba o prédio do Conselho Municipal, em gótico tardio, estilo manuelino, referência a Portugal que a maioria dos republicanos desejava ver extirpada da urbe carioca. Por fim, age para salvaguardar as quatro estatuetas de musas gregas presentes no Cais da Imperatriz, memória da Monarquia, que os reformadores federais do porto estavam para arrasar. Com elas faz o Jardim suspenso da Gamboa.

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 às 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 destacava-se à 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 referenciavam-se nos 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 europeia à uma cidade de tradição escravista e culturalmente heterogênea – marcada pela presença de uma miríade de migrantes e imigrantes. À época, 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 outros⁷. Como cidade tropical e de tradição 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 isso 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, o que causava espécie aos arautos da civilização nos trópicos.

Na tentativa de impor civilidade ao habitante da cidade, Pereira Passos vai, ao longo de sua gestão, emitindo 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, a exposição de carnes à venda nas ruas, proíbe o trânsito de vacas leiteiras na

⁷ Sobre a forma de ocupação do espaço urbano pelo escravo em fins do século XIX, ver: NOGUEIRA, 1988, *passim*. Sobre os tipos comuns no Rio de Janeiro do início do século XX, ver: RIO, 1999; EDMUNDO, 1957; e CHALHOUB, 2001.

cidade e proíbe andar descalço e sem camisa⁸. Em uma ação conjunta com tais proibições, 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 um progresso conduzido pela valorização dos elementos pertinentes à ideia de civilização: a reverência a um passado (BRAUDEL, 1989:51), uma tradição⁹; a valorização da atividade estética e cultural; a valorização dos elementos que ligavam o Rio de Janeiro a referências europeias 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 ao centro urbano do Rio de Janeiro cabia o papel de espaço exemplar da civilização, 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 europeia 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, 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 assinalamos quando da explicação de sua visão organicista de cidade. Somente ligando a região central da cidade com os bairros do subúrbio são projetadas quatro grandes vias e construídas três¹⁰.

⁸ 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).

⁹ 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.

¹⁰ 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 prontos os estudos para a construção de uma via ligando a Avenida Francisco Bicalho à Rua Barão de Mesquita.

O Teatro Municipal, um empreendimento de forte significação aristocrática, fora descrito pelo prefeito como obra de “elevado alcance moral” e “meio de alcance popular” (PREFEITURA, 1904: 47), servindo tanto para o deleite estético da elite urbana da cidade, como para a educação dos moradores da região oeste e norte da cidade. O aquário público fora construído no centro da cidade, bem como a maior parte dos parques e jardins, nos quais Pereira Passos colocou coreto com bandas de música para tocar em alguns dias da semana, a fim de divertir os cidadãos (PREFEITURA, 1906: 104).

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 frequentá-lo, uma vez que seria lugar de aprendizado da ética urbana, da civilização que deveria tomar toda a cidade. É como podemos perceber em seu comentário sobre a ocupação do espaço público na *Promenade des Anglais*, a principal avenida da cidade francesa de Nice.

84

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: 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 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”.

Esta perspectiva de integração urbana de Pereira Passos fez do centro da cidade do Rio de Janeiro o espaço de pedagogia da civilização para os habitantes da urbe. Tal perspectiva fora pensada como um meio possível de levar a civilização ao subúrbio, pois o carioca, ao frequentar 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 cidade¹¹ 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 a possibilidade de conservar a ordem burguesa da cidade e evitar grandes conflitos sociais. Passos pensou um projeto de integração urbana, embora este fosse um projeto de integração conservadora.

A ideia central subjacente ao projeto de integração de Pereira Passos era seduzir o transeunte do centro – habitante de várias regiões da cidade – pelo apelo estético de uma nova arquitetura e uma renovada estrutura urbana (ARGAN, 2004). A perspectiva de Pereira Passos era inocular no usuário do Centro o apreço por uma ideia de civilização de caráter europeu e burguês através de uma proposta de enlevo por um ambiente civilizado. Esse ambiente atuaria de maneira a constranger aquele cidadão que intentasse subverter a nova disciplina urbana proposta. Andar com as vestimentas adequadas e manter a compostura proposta pela cidade reformada se tornariam assim um imperativo estético e comportamental pelas novas inscrições civilizadoras do espaço urbano. Os transeuntes suburbanos da nova cidade impactada pela reforma levariam esse novo espírito para as suas localidades de origem, espelhando o novo *ethos* da civilização, era o que esperava Pereira Passos.

Embora tenha buscado integrar e não excluir em sua reforma urbana, é fato que o projeto de integração conservadora de Passos supôs a integração às malhas de uma civilização que era percebida como algo singular, unívoco, sem espaço para pluralidade de formas e distintas possibilidades de articulação de maneiras de ser e de ocupar o espaço da cidade. Para o prefeito reformador só havia uma única civilização, resultado de um processo de progresso histórico que conduziu o Ocidente até ela, traduzida em seus píncaros, as sociedades europeias de então. O Rio de Janeiro, na qualidade de cidade portadora de uma tradição ocidental através de sua colonização portuguesa, deveria se adequar aos movimentos da civilização europeia no tempo: sua economia, cultura e tecnologias.

Não obstante esse intuito de integração da população carioca ao que Pereira Passos tomava como um movimento maior do progresso do Ocidente, cabe registrar que a cidade tinha a sua própria tradição, a sua própria historicidade, que não permitiria que qualquer

¹¹ 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. PREFEITURA, 1906: 14.

intervenção exógena a sua tradição a moldasse como tabula rasa. O Rio de Janeiro foi uma das maiores cidades escravistas do Ocidente no século XIX e sua capacidade de captação de elementos de historicidade rural avultou no início do século XX, quando a urbe carioca registrou a impressionante marca de 55% de sua população egressa de fora da cidade (CARVALHO, 1987). A cidade já tinha a sua tradição e era permeável a novas composições a partir de povos de historicidade rural, estranhos a uma civilidade burguesa egressa do Velho Continente. Essas comunidades reagiriam. Portugueses, galegos e italianos aldeões de pés descalços a bradar os seus serviços pela cidade e os negros da Pequena África não se vergariam facilmente à retórica civilizadora esperada pela Reforma Urbana do prefeito reformador. Um dos episódios ocorridos na Reforma Urbana de Pereira Passos que mais expressou essa inconformidade das populações cariocas com a proposta civilizadora do prefeito foi a inauguração dos novos mictórios no centro da cidade. Desenhados em fino trato e adornados com maçanetas de bronze no melhor estilo da *Belle Époque* europeia, os novos lugares de higiene foram orgulhosamente postados no centro urbano carioca. No dia seguinte, nenhum deles apresentava as suas finas maçanetas de bronze fixadas na porta. Sumiram. Seu sumiço foi uma forte metáfora dos limites da civilização apresentada, no singular, pelo idealista Alcaide da cidade.

86

Fontes

- MEXERICOS (1902), *Gazeta de Notícias*, 7 de novembro, pp. 1.
- PREFEITURA do Distrito Federal (1903). *Melhoramentos da cidade projetados pelo Prefeito do Distrito Federal, Dr. Francisco Pereira Passos*. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta de Notícias.
- PREFEITURA do Distrito Federal (1904). *Mensagem do Prefeito do Distrito Federal lida na Sessão do Conselho Municipal de 2 de abril de 1904*. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta de Notícias, 1904.
- PREFEITURA do Distrito Federal (1905). *Mensagem do Prefeito do Distrito Federal lida na sessão do Conselho Municipal de 5 de setembro de 1905*. Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta de Notícias.
- PREFEITURA do Distrito Federal (1906). *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.
- PREFEITURA do Distrito Federal. *Nove Mensagens Presidenciais (1890/1910)*. Brasília: Câmara dos Deputados/Centro de Documentação e Informação, 1978.
- PASSOS, Francisco Pereira (1913). *Notas de viagem: cartas a um amigo*. Rio de Janeiro: Olímpio de Campos e C.
- SOUTO, Luís Rafael Vieira (1875). *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.

Referências Bibliográficas

- ARGAN, Giulio Carlo (2001). *Imagem e persuasão: imagens sobre o barroco*. Trad. Maurício Santana Dias. São Paulo: Companhia das Letras.
- AZEVEDO, André Nunes de (2003). A Reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, n. 10, pp. 35-63, mai./ago.
- BRAUDEL, Fernand (1989). *Gramática das civilizações*. Trad. Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: Martins Fontes, 1989.
- BRENNA, Giovanna Rosso Del (1985). *Uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: Index.
- CARVALHO, José Murilo de (1987). *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras.
- CHALHOUB, Sidney (2001). *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. Campinas: Editora da Unicamp.
- CHOAY, Françoise (1992). *O urbanismo: utopias e realidades. Uma antologia*. Trad. Dafne Nascimento Rodrigues. São Paulo: Perspectiva.
- COELHO, Edmundo Campos (1999). *As profissões imperiais. Medicina, Engenharia e Advocacia no Rio de Janeiro. 1822-1930*. Rio de Janeiro: Record.
- EDMUNDO, Luiz (1957). *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Rio de Janeiro: Conquista. Vol. 1, 2 e 3.
- GERSON, Brasil (2000). *História das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Lacerda.
- RIO, João do (1999). *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes.
- ROCHA, Osvaldo Porto (1995). *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.
- SILVA, Marilene Rosa Nogueira (1988). *Negro na rua*. São Paulo: Hucitec.