

A REFORMA PEREIRA PASSOS: UMA TENTATIVA DE INTEGRAÇÃO CONSERVADORA¹

André Nunes de Azevedo²

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 e foi pautada na ideia de progresso. 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 a reforma urbana gerida por Pereira Passos é compreendida como uma tentativa de integração conservadora.

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

THE PEREIRA PASSOS REFORM: AN ATTEMPT TO A CONSERVATIVE INTEGRATION

Abstract: There was not a single urban renewal in the city of Rio de Janeiro between the years 1903 and 1906. During this period, there were two actions urban makeover. The first, designed by the federal government, operated due to the modernization of the Port of Rio de Janeiro and was based on the idea of progress. The second, planned by the city from an organicistic perspective, it was wide and sought to integrate the various areas of the city to its urban center, thought of as privileged place of the spread of civilization. In this article urban reform managed by Pereira Passos is understood as an attempt to a conservative integration.

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

¹ Esse texto tem por base a pesquisa desenvolvida na minha tese de doutorado. Ele revê e amplia significativamente discussões que já se apresentaram em texto anterior, publicado na revista Rio de Janeiro, em seu número 10, de 2003. À base dessa discussão foi acrescentada pesquisa posterior, bem como novas reflexões sobre a Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro.

² Professor Adjunto do PPGH da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Doutor em História Social da Cultura pela PUC-Rio. Pesquisador do LABIMI-UERJ, Laboratório de Estudos de Imigração da UERJ. E-mail: andazi@bol.com.br.

A reforma urbana concebida e levada a cabo pelo prefeito Francisco Pereira Passos na cidade do Rio de Janeiro no intervalo de tempo 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 1980³.

A emergência repentina do interesse historiográfico sobre esta temática, concentrada em um curto hiato de tempo, guarda relação com o contexto histórico de fins dos anos de 1970 e primeira metade da década 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 favelados, e por toda a mobilização popular em torno do regime autoritário que culminou no movimento das “Diretas Já”. Esta torrente de renovação política exigia o direito à cidadania e à urbe, ao seu livre uso e a sua apropriação popular pelos cidadãos⁴. Eram as grandes cidades os palcos das principais greves, protestos e manifestações, o lugar onde os vetores de transformação política buscavam fazer valer as suas perspectivas.

As grandes cidades eram então vivenciadas como lócus por excelência da libertação dos segmentos populares brasileiros. Os trabalhos produzidos nessa época traduziram essa experiência urbana. Assim, denunciaram o Rio de Janeiro do início do século XX como um espaço de opressão, lugar de ação de um consórcio espúrio entre o grande capital atuante na especulação imobiliária e o poder arbitrário do Estado em detrimento das camadas populares da cidade. Obras como as de Jaime Larry Benchimol, Lia de Aquino Carvalho, Maurício de Abreu, Sérgio Tadeu Niemeyer Lamarão e Oswaldo Porto Rocha respondiam

³ Entre os principais trabalhos dessa historiografia devem ser destacados os seguintes: Benchimol (1992), Originalmente o trabalho foi uma dissertação de mestrado apresentada à COPPE/UFRJ em 1982. Abreu (2008), esse trabalho de Abreu surgiu em 1978, fruto de pesquisa pelo Centro de Pesquisas Urbanas do Instituto Brasileira de Administração Municipal, o IBAM; Rocha (1995); Carvalho (1995) O trabalho de Rocha é originário de 1983, como dissertação de mestrado defendida no Programa de Pós Graduação em História da UFF. A contribuição de Carvalho é de 1980, também surgida como dissertação de mestrado defendida no Programa de Pós Graduação em História da UFF. Por fim, Lamarão (1991). A origem desse livro de Lamarão é sua dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Planejamento Urbano e Regional da COPPE/UFRJ, em 1984. Vários outros trabalhos, sobretudo produtos de pesquisas avulsas e dissertações de mestrado também surgiram nesse período discutindo, de alguma maneira, aspectos da reforma urbana de Pereira Passos e Rodrigues Alves.

⁴ Cf. Azevedo (2003).

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.

Tomada por essa perspectiva, essa historiografia não diferenciou os distintos projetos de reforma urbana que se operaram no Rio de Janeiro da época. Entendeu que havia somente um único programa de reformulação urbana de caráter burguês, que não visou outra coisa que não a expulsão das camadas populares do solo urbano do Rio de Janeiro a fim de promover uma especulação imobiliária que objetivaria não mais que bonificar os detentores do grande capital desse setor. Perceberam a Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro⁵ ocorrida entre 1903 e 1906 como um bloco monolítico, indiferenciado, a busca de por em prática o seu intuito de excluir as camadas populares do centro da cidade, em uma verdadeira trama urdida pela burguesia brasileira e orquestrada pelo Prefeito Pereira Passos, lido como uma espécie de tarefeiro dessa classe social.

Nossa perspectiva nesse artigo assumirá posição distinta da historiografia da década de 1980 sobre a reforma urbana de Pereira Passos. Iniciaremos por afirmar uma primeira distinção de nossa posição face a um pressuposto dessa historiografia, a saber, aquele que percebe a reforma urbana do Rio de Janeiro ocorrida entre 1903 e 1906 como uma reforma única. Não foi sem razão que essa historiografia a designou genericamente como “Reforma Passos”.

As atribuições da reforma urbana foram divididas entre os governos federal e municipal. Com o primeiro ficaria a reformulação do porto, da estrutura viária das suas adjacências, a Avenida do Mangue, atual Francisco Bicalho, a Avenida do Cais, atual Rodrigues Alves, e a Avenida Central, atual Rio Branco. Com o Governo Municipal ficariam todas as demais tarefas da reforma urbana do Rio de Janeiro, tais como o enxugamento do solo urbano, a canalização de rios, abertura de novos conjuntos viários, reforma de praças públicas etc.

Entendo que, para muito além de uma mera demarcação administrativa, essa divisão revelou uma clivagem de valores e perspectivas de urbanização, realizadas por gerações e grupos de engenheiros distintos, que acalentavam diferentes visões a respeito de

⁵ Para conotar o conjunto das duas reformas urbanas articuladas que aconteceram no Rio de Janeiro entre 1903 e 1906, desenvolvemos o conceito de “Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro”. Consideramos ser essa expressão mais conveniente do que a designação tradicional de “Reforma Passos”, pois essa última toma o todo pelo nome de uma de suas partes.

qual seria a função que deveria cumprir o espaço urbano de uma cidade moderna, quais valores deveria expressar.

A reforma urbana federal marcou o consórcio político de dois grupos, que vinham se aproximando desde a última década do século XIX: a burguesia cafeicultora paulista, através de sua representação política no Partido Republicano Paulista, então no poder federal, e os engenheiros do Clube de Engenharia, instituição representativa do empresariado dessa área, com sede no Rio de Janeiro⁶. Ambos os grupos convergiam em sua visão do que deveria ser a urbe moderna. Pensavam-na como o lugar do futuro. Um futuro que deveria se estabelecer pelo arrasamento do passado da cidade, de suas marcas de memória, que deveriam ser removidas como signo de um atraso rumo ao advir inexorável da modernidade. Esse atraso compreenderia elementos como a herança portuguesa, e a seção de tempo da história do Rio de Janeiro que seria entendida como sua tradução: os períodos colonial e monárquico. Assim, ambos os grupos cultivavam a ideia de progresso como valor maior a ser exaltado no espaço urbano da cidade. A noção de progresso que sustentavam consistia em desenvolvimento técnico e econômico, ou seja, o desenvolvimento material de uma sociedade. Uma referência de progresso distinta daquela cultivada no período imperial, no qual a dimensão desta ideia dava nota de um desenvolvimento continuado que marcaria a melhoria de algo, e não necessariamente a melhoria na geração de riqueza de uma sociedade, como passou a ser entendido na República (FREYRE, 1959; MALHEIROS, 1971; SEVCENKO, 2003: 35-94)⁷.

Já a reforma urbana conduzida pelo Governo Municipal pautou-se por outro arco de valores. Foi conduzida por Pereira Passos, nascido em 1836, e pertencente a uma geração de engenheiros formada na década de 1850, quando o curso de engenharia era realizado na Escola Militar. Para a grande maioria dessa geração de profissionais da tecnologia, o exercício da engenharia significou atuação no serviço público. Exerciam a

⁶ Para uma discussão mais ampla que evidencie o processo de aproximação política em curso desde a última década do século XIX entre o Clube de Engenharia e a elite cafeicultora paulista, representada através do Partido Republicano paulista, recomendamos ver: Azevedo (2014).

⁷ Todo o ambiente social produzido nos primeiros anos da República, com grande contribuição do fenômeno do Encilhamento, já indicava claramente a emergência de novos valores na sociedade carioca de então. Sobre esse ambiente, ver o romance do Visconde de Taunay, - escrito sobre o codinome Perdígão Malheiros - crítico acerbo do novo arco de valores vigente na República: Malheiros (1971); o clássico de Gilberto Freyre, que foi o primeiro trabalho a discutir a centralidade da ideia de progresso na Primeira República, (FREYRE, 1959) e a introdução do livro de Sevcenko que discute o ambiente cultural fortemente pautado pelo arrivismo e pelo smartismo no Rio de Janeiro do início do século XX (SEVCENKO, 2003).

engenharia em uma sociedade patriarcal, escravista, pouco afeita ao empreendedorismo capitalista e para a qual o desenvolvimento da tecnologia e o empreendimento privado eram vistos como pouco relevantes, senão mesmo percebidos com desconfiança (CARVALHO, 1998). Dois fatos que ilustram bem o que era a engenharia na época em questão foram: primeiro, o número de colegas de turma que se formaram com Pereira Passos em 1856, dois apenas (ATHAYDE, 1944: 41); segundo, o número de engenheiros no Rio de Janeiro em 1865, apenas 27, contra 74 afinadores de piano (COELHO, 1999: 72). Cabe ainda lembrar que a formação em engenharia foi dominada pelos militares no Brasil até 1858, quando foi criada a Escola Central, inspirada na congênere francesa, sob a gestão de civis (TELLES, 1994: 106). A carreira de engenheiro brasileiro, até princípios 1881⁸ representou principalmente estar a serviço do Estado imperial e do sentido civilizador que este atribuía a engenharia no Brasil. Para o Estado Imperial brasileiro, esse campo profissional era visto como um dos elementos daquilo que entendia como sendo o seu projeto civilizador.

Assim era compreendido o seu sentido, e a ele serviram a maioria dos engenheiros brasileiros neste período. A engenharia enquanto empreendedorismo privado, enquanto inversão de capitais para grandes obras públicas nunca foi bem percebida pelo Imperador, que a recepcionava com desconfiança (CARVALHO, 1998: 122-158), temeroso de que pusesse em questão a probidade no trato com a coisa pública. A carreira de engenheiro na época da formação de Passos era de tal modo sintonizada com o sentido de promoção de uma civilização, que a principal matéria para o exame de ingresso na escola de engenharia era o latim, e não as ciências físicas ou a matemática. Tal era a importância do latim no exame de admissão à engenharia brasileira, que ela dava a ordem de classificação dos candidatos a futuros engenheiros que, por seu turno, definia a hierarquia de posições das carteiras dentro das salas de aulas, as mais à frente, àquelas das maiores notas na língua do extinto Império Romano, uma das referências de civilização no Ocidente (TELLES, 1994: 612). Some-se a isso o fato de que um dos livros referenciais sobre edificações na Escola Militar era o *De Architectura*, de Marcus Vitruvius Pollio, arquiteto romano do século I a.C. (TELLES, 1994: 473). No Brasil de meados do século XIX a engenharia esteve diretamente envolvida com os valores da civilização europeia.

⁸ Dezembro de 1881 é quando surge o Clube de Engenharia, que organiza os interesses dos engenheiros-empresendedores no Brasil, sobretudo no Rio de Janeiro.

Assim, a carreira como engenheiro de Pereira Passos foi, durante mais de três décadas, exercida no Império, período no qual vivenciou a maior parte de sua vida, 53 anos mais precisamente. Nesse período sua única iniciativa de empreendedorismo privado foi uma serralheria⁹ (ATHAYDE, 1944: 121). A maior parte de sua carreira como engenheiro no século XIX foi exercida no serviço público, onde exerceu postos-chave, de grande destaque para engenharia brasileira, como a direção da Comissão de Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro, em 1874, na qual produziu dois relatórios com estudos para uma reformulação urbana da cidade, em 1875 e 1876, respectivamente, e a direção da Estrada de Ferro D. Pedro II, da qual esteve à frente entre 1876 e 1880. Após largar a direção da maior empresa de estradas de ferro do Brasil vai à Paris para estudar na *École de Ponts et Chaussées*, mas longe de estudar engenharia, matricula-se na cadeira de Economia Política, a fim de estudar as Ciências Humanas. Manteve uma das principais rodas do Rio de Janeiro, onde discutia-se literatura e escutava-se música clássica. Esteve entre os maiores colecionadores do Rio de Janeiro de bronzes e de metal, de vidros e de cristais, de joias, leques e bibelôs, de tecidos, bordados e rendas, de móveis, e também de cerâmicas, sendo o único que figurou em mais de uma das principais listas de colecionadores do Rio de Janeiro (EDMUNDO, 212-213: 2003). Na realidade, o único a figurar também em todas as listas. Apresentou, portanto, um padrão estético e cultural bastante distinto da grande maioria dos engenheiros que atuaram na Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro no início do Novecentos.

Esse perfil de Pereira Passos não passou despercebido pelo Presidente da República Rodrigues Alves, que o nomeou prefeito com a tarefa de reformar a cidade. A escolha do Presidente Alves não foi sem sentido. Como não foi sem sentido a sua escolha por reformar a cidade. O Presidente da República entre 1902 e 1906 apresentava uma biografia *sui generis* para um republicano, sobretudo um republicano paulista. Entre o final da infância e a adolescência Francisco de Paula Rodrigues Alves, nascido em 1848, estudou por sete anos no Imperial Colégio D. Pedro II (FRANCO, 2001), tendo sido permeado pelo conjunto de referências morais presentes nesta instituição imperial. Não foi sem sentido que, mesmo sendo filho de uma família de abastados cafeicultores de Guaratinguetá, cidade

⁹ Cabe lembrar que Passos também assumiu a sociedade com Mauá no estaleiro da Ponta da Areia, em Niterói, mas por iniciativa de Mauá, que procurou esse engenheiro oferecendo-lhe a sociedade nesta empresa se fosse capaz de reerguê-la da falência, o que de fato ocorreu.

do Vale do Paraíba paulista, Rodrigues Alves escolheu o Partido Conservador, o grêmio político mais centralizador do Brasil, para se candidatar a Deputado Geral nos últimos anos do Império. Com o advento da República, Alves passa a engrossar as fileiras do PRP – Partido Republicano Paulista –, pois, mesmo não sendo um republicano histórico e, ainda, apresentando um passado monarquista, Alves é recebido nas hostes republicanas por ser considerado um quadro intelectual e por ser oriundo de uma família de ricos cafeicultores, que o vinculava imediatamente aos interesses de classe do principal partido paulista. Não foi sem razão que, quando assumiu a Presidência da República, Alves compõe o seu ministério com vários quadros egressos da monarquia, ficando o seu governo conhecido como “República dos Conselheiros”. Assim, quando o Presidente, um ex-monarquista, nomeia Pereira Passos à Prefeitura da Capital Federal, reproduz em âmbito local aquilo que já vinha realizando no plano nacional: pôr em diversas instâncias governamentais gestores que eram imbuídos do arco de valores imperiais, para o qual o centro gravitacional residia na ideia de se construir uma civilização no Brasil (MATTOS, 1986).

De maneira distinta, a base de sustentação política de seu governo, os cafeicultores do Estado de São Paulo, em aliança com a burguesia rural mineira, acalentava outro arco de valores, bem próprio do modelo liberal-conservador de República que a elite política paulista buscava fazer valer (CARVALHO, 1987). O epicentro do campo moral sustentado pelo PRP era a ideia de progresso (SALLES, 1986). Não qualquer progresso, mas este entendido como desenvolvimento material da sociedade, ou seja, enquanto crescimento econômico e técnico, que só poderia se estabelecer pelo arrasamento do passado.

Assim, não foi sem razão que os principais objetivos da reforma urbana federal encontravam-se vinculados à dimensão de progresso entendida como desenvolvimento material. Em primeiro lugar, impunha-se uma reordenação do porto carioca. Isso porque a ordem tributária estabelecida na constituição brasileira de 1891 atribuía a arrecadação de impostos de exportação aos estados, ao passo que designava o recebimento dos tributos de importação ao Governo Federal. Se tomarmos por base o fato de que o porto do Rio de Janeiro era o maior porto importador do Brasil de então, concluiremos que a ampliação de sua capacidade operacional jogava um papel fulcral no equilíbrio das contas públicas federais, sobretudo se não perdermos de vista que 49% de toda a arrecadação federal vinha dos impostos de importação (LAMARÃO, 1991: 143). O segundo objetivo da reforma

federal vinculava-se diretamente aos interesses econômicos da burguesia cafeicultora paulista. Em um contexto de fim recente da escravidão, e de proibição da imigração subvencionada de italianos ao Brasil¹⁰, o negócio agrícola do café vinha sofrendo com uma crise de mão de obra que elevava os custos da produção. Assim, a captação do braço imigrante era uma urgência da fração de classe dominante representada pelos cafeicultores paulistas. No entanto, para o cumprimento desse objetivo, fazia-se fundamental reordenar a imagem da Capital Federal, dando-lhe ares de urbe saneada e civilizada, pois essa cidade, sabidamente, jogava um papel decisivo na constituição da imagem do Brasil no exterior. A imagem então vigente era a de cidade pestilenta, cemitério do homem branco, lugar de caos e insalubridade. Demasiado contraproducente para os fins imigrantistas almejados. Não foi sem razão que a razão imigrantista da Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro apareceu destacada no discurso de posse do Presidente Rodrigues Alves¹¹.

A outra razão que levou Rodrigues Alves a propender a Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro, a reforma portuária e de seu entorno para o escoamento das mercadorias ingressadas a fim de equilibrar as contas federais com a arrecadação de tributos sobre as importações, aparece destacada em uma das primeiras mensagens do Presidente da República à Câmara dos Deputados¹².

Assim, o objetivo de criar uma imagem de cidade civilizada através do saneamento e redimensionamento estético da urbe, a fim de captar o braço imigrante para as lavouras em crise de mão de obra desde o fim da escravidão, e a finalidade de equilibrar as contas públicas pelo aumento da capacidade importadora do porto carioca foram os dois maiores objetivos de Rodrigues Alves quando iniciou o seu plano de reforma urbana. Não sem sentido ambos os objetivos encontravam-se diretamente ligados à ideia de progresso material, que era o valor maior orientador da reforma urbana federal.

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

¹⁰ A proibição ficou conhecida como decreto Prinetti, emitido em 1902 pelo Ministro das Relações Exteriores da Itália, que lhe deu o nome.

¹¹ “O manifesto inaugural à nação”. Correio da Manhã. 16 de novembro de 1902 (apud. Giovanna Rosso DEL BRENNA (org.), 1985).

¹² Brasil. Congresso. Câmara dos Deputados. Mensagens Presidenciais. (1891-1910). Maio de 1903. Rio de Janeiro: Typographia Progresso, 1912. p. 311-312.

daquela recebida pelos engenheiros formados no último quartel dos oitocentos e que estiveram à frente da intervenção urbana federal. Formou-se 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 infraestrutura 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 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 restava trabalhar nos projetos técnicos da Coroa (COELHO, 1999), 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.

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.

A reforma urbana federal foi marcada pela criação da Avenida Central e as intervenções na região portuária, acrescentando como extensão dessa última reforma a construção da Avenida do Mangue. A intervenção federal foi concebida por uma lógica econômica, que entendia a transformação do espaço urbano como a sua adaptação a uma nova função, mais do que qualquer possibilidade de adaptá-lo a novos usos de seus cidadãos. 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 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.

De forma distinta deu-se a noção de progresso sustentada pela municipalidade do Rio de Janeiro em sua reforma urbana. Para esse grupo de reformadores, liderados pelo Prefeito Pereira Passos, o progresso não somente não seria um ente autônomo, como seria visto como algo a ser orientado por um objetivo magno a ser alcançado, que seria entendido como algo maior que ele próprio e do qual deveria ser expressão, a saber: levar a cabo um projeto de construção de uma civilização na cidade.

O ambicioso projeto do Prefeito Passos, ao contrário daquele dos engenheiros defensores do progresso material como valor primeiro, não poderia dispensar a aceitação da maior parte da sociedade, pois somente se efetivaria a partir de tal adesão, uma vez que o sentido da referência de civilização para esse grupo consistiria em uma forma de organização social específica, “a forma civilizada” (FEBVRE, 1930: 35-36; STAROBINSKY, 1999: 11), e não o desenvolvimento de uma função que se estabeleceria sobre a sociedade, a despeito da compreensão do seu sentido por essa, tal como era percebida a noção de progresso na República (NEVES, 1986). Desta maneira, se a ideia de se construir uma cidade civilizada no Rio de Janeiro não poderia se constituir sem a adesão de amplas camadas da sociedade carioca, então se fazia necessário convocar essa sociedade a realizar essa adesão, posto que tal aceitação seria percebida como condição de possibilidade de se fazer valer o ideal de cidade civilizada na urbe carioca. Portanto, se efetivar o “progresso” era percebido como um movimento que se punha além e, mesmo, acima da sociedade, o mesmo não poderia se dizer da possibilidade de se efetivar o ideal de civilização no Rio de Janeiro, pois a efetivação de uma civilização em uma cidade teria como pré-requisito a assunção dos pressupostos da mesma pelo conjunto daqueles que nela habitam (ELIAS, 1994: 24).

Tomando por base o pressuposto de que a constituição de uma civilização no Rio de Janeiro deveria passar pela aceitação de um projeto de civilização na cidade, temos então que os reformadores urbanos que se pautavam pelo ideal civilizador necessitavam fazer com que a sociedade carioca aderisse a esse projeto, que aceitassem os pressupostos do que entendiam seus reformadores como sendo uma vida urbana civilizada. Assim, fazia-se necessário da parte desses empreendedores de uma reformulação urbana, a realização de uma tentativa de integrar o conjunto da população da cidade às malhas daquilo que

entendiam como sendo uma “civilização” (BRAUDEL, 1989: 27; NICÉFORO, 1921: 30). Nesse sentido, foi indispensável a Pereira Passos lançar mão de um projeto de integração da população urbana àquilo que percebia como sendo uma cidade civilizada. A noção de civilização presente no ideário de Pereira Passos era atinente a uma série de valores desenvolvidos pela sociedade europeia ao longo da modernidade. Portanto, era uma ideia de civilização de matriz eminentemente europeia, que não concebia em seu horizonte a possibilidade de o Brasil desenvolver uma civilização por uma via própria, ou seja, de fazê-lo revolvendo elementos de sua própria historicidade. Nessa referência do que deveria ser uma civilização, alguns elementos surgiam como decisivos, tais como a ideia de uso regulamentado do espaço público pelos agentes privados da cidade; o fomento à atividade estética e cultural; a reverência a um passado; o respeito à lei e à ordem pública garantida pelo Estado, pelo alto, através de uma elite política ilustrada; e na qualidade social da vida da sua população, como acesso à educação, a moradia digna, a socorro em situações de risco de vida, entre outras coisas.

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 de vias da cidade. A primeira visava desafogar o movimento, então intenso, entre os bairros do centro e aqueles localizados no sentido sul da cidade¹³. 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. Tratava-se da Avenida Beira-Mar (cf. mapa II/203)¹⁴.

Uma segunda operação procurava estabelecer uma ligação entre o litoral da região central e os bairros do sentido geográfico oeste da cidade¹⁵, tais como Estácio de Sá e

¹³ 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. pp. 4-5.

¹⁴ Cf. Azevedo (2003).

¹⁵ Na época da Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro a nomenclatura das regiões da cidade obedecia ao sentido geográfico dos bairros ante o centro da cidade que, junto ao mar, se alocava à leste. Assim, os bairros que se distanciavam do mar no eixo da atual Grande Tijuca e subúrbio da Central do Brasil eram designados

Engenho Velho, para onde confluíam diversos caminhos que ligavam ao subúrbio. Para cumprir tal intuito, projetou-se uma linha formada pelas ruas da Assembleia e Carioca, Praças Tiradentes e da República, ruas Visconde do Rio Branco, Frei Caneca e Estácio de Sá¹⁶ (cf. mapa II/ 22; 37; 88; 088 e 181). Para efetuar essa linha de comunicação, foi necessário o alargamento das ruas da Assembleia 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)¹⁷.

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 Tiradentes¹⁸.

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 mar¹⁹ (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 das atuais regiões de São Cristóvão e Maracanã. Com estas duas últimas operações de reformulação viária, ligava-se o centro da cidade aos bairros populares da atual zona norte da urbe, ao mesmo tempo que se desafogava o tráfego das ruas estreitas do centro²⁰.

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

como bairros da região Oeste da urbe, pois estavam no seu oeste geográfico. No sentido norte, por exemplo, iam os bairros do Caju e São Cristóvão, que acompanhavam o litoral ao norte do Centro. No sentido sul, cumprindo a mesma lógica, os bairros da atual Zona Sul do Rio de Janeiro. Aqui vamos nos utilizar dessa designação de época, salvo quando nos referirmos ao status atual das regiões do Rio de Janeiro.

¹⁶ Prefeitura do Distrito Federal. Op. cit. p. 5

¹⁷ Cf. Azevedo (2003).

¹⁸ Azevedo (2003).

¹⁹ Azevedo (2003: p. 5-6).

²⁰ Azevedo (2003).

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 Tiradentes²¹ (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-oeste²².

A quinta intervenção viária articulava os bairros da região sul com aqueles da direção 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 Riachuelo²³ (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 Janeiro²⁴.

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 de um túnel que levava de Botafogo ao Leme. 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 este túnel e os arruamentos do Leme e de Copacabana²⁵.

²¹ Azevedo (2003: 6).

²² Azevedo (2003).

²³ Azevedo (2003).

²⁴ Azevedo (2003).

²⁵ A Cia. Jardim Botânico resiste a realizar a obra, dado o seu alto custo, e propõe trocá-la por outros benefícios de urbanização. A sociedade carioca também a pressiona a cumprir o contrato, mesma conduta da prefeitura, que a faz executar a obra. Ver: A Gazetilha. Jornal do Commercio, 17 de março de 1903 (apud DEL BRENNA. 1985: 38-39).

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 ideia 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 Assembleia, 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 83). Estas cinco operações viárias, explicadas somente pelo seu sentido, já traduziriam uma intenção integradora do centro urbano com todas as direções da cidade²⁶.

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

²⁶ Azevedo (2003).

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 geográfica sul-oeste, pela conexão com a também recém aberta Avenida Mem de Sá, estabelecia uma ligação sul-centro e região portuária, pela Avenida Central e de sua articulação com a Avenida do Cais, ambas recém estabelecidas pelo Governo Federal.

Assim, através das articulações viárias descritas, fica manifesta a intenção urbanística do prefeito em articular o centro urbano do Rio de Janeiro com os bairros do subúrbio da cidade, o que leva a cabo através de três conjuntos viários. Essa intencionalidade fica mais demarcada se levarmos em conta que Passos deixou realizados todos os estudos topográficos para a construção de uma avenida de 2400 metros de extensão e 33 metros de largura, que partiria da atual rua Francisco Bicalho até o bairro do Andaraí Pequeno, terminando nas imediações de onde se localiza hoje a rua Barão de Mesquita, então subúrbio carioca e via de ligação com demais bairros da Zona Norte do Rio de Janeiro²⁷.

O organicismo de Pereira Passos não ficaria restrito 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, que primou por conectar entre si.

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”. 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. 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, muitas das quais articulavam diversos bairros do subúrbio do Rio de Janeiro²⁸.

²⁷ Ver: Prefeitura do Rio de Janeiro. Mensagem do Prefeito do Distrito Federal lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Op. cit. p. 50. Ver também o mapa anexo à última mensagem do Prefeito Pereira Passos com algumas obras projetadas pela Prefeitura.

²⁸ Sobre o relato das obras em cada um desses bairros citados, ver: Mensagem do Prefeito do Distrito Federal lida na sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1904, op. cit. pp. 46-49; Mensagem do Prefeito do Distrito Federal lida na sessão do Conselho Municipal abril de 1905, op. cit. p. 78; Prefeitura do Rio de Janeiro. Mensagem do Prefeito do Distrito Federal lida na sessão do Conselho Municipal de 5 de setembro de 1905. op. cit. pp. 70-73; Prefeitura do Rio de Janeiro. Mensagem do Prefeito do Distrito Federal lida na sessão

Para além de sua proposta de interconexão urbana das diversas regiões da cidade entre si e com o centro urbano do Rio de Janeiro, o prefeito também buscou fazer valer a sua perspectiva de cidade civilizada através da repressão àquilo que tomava como uma ética urbana incivilizada. No intuito de fomentar o seu ideal de civilização na cidade, Pereira Passos estabeleceria uma série de medidas proibitivas. Essa iniciativa buscava promover uma nova ética urbana e novos usos e costumes considerados condignos com os padrões daquilo que se julgaria civilizado. No juízo de Passos, ser civilizado em uma grande cidade demandaria enquadrar-se nos códigos burgueses de civilidade, que estavam associados a posturas que percebiam o espaço público como um espaço que devesse ser utilizado a partir da observação às regras estabelecidas por leis e normas constituídas pelo Estado, concebido como um ente civilizador. Longe do universo de práticas e formas tradicionais de uso do espaço urbano pelas camadas populares, que foram consolidadas no século XIX com o caráter massivo que a escravidão de ganho adquiriu na maior parte desse século (SILVA, 1988; AZEVEDO, 2010), as normas “civilizadoras” decretadas pela municipalidade tinham como referência os padrões burgueses de países europeus ocidentais, exemplos 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 se buscava impor um padrão de civilidade urbana burguesa e europeia a uma cidade culturalmente heterogênea, de tradição escravista e marcada pela presença de uma miríade de migrantes e imigrantes, a maioria vinda de áreas rurais do Brasil e da Europa Meridional²⁹. 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.

do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906, op. cit. p. 46 e Prefeitura do Rio de Janeiro. Mensagem do Prefeito do Distrito Federal lida na sessão do Conselho Municipal de 5 de setembro de 1906, op. cit. p. 28.

²⁹ Assinalamos que José Murilo de Carvalho, oferecendo números do censo de 1890, dá nota de 28,7% da população do Rio de Janeiro originária do exterior, e 26 % provenientes de outras regiões do Brasil, muitos dos quais atraídos pelo centro de oportunidades que era então a maior cidade do Brasil em um contexto de recente abolição da escravatura, estabelecida em 1888 (CARVALHO, 1987: 17).

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 (RIO, 1995; SEVCENKO, 2003).

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 vias 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.³⁰ Em uma ação conjunta com tais restrições, Pereira Passos buscou 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.

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 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 europeia na cidade.

O prefeito reforçou esse papel do centro urbano, construindo nele o Teatro Municipal, o aquário público e reformando diversos 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 fins de semana, a fim de oferecer lazer aos cidadãos no centro da urbe³¹. Ainda, agiu de maneira mais vigilante e rigorosa nessa área quanto à fiscalização do cumprimento das posturas municipais.

Assim, reforçando o papel do centro urbano como o de lugar modelar da

³⁰ Para notar o conjunto dessas proibições ver a coletânea de jornais e revistas relativa à Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro realizada por Brenna (1985: 19-23).

³¹ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906: 104.

civilização, Pereira Passos buscou estabelecer artérias de ligações diretas do centro com todas as regiões da cidade, como já foi assinalado. 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 realizada ligando o centro urbano à Zona Sul, conforme já evidenciamos.

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”³², 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 frequentá-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 aí³³.

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 evidente 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. A concepção que subjaz a ela era a de que o carioca, ao frequentar o centro, seja para trabalho ou lazer, seria seduzido pela ambiência de civilização criada pelo prefeito e, imbuído pela estética da civilização da qual o alcaide pretendia dotar a

³² Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1904. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1904: 47.

³³ Passos (1913: 41).

urbe, levaria uma “ética civilizada” aos arrabaldes da cidade. Assim, ao delinear a sua estética civilizadora no Centro da cidade, através de uma nova articulação arquitetônica e urbanística na mesma, Passos, tencionou criar uma retórica sedutora³⁴ da civilização aos habitantes da urbe, buscando fazer do espaço urbano do Centro do Rio de Janeiro um lugar pedagógico da civilização na cidade, um centro modelar de irradiação de uma ética e estética civilizada para todo o Rio de Janeiro. A ideia do prefeito era tornar o espaço urbano da cidade interessante, evocativo de usos, a fim de atrair as populações suburbanas ao Centro, dando-lhes nota de uma exemplaridade da civilização. É como nos diz o Alcaide reformador do Rio de Janeiro:

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; (...)³⁵.

Pereira Passos era um membro da elite carioca perplexo com o rápido crescimento da população do Rio de Janeiro³⁶ 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, uma profilaxia dos conflitos sociais. Dentro dessa perspectiva, Pereira Passos pensou um projeto conservador, que buscou integrar a população da cidade às malhas do que considerava “civilização”, assim entendida enquanto palavra no singular. Isso porque Passos vislumbrou integrar a população carioca de maneira condicionada, posto que a despeito de sua historicidade, ou seja, de sua experiência coletiva enquanto sociedade no uso do espaço urbano do Rio de Janeiro, pois a sua ideia de civilização, como já pontuamos, supõe um enquadramento a padrões exógenos à cultura da cidade. Pereira Passos pensou um projeto de integração urbana. Não obstante, um projeto de integração conservadora.

Por conservador aqui entendemos a perspectiva ideológica surgida na Europa nas

³⁴ Tomamos por base a ideia de Argan relativa de uma arquitetura e urbanística que pretendem produzir uma retórica da sedução dos cidadãos. Ver: Argan (2004: 44).

³⁵ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1906: 5-6.

³⁶ Na Europa das últimas três décadas do século XIX foi comum o sentimento de temor por parte de amplos setores da elite europeia face ao crescimento das cidades e o potencial de erupção social que esse acelerado crescimento continha. Cf. Charle (2000: 181-182). Também havia um sentimento de frustração com as expectativas irrealizadas do liberalismo, que se misturava com o temor do vertiginoso crescimento das cidades. Cf. Hobsbawm (1988: 359).

últimas três décadas do século XIX em reação ao progressismo (BOBBIO et al., 2010: 245) de liberais e socialistas, que entendiam que o progresso apresentava um movimento próprio e inexorável, que se estabeleceria pelo arrasamento do passado. Os conservadores, cedendo às evidências da ciência, sobretudo após a publicação da Origem das espécies de Charles Darwin, em 1859, e reagindo a emergência do primeiro desenho de uma sociedade de massas e ao robustecimento do movimento operário e a emergência de partidos operários, passam a aceitar a tese do constante desenvolvimento da humanidade, mas, distintamente dos progressistas, percebem esse movimento mais como evolução, ou progresso evolutivo, do que a noção de progresso enquanto superação completa do passado, acalentada por liberais e socialistas (BOBBIO et al., 2010: 245). A ideia de progresso evolutivo conservadora supõe a acumulação de conhecimentos, experiências e valores egressos do passado - jamais superação dialética de um tempo pretérito - e seria concebida como resultado de um sistema comunitário no qual a sociedade daria ao poder político estatal o direito de conduzir o conjunto de indivíduos pelas vias dessa evolução assimiladora do passado. Ou seja, para os conservadores, o progresso não é percebido como um ente autônomo, com direcionamentos meta-históricos caprichosos, mas como resultado de uma regência de uma elite ilustrada através de um Estado que, na ciência da necessidade de operar mudanças derivadas das transformações sociais, conduziria esse processo a fim de manter o sentido comunitário ameaçado pelo crescimento vertiginoso das grandes cidades e do estilo de vida individualista e impessoal que dela ameaçavam derivar.

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, envidou esforços pela criação de um imposto ao comércio, que denominou "imposto dos pobres", a fim de amparar os habitantes miseráveis 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 das populações de menor renda do Rio de Janeiro, além de ter dado um aumento salarial de 700% aos professores da rede de ensino municipal. Ainda, criou também o primeiro serviço de assistência de saúde por ambulância na cidade.

Todavia, a obra que mais destacou o projeto de integração conservadora 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. No entendimento de Pereira Passos, o problema habitacional do operariado³⁷ seria o maior problema social não só do Rio de Janeiro, mas de todas as grandes cidades do mundo. Diante de tal desafio, o prefeito entendia que a construção de vilas operárias seria a única solução eficaz para os problemas sociais da cidade. Segundo o entendimento do engenheiro reformador:

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 espécie³⁸.

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”³⁹.

Nota-se aqui claramente o desejo – executado em sua gestão – de manter o operário residindo junto ao Centro, seu principal local de trabalho. Essa atitude, presente em seu discurso e prática de urbanismo não permite subsistir qualquer avaliação que

³⁷ Dou nota de que, nesse texto, utilizo o conceito de operário da época em questão. No Rio de Janeiro do início do século XX entendia-se por operário não só o trabalhador da unidade fabril, como também um grande número de trabalhadores de pequenas oficinas e um amplo leque de trabalhadores braçais. Embora denomine os conjuntos habitacionais que cria como Vilas Operárias, destinadas a dar moradia a funcionários de baixa renda da Prefeitura do Rio de Janeiro, operários ou não, Pereira Passos costumava a aludir às populações pobres da Capital Federal com a expressão “classes menos favorecidas da fortuna”.

³⁸ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1906: 21-22.

³⁹ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1906: 20.

entenda a sua reforma urbana como uma ação desejosa de expulsar as camadas populares⁴⁰ do centro da cidade, como em um movimento *haussmanizante*. De maneira distinta, na qualidade de conservador, pouco afeito à crença liberal no progresso, Passos mostrou-se cioso de manter o operariado não somente próximo ao Centro, mas efetivamente utilizando o seu espaço público, o que manteria maior efeito do município sobre os mesmos no que tange ao seu projeto civilizador.

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, bem como uma quarta vila dessa natureza no Beco do Rio, no Centro.

Esse conceito também já estava 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 impelido 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 fortuna⁴¹.

Novamente, de maneira clara, o prefeito se manifesta em favor de manter as camadas populares no centro da cidade, revelando não só não se opor, mas achar oportuna a presença das *classes menos favorecidas da fortuna* nesse espaço da urbe.

Pereira Passos, que havia tido contato com as obras de Saint Simon, quando estudou

⁴⁰ Tomando por base a época em questão, entendo por camadas populares um amplo grupo da sociedade carioca que apresenta baixa renda e baixo nível de instrução formal. Entre eles podemos citar um amplo leque de ocupações braçais, entre os quais as donas de casa, operários, lavadeiras, biscateiros sem ocupação definida, vendedores ambulantes, entre outros.

⁴¹ Quando de seu primeiro projeto de reforma urbana, em 1875, Pereira Passos desloca o Centro do Rio de Janeiro para Vila Isabel, e designa a construção de várias casas para operários em estilo inglês, com jardim na parte dianteira do imóvel. Primeiro e Segundo Relatório da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876: 9.

Economia Política no *Collège de France* da Paris em 1880⁴², atribuía às camadas populares um lugar no processo de desenvolvimento da civilização. Estas, devidamente educadas e governadas por homens das ciências e das artes, deveriam ter papel relevante nesse processo. 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 espalhados⁴³.

Pereira Passos classifica as *classes menos favorecidas* 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 mecânicos do que reputava como “civilização”⁴⁴. A conduta de integração conservadora do operariado ao que considerava civilização difere em muito da visão que a historiografia da década de 80 consolidou a respeito do prefeito, a de um homem público que não somente apresentou completo menoscabo para com as camadas populares, como envidou esforços em persegui-las, expulsando-as do centro urbano por

⁴² Ver: Athayde (1948, p. 154).

⁴³ Mensagem do Prefeito do Distrito Federal Lida na Sessão do Conselho Municipal de 3 de abril de 1906. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1906: 19.

⁴⁴ Embora Pereira Passos nunca tenha explicitado o que consideraria uma sociedade civilizada, não seria difícil indicar alguns componentes que tomaria como indispensáveis a essa, a saber: postura na forma de ocupação do espaço urbano, conforme a definição da lei; sentimento estético expressado pela arquitetura da cidade, em suas edificações públicas e privadas e nos logradouros públicos; acesso à educação, constituindo um povo educado; valorização da cultura; uma ordem política institucional estável, funcionando sob a égide da lei; um Estado com poder e capacidade para reprimir o descumprimento da lei; capacidade de geração de riqueza e bem-estar através da tecnologia; baixo índice de miséria, com alojamento para todos os cidadãos. Essa lista contempla ações do Prefeito Passos, com maior ou menor arrojo, ante cada um dos princípios aqui listados. Para citar as menos conhecidas, deixadas de lado pela historiografia da década de 80: cria um serviço de ambulância municipal; propõe ao Conselho Municipal um imposto para combater a miséria; transfere 12 escolas do Centro ao subúrbio, e constrói diversas escolas nos bairros suburbanos, aumenta em 700% o salário dos professores municipais; cria uma vila operária e projeta mais três junto ao Centro da cidade, entre outras.

representar a fração de classe vinculada ao setor capitalista da construção civil.

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 a uma forma de conduta específicas, não derivadas da tradição de ocupação do espaço urbano da cidade, nomeadamente a uma cosmogonia e um comportamento europeu ocidental burguês.

A postura de Pereira Passos apresentava-se similar a de setores da elite europeia que se apresentavam perplexos diante do fenômeno do crescimento da cidade moderna e da massa operária nelas presente nas décadas finais do século XIX. Dentro desse horizonte conservador, Passos pensou em conferir dignidade ao 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, pela dignidade habitacional 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 essas camadas sociais ao centro do Rio de Janeiro, a fim de que este grupo, inserto em uma ética burguesa na utilização do espaço público, disseminasse a urbanidade desejada pelo prefeito para além dos limites do centro urbano. A perspectiva organicista adotada nas intervenções viárias do prefeito, tanto no Centro como nos subúrbios da cidade, dão nota do seu horizonte conservador - reativo ao avanço da impessoalidade e do individualismo em escalada com o crescimento exponencial das grandes cidades – desejoso de resgatar o sentido comunitário da vida urbana existente antes desse processo. Não é sem razão, que, para além de sua reordenação viária, Passos confere atenção especial à reforma e embelezamento de praças públicas, enriquecendo-as com elementos de atração dos moradores da cidade, como coretos de música, aquário, estatuetas clássicas, entre outras iniciativas, a fim de que a praça se constituísse como lócus de integração em uma cidade em processo veloz e constante de crescimento.

Argumentamos que se Passos fosse um prefeito interessado em tudo pôr abaixo para expulsar os operários do Centro da cidade, por que só teria quebrado apenas um lado das ruas no seu intuito de alargá-las? Se o seu propósito era o “Bota-abaixo”, como alardeava a

imprensa da época, por que não pôs tudo abaixo de fato, apagando as habitações populares e os vestígios do suposto “passado colonial”⁴⁵ dos dois lados da rua, ao invés de escolher sempre um só lado das vias para derrubar, como foi a sua conduta? Afinal, na reforma parisiense das décadas de 1850 e 1860, Eugéne Haussmann não poupou 50% dos imóveis da zona central de Paris, não optou por derrubar um só dos lados das ruelas da capital francesa (BENÉVOLO, 2001: 91-127). Ademais, por que o prefeito deu vários pareceres pela manutenção de imóveis antigos no Centro, segundo pesquisas indicam, contrariando muitas vezes o laudo dos engenheiros da prefeitura que determinavam a demolição desses imóveis? (PAOLI, 2013). Por que teria construído uma vila operária no Centro e iniciado a construção de outras três nessa área da cidade? Essas são perguntas que não encontram respostas na chave tradicional de compreensão da Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro como uma operação burguesa para expulsar os pobres do Centro da cidade.

Cabe lembrar ainda que as freguesias que receberam a grande maioria das demolições realizadas por Passos foram aquelas da Candelária e do Sacramento, sendo a primeira aquela por onde passou a maior parte da Avenida Central e suas ruas perpendiculares reformadas pelo alcaide, e a segunda, onde foi reformada a rua do Sacramento, atual Avenida Passos. Essas freguesias ou não possuíam cortiços – a da Candelária não possuía nenhum – ou praticamente não possuíam, pois eram regiões já valorizadas, nas quais habitavam camadas médias e médias-altas da cidade. Os cortiços do Centro estariam situados principalmente nas freguesias periféricas ao núcleo central da cidade; Santana, Sta. Rita, Sto. Antônio e São José (ABREU, 1997: 42; PAOLI, 2013: 101; VAZ: 105-108). Com efeito, se o objetivo de Pereira Passos com a sua reforma fosse o de expulsar os pobres do Centro da cidade, então porque teria concentrado a grande maioria de

⁴⁵ Nos remetemos aqui ao importante trabalho de Paula de Paoli, que chama atenção para o fato de que a Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro suscitou a ideia de que havia uma cidade colonial a ser superada pelas reformulações urbanísticas em curso, que trariam uma “nova cidade” ao cabo de suas realizações. Paoli demonstra que esse foi um discurso que serviu à legitimação das reformas, e que a cidade do Rio de Janeiro dos primeiros anos do Século XX era em sua arquitetura, fundamentalmente, uma urbe do Oitocentos, sendo absoluta minoria o quantitativo de prédios egressos do período colonial. Ver: Paoli (2013). De nossa parte, consideramos que a ideia de superação de uma cidade colonial para se atingir a urbe moderna é algo que está muito mais presente na sociedade, sobretudo nos órgãos de imprensa e em associações, como o Clube de Engenharia. A noção de progresso presente tanto na prática reformadora, quanto no horizonte discursivo do Governo Federal aponta também para essa ideia de um futuro que se estabelece pelo arrasamento do passado. Como já tivemos ocasião de expor, o Governo Municipal não percebe a construção da cidade moderna pela via do arrasamento do passado.

suas demolições nas duas freguesias que abrigavam os setores médios e altos da sociedade carioca, justamente onde não havia cortiços?

Para além da intenção de integração do carioca ao espaço do Centro reformado, a reforma urbana conduzida por Pereira Passos se mostrou uma ação politicamente conservadora. Podemos assim concebê-la, pois:

a) manteve um elemento fortemente presente na cultura da elite imperial brasileira, que foi a alocação da ideia de civilização em referências exógenas à experiência brasileira, mais precisamente às próprias da experiência histórica da Europa Ocidental. Com isso atribuiu pouco valor às manifestações da cultura popular brasileira, oriunda das contribuições das populações negras, indígenas e mestiças. Entendeu civilização como um estágio ao qual se deveria chegar, e cuja população da cidade seria objeto da ação civilizadora do Estado para que a cidade fosse capaz de adentrar tal estágio. Civilização para Passos seria, portanto, algo completamente singular, sem espaço para pluralizações;

b) valorizou um aspecto da tradição da cidade, que foi a presença do Estado colonizador português como elemento civilizador da urbe⁴⁶;

c) valorizou o passado da cidade, concebendo o progresso como evolução de uma civilização no tempo, fato que faz com que a construção de sua modernização urbana não fosse feita a partir do arrasamento do passado, mas sim do diálogo desse passado com as inovações da modernidade;

d) buscou resgatar o sentido de vida comunitária da cidade, anterior à explosão demográfica verificada após 1870, valorizando as praças públicas em sua reforma urbana, bem como a sua atratividade aos cidadãos, do que dão nota as diversas reformas de praças que realiza, com projetos de ajardinamento, coretos de música, aquário público, ou mesmo teatro de marionetes para crianças;

e) embora tenha apresentado iniciativas no campo social, tais como a criação de um serviço de ambulâncias para o atendimento de emergências na cidade, realizado a construção de

⁴⁶ Vale lembrar que Pereira Passos toma várias medidas que dão nota de sua posição distinta daquela dos liberais da Primeira República, para os quais o progresso só poderia se estabelecer pelo completo arrasamento do passado. Passos prima por não destruir o Morro do Castelo, referência da presença da autoridade colonial portuguesa, a contrapelo da opinião pública de sua época; por não pôr abaixo o Convento D’Ajuda, de arquitetura colonial, do século XVIII, por não arrasar com o prédio neogótico Manuelino do Conselho Municipal, referência da presença portuguesa na cidade que a elite política republicana queria apagar do espaço urbano do Rio de Janeiro, salva as quatro estatuetas clássicas do Cais da Imperatriz, que seriam soterradas pela reforma urbana federal no porto carioca, reabilitando-as no jardim suspenso da Gamboa, entre outras iniciativas que valorizaram elementos da memória da cidade.

uma vila operária e iniciado a construção de mais três delas, embora tenha proposto ao Conselho Municipal a criação de um imposto para assistência dos miseráveis, de haver criado novas escolas municipais no subúrbio e realizado um deslocamento de outras do Centro ao subúrbio, e inclusive aumentado em 700% o salário dos professores do município, iniciativas que divergiam da maior parte das condutas da elite política brasileira, de matriz liberal conservadora (CARVALHO, 1987), ainda assim, seu conjunto de políticas ainda mostrou-se tímido ante a gravidade dos problemas sociais da Capital Federal. Suas vilas operárias eram completamente insuficientes para atender às demandas habitacionais dos segmentos de menor renda da sociedade carioca, sobretudo daqueles deslocados pela Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro; as escolas que construiu, da mesma maneira, não atendiam a forte demanda por educação pública da cidade a época, repleta de ex-escravos despossuídos, uma enorme massa de migrantes miseráveis e imigrantes que viviam em enorme precariedade social na Capital Federal (CARVALHO, 1995; SEVCENKO, 2003). Ademais, as suas vilas operárias foram construídas destinadas aos operários funcionários do município, não contemplando toda uma enorme massa de vendedores e vendedoras ambulantes, biscateiros, e toda sorte de trabalhadores sem uma ocupação definida, a maior parte dos cariocas (LOBO, 1978: 169).

Não obstante ter apresentado políticas de integração insuficientes para atender as reais necessidades de integração social na cidade, o prefeito não apresentou as perseguições de costume da elite política brasileira na Primeira República, como as perseguições a práticas afro-brasileiras em suas diversas manifestações, como a música, a dança, a prática religiosa de origem africana, entre outras, se diferenciando assim dos liberais conservadores e darwinistas sociais que geriram a vida pública do Rio de Janeiro e do Brasil.

Por fim, devemos assinalar que Pereira Passos não exibiu o intuito de expulsar as camadas populares do centro urbano do Rio de Janeiro, conforme indicou a historiografia da década de 1980. Outrossim, de forma distinta do que esta historiografia indicou, o projeto urbanístico de Passos visou estimular o uso do espaço urbano central da cidade pelos seus mais diversos cidadãos, incluindo esse segmento social, ainda que pensando esse estímulo a partir de uma perspectiva conservadora. Cabe recobrar aqui, à guisa de conclusão, que Pereira Passos pertenceu à outra geração de engenheiros, pautada em valores egressos do Brasil imperial, e que, pela análise que fizemos de sua ação

reformadora, não se sentiu contemplado no novo e, então, hegemônico horizonte liberal, pautado no progresso como valor maior. O nosso esforço aqui foi o de, a partir da análise da documentação, discernir o seu projeto da corrente hegemônica na época da Grande Reforma Urbana, uma vez que a historiografia dos anos 80 sintetizou a sua atuação como sendo apenas a de mais um membro da elite carioca em suas linhas hegemônicas, liberal e darwinista social, o que levou ao entendimento dos projetos presentes na Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro como algo único e monolítico, designado somente como “Reforma Passos”. Entendemos que, exatamente por Pereira Passos ter concebido as camadas populares do Rio de Janeiro como carentes de civilização e, portanto, como objetos de sua ação civilizadora através do Estado, é que envidou iniciativas para convocá-las ao uso da área central do Rio de Janeiro que, em sua reforma urbana, procurou converter como espaço modelar da civilização, lugar da pedagogia daquilo que em seu horizonte conservador concebia como “ser civilizado”.

Mapa 1



Planta da cidade do Rio de Janeiro em 1852. As linhas paralelas em vermelho indicam o trajeto da Avenida Central, criada pelo Governo Federal

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

Mapa 2



Planta da cidade do Rio de Janeiro em 1930. As três artérias em vermelho ligando o Centro aos subúrbios foram criadas pela Reforma Passos

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
- 35- Rua da Prainha (atual Rua do Acre)
- 36- Praça da República
- 37- Rua da Carioca
- 38- Rua Carmerino
- 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 Rodrigues Alves)

Referências

1. Documentos impressos

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. 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 & C., 1875.

2. Periódicos:

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.

3. Fonte cartográfica:

BARREIROS, Eduardo Canabrava. *Atlas da evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro – 1565-1965*. Rio de Janeiro: IHGB, 1965.

4. Fontes bibliográficas:

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

ARGAN, Giulio C. *Imagem e persuasão*. Rio de Janeiro: Cia das Letras, 2004.

ATHAYDE, Raimundo. *Pereira Passos. Reformador do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: A Noite, 1948.

AZEVEDO, André N. A Reforma Passos: uma tentativa de integração urbana. Rio de Janeiro: Revista Rio de Janeiro, n. 10, 2003.

_____. O século XIX e a formação da cultura carioca. Rio de Janeiro: *Revista Intellectus*, n. 2, 2010.

_____. A cura pela técnica: o Clube de Engenharia e a questão urbana na cidade do Rio de Janeiro na virada do século XIX ao XX. Juiz de Fora: *Locus*, v. 19, 2014.

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.

BENEVOLO, Leonardo. *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva, 2001.

BOBBIO, Norberto et al. *Dicionário de política*. Brasília: Ed. UNB, 2010. 2v.

BRAUDEL, Fernand. *Gramática das civilizações*. São Paulo: Martins Fontes, 1989.

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

CARVALHO, José Murilo. *Os bestializados. O Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Cia das Letras, 1987.

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

CARVALHO, Maria Alice R. de. *O Quinto século*. Rio de Janeiro: REVAN/IUPERJ-UCAM, 1998.

CHARLE, Christopher. *Los intelectuales en El siglo XIX. Percusores Del pensamiento moderno*. Madrid: Siglo veintiuno editores, 2000.

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*. Brasília: Senado Federal, 2003.

ELIAS, Norbert. *O Processo Civilizador. Formação do Estado e Civilização*. Rio de Janeiro: Zahar, v. 2, 1994.

FEBVRE, Lucien et al. *Civilization. Le mot et le idée*. Paris: La renaissance du livre, 1930.

FREYRE, Gilberto. *Ordem e progresso*. 2 vol. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1959.

FRANCO, Afonso Arinos de Melo. Rodrigues Alves: apogeu e declínio do presidencialismo. 2 vol. Brasília: Senado Federal, 2001.

HOBSBAWM, Eric. *A era dos impérios. 1875-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

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.

LOBO, Eulália. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

MALHEIROS, Perdigão. *O Encilhamento*. Scenas contemporâneas da bolsa em 1890, 1891 e 1892. Rio de Janeiro: Domingos de Magalhães Editor, 1894.

MATTOS, Ilmar. *O tempo Saquarema*. A formação do Estado Imperial. São Paulo: Hucitec, 1986.

NICÉFORO, Alfredo. *Les indices numériques de la civilisation et du progrès*. Paris: Ernest Flammarion, 1921.

PAOLI, Paula S. *Entre relíquias e casas velhas*. A arquitetura das reformas urbanas de Pereira Passos no Centro do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Rio Book's, 2013.

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.

SALLES, Iraci Galvão. *Trabalho progresso e a sociedade civilizada*. O Partido Republicano Paulista e a política de mão-de-obra. (1870-1889). São Paulo: Hucitec, 1986.

SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão*. Tensões sociais e criação cultural na Primeira República. São Paulo: Cia. das Letras, 2003.

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

STAROBINSKY, Jean. La palabra civilisation. *Revista Prismas*. Revista de história intelectual. n. 3, 1999.

TELLES, Pedro C. da Silva. *História da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: Clavero, 1994.

VAZ, Lilian F. *Contribuição ao estudo da produção e transformação do espaço da habitação popular*. As habitações coletivas no Rio antigo. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 1985. Dissertação de mestrado. (mimeo).

Data de recebimento: 17/07/2015.

Data de aceite: 22/10/2015.