



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input checked="" type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Práticas urbanísticas na cidade do Rio de Janeiro 1876/1906: do Plano de Melhoramentos de 1876 aos Melhoramentos projetados pelo Haussmann tropical

Urban practices in the city of Rio de Janeiro 1876/1906: Plan Improvements of 1876 to Improvements designed by tropical Haussmann

Prácticas urbanas en la ciudad de Rio de Janeiro 1876/1906: el plan de mejoras de 1876 a mejoras diseñadas por Haussmann tropical

SILVA, Lúcia;

(1) Professora-doutora com pós doutoramento, IPPUR/UFRJ, docente do Programa de Pós Graduação de Desenvolvimento Territorial e Políticas Pública PPGDT/UFRJ, Nova Iguaçu, RJ, Brasil; e-mail: lrentesilva@ig.com.br



Práticas urbanísticas na cidade do Rio de Janeiro 1876/1906: do Plano de Melhoramentos de 1876 aos Melhoramentos projetados pelo Haussmann tropical

Urban practices in the city of Rio de Janeiro 1876/1906: Plan Improvements of 1876 to Improvements designed by tropical Haussmann

Prácticas urbanas en la ciudad de Rio de Janeiro 1876/1906: el plan de mejoras de 1876 a mejoras diseñadas por Haussmann tropical

RESUMO

Entre 1876 e 1906 a cidade do Rio de Janeiro passou por diversas transformações, dentre as muitas mudanças estão a sua passagem de Corte para capital federal com o advento da República, o que possibilitou a criação da prefeitura municipal e uma nova organização administrativa voltada para os problemas da cidade; esse período também foi marcado por muitas revoltas populares, em sua maioria acarretada pela insatisfação com os serviços urbanos; e para o que cabe aqui, uma mudança na forma de pensar os problemas urbanos, transformando-o então em questão social.

As práticas urbanísticas serão vistas a partir da dinâmica das várias repartições do Estado procurando articular cada preocupação específica (como aeração de vias públicas, a salubridade das construções, a circulação e a racionalização dos usos dos espaços da cidade) com as forças políticas do momento. A reforma realizada durante a gestão Passos é analisada a partir da atuação da municipalidade, dissociada do governo federal, condutor da abertura da grande Avenida e da construção do porto.

PALAVRAS-CHAVE: Urbanismo, administração pública, Rio de Janeiro, planos

ABSTRACT

Between 1876 and 1906 the city of Rio de Janeiro has undergone several transformations, among many changes are your transformation of Court in federal capital with the advent of the Republic, which enabled the establishment of municipal government and a new administrative organization for the problems of the city ; This period was also marked by many popular uprisings, mostly brought about by dissatisfaction with urban services; and specifically here, a change in thinking about urban problems, turning it on social question.

The urban practices will be seen from the dynamics of the various wards of the state trying to articulate each specific concern (such as aeration of public roads, the wholesomeness of the buildings in the same way that the circulation and rationalizing the use of spaces in the city) with the political forces in time. The reform undertaken during the Passos's administration is analyzed from the government of the municipality, separated from the federal government, conductor of the opening of the great boulevard and building the port

KEY-WORDS: Urbanism, public administration, Rio de Janeiro, plans

RESUMEN:

Entre 1876 y 1906 la ciudad de Rio de Janeiro ha sufrido varias transformaciones, entre muchos cambios la pasaje de la Corte a la capital federal, con el advenimiento de la República, lo que permitió el establecimiento del gobierno municipal y una nueva organización administrativa para los problemas de la ciudad. Este período se caracterizó también por muchos levantamientos populares, en su mayoría provocados por la insatisfacción con los servicios urbanos; y lo que se ajuste aquí, un cambio en el pensamiento de los problemas urbanos y transformándolo en una cuestión social.

Las prácticas urbanas se verán a partir de la dinámica de las distintas salas del estado tratando de articular cada preocupación específica (como la aireación de la vía pública, la salubridad de los edificios,



la circulación y la racionalización del uso de los espacios en la ciudad) con las fuerzas políticas. La reforma llevada a cabo durante la administración de Passos se analiza desde la actuación del municipio, independiente del gobierno federal, el conductor de la apertura del gran bulevar y la construcción del puerto.

PALABRAS-CLAVE *Urbanismo*, la administración pública, de Río de Janeiro, los planes



1. INTRODUÇÃO

A cidade do Rio de Janeiro entre os anos de 1876 e 1906 passou por diversas transformações, não só pelo crescimento da área urbana, mas pelo adensamento dessa região. Em 1872, primeiro censo realizado no Brasil, as freguesias urbanas (e suburbanas) detinham aproximadamente 90% dos habitantes, da mesma forma que em 1906. A cidade contava com 11 freguesias urbanas e 8 rurais¹, estas últimas ocupando cerca de 85% do território do município. De uma maneira geral, as freguesias urbanas, mesmo ocupando 15% do município concentravam a maioria da população, sendo a freguesia de Santana a que comportava o maior número de habitantes, pois segundo o censo de 1872, 38.903 habitantes residiam naquela freguesia.

Em 1870 a urbe contava com uma incipiente rede de transporte coletivo. Segundo Silva (1992), a cidade andava sobre os trilhos e sobre as águas. Grosso modo, a Botanical Garden Rail Road, antiga Companhia de Carris Jardim Botânico do empresário Visconde de Mauá, empresa de bonde sobre trilho puxada por animais, garantia a locomoção da população para a zona sul, enquanto a Rio de Janeiro Street Railway Company, a antiga Companhia de São Cristóvão, assegurava o ir e vir dos habitantes para a zona norte. Outro meio de transporte utilizado pela população, principalmente a suburbana, eram os trens da ferrovia Central do Brasil (inaugurada como E F Pedro II), que mesmo privilegiando a exportação de café já carregavam 263.306 passageiros anualmente²

Ainda em 1870 a Companhia Ferry dividia com as Barcas Fluminenses o monopólio do transporte de passageiros na baía de Guanabara. A Ferry depois de encampar a Niterói Inhomirin passou a dominar a linha de Niterói, Caxias e porto da Estrela enquanto a Fluminense dominava as linhas de São Cristóvão, Inhaúma e Botafogo. Tanto as companhias de carris quanto as de navegação eram concessões do estado Imperial. Assim, tanto os moradores da freguesia da Lagoa quanto da freguesia de São Cristóvão tinham dificuldades de deslocamento. Essas duas distâncias significavam o percurso de mais de uma hora de bonde, na medida em que estes atingiam a velocidade de 11 km por hora. Em 1870 uma nova

¹São elas: Campo grande, Jacarepaguá, ilhas do governador, Paquetá, Guaratiba, Inhaúma, Irajá e Santa Cruz

² Esse dado corresponde ao ano de 1866, encontra-se em SILVA, 1992, p.53



estruturação urbana estava em processo, e esta em total sintonia com os transportes. A cidade expandia-se em função da capacidade da rede de transporte em garantir a locomoção da população. O preço e a logística das empresas garantiam efetivamente a ocupação determinadas regiões.

Em processo de expansão e de adensamento causadas pela imigração e migração, a primeira em total sintonia com o governo imperial e depois republicano, defendia a chegada dos europeus como substituição da mão de obra escrava, e a segunda de forma voluntária, com a vinda dos negros depois da Abolição. O Rio de Janeiro recebeu entre os anos de 1890 e 1929, 362.156 portugueses, estes em sua maioria pobres e camponeses. Este perfil assemelhava-se de certa forma aos negros que chegavam à cidade, vindos do interior do país no Pós – Abolição.

O estado republicano tinha a tarefa de disciplinar esse novo contingente, a chamada “classes perigosas”, à luz das teorias científicas e dos medos da classe dominante. Para isso o próprio estado e a materialidade urbana tinham que se adequar ao novo contexto social. Transformar esses grupos em bons trabalhadores era árdua tarefa, primeiro porque as teorias científicas comprovavam que o negro era biologicamente inferior ao branco, e segundo, os imigrantes se integravam rapidamente (não sem conflito) à cultura da “cidade labirinto” (CHALHOUB, 2003) transformando-se rapidamente em “turma da viração”³, que Aluisio de Azevedo retratou em “O Cortiço”.

O Estado via como desordem a estrutura material e a vida da população nessa materialidade, organizando-se em muitas direções para discipliná-la. Um exemplo disso foi a amplitude que alcançou o conceito de vadiagem, tornando-se extremamente eficaz para o controle desse grupo por parte do Estado. A lei Alfredo Pinto de 1899 ratificou a organização eficiente de caça aos vadios. A organização policial e suas arbitrariedades mostraram que se por um lado Estado deixava claro, por meio de seus agentes, que aquela massa não estava preparada para viver em liberdade necessitando, portanto, de controle constante, por outro a arbitrariedade era um dos mecanismos de disciplinarização, pois pouco importava se o indivíduo era inocente ou culpado, ele acabava segundo Matos (1991) “aprendendo uma lição” por meio da única pedagogia conhecida pelo estado republicano para estes grupos.

³ Turma da viração é uma noção desenvolvida em Silva 2006, refere-se aos trabalhadores que viviam de pequenos expedientes, intermitentes e sazonais; longe do mercado de trabalho formal.



A Reforma Passos pode ser pensada no contexto de disciplinarização de diversos grupos que viviam no centro da cidade apresentando-se como um tipo de solução para a questão que surgia como problema na década de 1870, o enquadramento dos imigrantes e da população local às novas regras do mercado, principalmente porque era necessária a internalização da ideia de que o trabalho era um bem, índice de civilidade e essencial à construção de um novo pacto social. Em torno da construção desse imaginário, que não passava somente pela disciplinarização do trabalho, mas pelo ordenamento do cotidiano do trabalhador (sendo isso relacionado com a moradia, o lazer e o corpo), os engenheiros, médicos e o Estado, inicialmente imperial e depois republicano, buscaram fazer da cidade o *locus* do progresso.

A Era das Demolições efetivou um processo que não foi unívoco e coeso, principalmente pelas práticas dos diversos atores, aqui serão destacadas as do corpo profissional que desde o último quartel do XIX estava em sincronia com as demandas das classes dominantes quanto às mudanças da materialidade urbana.

2. Práticas urbanísticas no último quartel do século XIX

A Junta de Higiene alocada no Ministério dos Negócios do Império, a Diretoria de Obras da Câmara Municipal e a Inspetoria de Obras do Ministério da Agricultura, juntas, mas não sem conflito, atuavam na constituição da estrutura urbana. Em cada uma delas havia um objeto próprio de intervenção. A Junta de Higiene preocupava-se com a salubridade das construções enquanto a Inspetoria de Obras com o fornecimento de água e as grandes obras, e a Diretoria de Obras com a normatização das atividades existentes na zona urbana, além de pequenas obras. Essa divisão não era rígida e a constituição da prefeitura, no período republicano, não mudou a dinâmica da pouca sintonia entre as repartições.

As práticas urbanísticas, fruto da atuação dos engenheiros, arquitetos e médicos, concentravam-se nesses espaços e por conta disto eram dispersas e erráticas, dirigidas apenas para a resolução de problemas imediatos e emergenciais, embora tenham sido essas práticas as que efetivamente permitiram a construção de uma visão de conjunto acerca dos problemas da cidade.

Na década de 1870 já havia um consenso construído, fruto de duas idéias consolidadas. A primeira relacionava-se à hegemonia da teoria médica que indicava a existência das águas

paradas como fator preponderante na propagação das doenças; a segunda era a de que sanear também seria uma forma de diminuir os problemas de doença da Corte e depois capital federal.

Desde 1874, o item “extinção dos pântanos” aparecia nos relatórios dos ministros da pasta dos Negócios do Império, dando destaque as áreas pantanosas do município neutro. Um bom exemplo da mudança de leitura espacial, não só pela incorporação dos subúrbios (da zona norte e da zona sul), mas pela preocupação com o dessecamento de seus pântanos, foi o aterro de uma área na freguesia da Gávea cujo relatório o ministro concluía: *“Requisitei a Junta de Higiene uma relação minuciosa dos pântanos existentes na cidade afim de providenciar definitivamente sobre tal assunto”* (BRASIL, 1877:110)

Preocupações com aeração de vias públicas e a salubridade das construções mobilizaram médicos, arquitetos e engenheiros da mesma forma que a circulação e a racionalização dos usos dos espaços da cidade, esses últimos mais pelos engenheiros e arquitetos⁴. Se por um lado era necessário modernizar a estrutura urbana colonial (não capitalista) cuja engrenagem assentava-se em torno da mão de obra escrava, por outro, a modernização passava pela disciplinarização de uma população que demandava melhorias nos serviços e equipamentos urbanos ao mesmo tempo em que aprendia a utilizar esses novos equipamentos.

Exemplos de como a população conviviam com antigos e novos problemas urbanos eram cotidianamente relatados nos jornais. O antigo problema da falta d’ água convivia com os descarrilamentos dos bondes.

“Antehontem o bond nº 5 da Companhia Carris Urbanos atropellou na Rua do Riachuelo, próximo a Silva Manoel, o menor Guilherme; fracturando a perna direita.
O cocheiro do bond vadiou-se e a criança, depois de medicada pelo DR. Thomaz Coelho, foi transportada para casa dos paes.” (O Paiz 14/10/1884)

Ou

“ Tirou-se a bica d’agua da travessa do Mosqueira que tanta falta tem feito aos moradores da circumvizinhança, e se conserva a bica da rua da Lapa, esquina da rua de Santa Thereza, onde todas as casas tem agua: esta só serve para os moleques divertirem-se em atirar agua aos transeuntes, como aconteceu há dias, molharem uma senhora que ia passando, e que por tal motivo ficou doente.
Ass: O corrieiro indignado.” (O Paiz 16/10/1884)

⁴ Naquele período eram considerados médicos, aqueles profissionais formados pela academia de medicina. Engenheiros pela Politécnica e arquitetos, os profissionais saídos da Escola de Belas Artes.



O afunilamento da estrutura da cidade aconteceu em grande parte em virtude da chegada dos migrantes ao Rio, nos anos de 1880 ocorreram também a desarticulação da economia cafeeira no vale do Paraíba, fazendo com que mão-de-obra fosse transferida das fazendas para a cidade. O grande crescimento populacional pode ser observado por uma crise habitacional, principalmente pelo aumento da perseguição das autoridades municipais às moradias populares, colocando em cena a própria cidade. Segundo Benchimol (1992), entre o censo de 1872 e 1890, a população da cidade praticamente duplicou, passando de 274.972 habitantes para a quantidade de 522.651 habitantes.

A prática dos engenheiros e arquitetos, esses últimos já alocados na Câmara e depois na prefeitura, ainda que desarticulada ao plano de 1874/76 buscava organizar os principais serviços e equipamentos existentes na zona urbana, o centro da cidade continuava sendo a região onde ocorriam as principais intervenções. Entre a confecção do plano e a reforma urbana da gestão de Pereira Passos, as ações desses profissionais não se pautavam pelo plano, mantendo-se como “apagadores de incêndios” no caos urbano.

Entre 1876 e 1906 muitas revoltas/rebeliões populares na cidade expressaram o descontentamento da população em relação aos serviços urbanos existentes. As revoltas do Vintém (1879), do Quebra Lampiões (1882), das Carnes Verdes (1902) e a mais famosa, a da Vacina (1904) (SANTUCCI, 2008) demonstraram que o caos urbano não era vivenciado de forma passiva e esses profissionais em seu cotidiano tinham de responder aos anseios dessa população, mantendo assim um tênue equilíbrio entre a ação profissional, as demandas das classes dominantes e as da população mais pobre.

No campo da arquitetura, esse equilíbrio passava também por incorporar os anseios estéticos das classes sociais dominantes. O eclétismo, principalmente nas décadas de 1880 e 90, responderia com sucesso aos problemas colocados pela sociedade que desejava se ver como civilizada, mas com práticas sociais arcaicas que a Abolição não eliminou. Segundo Pereira

Em outras palavras, para dar provas de progresso, é necessário mostrar os sinais visíveis do caminho realizado.

O eclétismo neste contexto não apenas acolhe mutações técnicas, debates sobre visões de história e discussões de fundo político. Ele também acomoda choques violentos as formas de sedimentação visíveis de diferentes culturas e permite construir o cenário de um passado que, sem ser artificial e enganoso, constrói as provas indiscutíveis (já que tangíveis) de pertencimento de um império e de sua capital a um projeto universalista. (Pereira in Pinheiro, 2010:150 e 151)



As práticas encetadas nos campos da engenharia e arquitetura foram produtos do contexto social de transformações políticas, econômicas e técnicas, conjugadas com as utopias do momento. O plano de Melhoramento de 1876 não saiu do papel, mas isto não significou que nada não fosse feito, principalmente porque o plano foi confeccionado justamente para legitimar as obras que o Gabinete Rio Branco já estava realizando e em função disto, uma parte da Cidade Nova foi reurbanizada.

As ações do Estado tinham como objetivo equipar as duas regiões contíguas ao core urbano: Botafogo, Flamengo e Cosme Velho na zona sul e São Cristóvão, Tijuca e Vila Isabel na zona norte. A abertura de vias mais largas com a técnica de alinhamento foram acompanhadas de editais e na República de um novo Código de Postura procurando induzir uma incipiente diferenciação do uso do solo, principalmente porque essas áreas eram servidas por serviços e equipamentos que não existiam em toda a cidade.

O centro adensado e com equipamentos ultrapassados começaria a ser substituído pelas áreas adjacentes, mas para que isso ocorresse era necessário que o Estado estivesse em sintonia com a dinâmica das empresas que detinham o controle dos serviços urbanos, entretanto, as várias repartições não trabalhavam articuladas entre si, o que fazia das concessionárias mais eficientes já que elas se tornaram espaço de interlocução do próprio Estado. É neste sentido que pode ser pensada a ideia de cidade-empresa aliada à engenharia como instrumento, tal como apontou Andreatta (2006:181)

Múltiplas dinâmicas atuando na cidade exigiam que a atuação dos profissionais se pautasse pelo conhecimento e contasse com alguma previsibilidade. O plano de Melhoramento foi uma tentativa de preparar a urbe para o futuro, já que estava posto a ideia da antecipação e o uso da norma como instrumento de organização da urbe, ao contrário do conjunto de ações realizadas pelo Haussmann tropical em 1903 que visou ordenar sócio e territorialmente os fluxos de capitais e os de trabalho na maior cidade do país.

Entre 1876 e 1906 o projeto de modernização da materialidade urbana contou com atuação desses profissionais. Para a cidade o advento da República revelou-se importante porque no bojo das mudanças administrativas houve a criação da prefeitura dando ao executivo maior agilidade e uma capacidade de intervenção que a Câmara não tinha. Naquele novo contexto, arquitetos e engenheiros já dentro da nova organização (prefeitura) puderam articular, ainda

de forma muito incipiente, ao acelerado processo de urbanização às múltiplas demandas sociais exigidas para a transformação da estrutura da cidade colonial ou “cidade labirinto” em cidade capitalista.

Grosso modo, o discurso da salubridade era hegemônico, em função disto a maioria das obras voltada para a melhoria da circulação buscava perfilar-se nessa justificativa. O arrasamento do morro do Senado foi exemplo não só dessa articulação, mas da forma como as empresas privadas atuaram na estrutura urbana. Os Melhoramentos executados por Pereira Passos representaram um contraponto nas práticas de intervenção utilizadas até então, tanto na utilização do discurso higienista quanto na utilização das concessões.

3. Melhoramentos do Haussmann tropical 1902/1906

Os seis primeiros meses da gestão Pereira Passos foram de fundamental importância para o conjunto de obras que realizaria até o final de seu mandato⁵. Passos tomou posse no último dia de 1902, e em abril de 1903 o chefe da Comissão da Carta Cadastral já enviava ao diretor de Obras e Viação o conjunto de obras que seria executado pelo executivo municipal, porque a prefeitura naquele curto espaço de tempo passara por uma reforma administrativa dando suporte ao conjunto de obras que ocorreria em seguida. Explicitando as utopias do momento, os melhoramentos projetados pelo prefeito⁶ traziam uma avaliação implícita do plano anterior, o de 1876, do qual também fora artífice.

O primeiro ponto que deve ser ressaltado é a inclusão da arquitetura no discurso do plano, não só na exigência de novas construções higiênicas, mas na introdução de novos materiais e gostos estéticos. O segundo ponto foi o aproveitamento das vias existentes, abrindo poucas ruas, evitando assim maiores demolições e desapropriações. Terceiro e mais importante, não utilizou empresas privadas na consecução das obras que estavam sob sua alçada, tudo ficou na esfera da municipalidade, prática diferente do governo federal.

Passos ficou conhecido pelas obras que não estavam sob sua alçada, isto é, seu nome foi associado à abertura da Avenida Central e à construção no porto, intervenções que foram

⁵ Sobre a posse e os seis primeiros meses, ver Silva, 2013

⁶ Alfredo Rangel a partir das instruções do prefeito descreve (informa) ao diretor do DOV (Diretoria de Obras e Viação) o conjunto de obras que seria realizado.

realizadas pelo governo federal através de concessões de empresas privadas com muitas desapropriações, estas sim com base na legislação municipal.

As ações realizadas pela municipalidade não tinham na imprensa a mesma visibilidade que o “teatro” da abertura da grande avenida, mas para estrutura urbana representaram aumento de mobilidade e foram essenciais para expansão da cidade. As aberturas da Pereira Passos, da Mem de Sá e da Estácio de Sá, juntamente com alargamento das ruas Camerino, Mal Floriano e Uruguaiana permitiram o aumento de fluxo do centro para a zona norte, o mesmo vale para a ligação pela orla para Zona Sul através da Av Beira Mar, Praia do Flamengo e Botafogo.

A abertura de amplas vias daria conta da circulação de mercadorias (força de trabalho e seu produto) e da valorização de áreas urbanizadas, inclusive com dispositivos legais: o regulamento de construções. Apesar de Passos sustentar de forma explícita o discurso das desapropriações, inaugurando uma atuação intensa e direta do Estado no *lócus* urbano, o município desapropriou 13 km em 1.040 prédios, entretanto, foram as duas maiores obras, a construção do Porto e a abertura da Av. Central, realizadas por meio de concessões, as que mais desapropriaram levando à expulsão, segundo Lamarão (1991), de mais de 20 mil moradores do Centro. Em comparação com o governo federal a municipalidade utilizou pouco o dispositivo da desapropriação.

A racionalidade da municipalidade na forma cirúrgica com que aplicou a desapropriação e “passou a picareta” ficou subsumida às grandes luzes das obras do Cais e da Avenida. A imprensa dava conta do desenvolvimento das obras da alçada do governo federal, inclusive com as visitas do presidente, mas não da grande reforma que de fato estava ocorrendo na cidade sob a gestão direta da prefeitura. A grande crítica ao prefeito não vinha das obras em si, mas ao que as acompanhavam: os impostos e a nova legislação. Ainda que cobrasse pesadas multas das habitações insalubres (por meio da taxa sanitária), a Prefeitura só utilizou a desapropriação nos locais atingidos pelas obras. As maiores mudanças nas edificações foram feitas pelos proprietários, que se viram impelidos a realizar novas reconstruções, seja para evitar as multas, seja para valorizar os imóveis.

Com poucas aberturas de ruas, já que a maioria foi alargamento das vias existentes, optando-se pela desapropriação de um lado da rua, a preocupação do gestor com os gastos que

representariam a desapropriação para a abertura de vias estava contida no plano apresentado por Rangel:

Entretanto se todos têm estado de acordo em que o saneamento da cidade deve iniciar-se pela abertura de avenidas, ninguém até hoje logrou realizar os planos imaginados ou explorar as muitas concessões decretadas, nem a administração pública pode fazer mais do que algumas ligeiras modificações de alinhamento.

É que a solução do problema não é tão simples como se poderia supor. Estes trabalhos de abertura de ruas acarretando grandes desapropriações são assaz dispendiosas [sic] e é necessária muita cautela em planejá-lo. (Plano extraído de ANDREATTA, 2006, anexo)

Alem de atuação direta e com poucas desapropriações (se comparada as do governo federal), o Melhoramento pensado por Passos não tocou na principal área pensada pelo plano anterior, as melhorias do prefeito tornaram-se exequíveis por não tocarem onde se concentrava a maioria dos cortiços, a freguesia de Santana, principal alvo (Cidade Nova) das intervenções preconizadas pelo plano de 1876.

Em 1902, a prefeitura atuou diretamente na materialidade da cidade, não só intervindo em áreas consideradas estratégicas para a expansão urbana, mas criando e aplicando um conjunto de regulamentos que acompanharam a reforma. Foi este conjunto de leis que deu visibilidade ao prefeito, ficando conhecido como mentor do “bota abaixo”. O governo federal utilizou amplamente os dispositivos legais criados pela prefeitura, permitindo que houvesse um processo de expropriação ou segregação de alguns grupos sociais do centro da cidade, seja pela expulsão dos pobres do core urbano, mas pela requalificação da nova área.

O dispositivo legal da desapropriação, o regulamento das construções de 1902, os pesados impostos (como a taxa sanitária, por exemplo) e as multas (às atividades urbanas e usos no espaço) acompanharam a abertura ou alargamentos das ruas, que na prática representaram a demolição de muitas habitações e interdição de antigas atividades em nome do progresso e da modernidade.

A gestão Pereira Passos materializou a vitória de um modelo que começou a ser discutido na década de 1870 e se ratificaria nas décadas seguintes, mantendo-se como permanência na forma de leitura dos problemas da cidade e de sua resolução. A ideia de espetacularização e a legitimação, através das leis e do apoio das classes dominantes, potencializaram um discurso progressista e tornaram seu governo paradigmático, no sentido de modelo de intervenção.



A produção discursiva que se fazia sobre a cidade naquele momento, seja por parte dos engenheiros, dos periódicos ou dos políticos, tinha como repertório apenas ordem e desordem, transformando a “vitrine do progresso” (Neves, 1986) em um contrapondo aos espaços da barbárie. No conjunto, porque ao fim e ao cabo, a cidade de fato passou por uma grande renovação material, escondia processos de intervenção diferentes, já que as obras comandadas pela municipalidade voltavam-se claramente para aquilo que extrapolava o cenário de vitrine e dizia respeito à dinâmica da cidade, enquanto o governo federal, mais próximo da ideia da Paris dos trópicos procurava atender materialmente o desejo dos grupos dominantes da cidade, com o afastamento dos pobres do centro e a melhoria da circulação (do trabalho e do capital).

Os melhoramentos projetados pelo prefeito estavam em sintonia com o governo federal, ainda que as duas esferas agissem em regiões diferentes da cidade. A modernização preconizada pelos engenheiros e materializada pela Reforma Passos apontava para o fim de uma estrutura urbana herdeira do “sistema colonial de gestão” (BENCHIMOL, 1992) que começara a entrar em colapso em 1850, embora fosse utilizada cotidianamente como instrumento de sobrevivência de grande parte da população que vivia no centro, daí a importância do Código de Postura e das pesadas multas, enquanto norma e proibições que foram acompanhadas à reforma.

A modernização excludente encetada pelo governo federal, através da abertura da grande avenida e da construção do porto, estava em sintonia com a realizada pela municipalidade, já que os melhoramentos propostos pelo prefeito passavam apenas pela resolução dos problemas viários do momento, além de novas construções (mais higiênicas nas áreas arrasadas). Passos foi apelidado pela historiografia de “Hausmann tropical”, justamente pela grande avenida que não estava sob sua alçada, exatamente porque essa avenida representava materialmente a ideia do urbanismo excludente que estava sendo gestada.

Passos foi um Hausmann tropical ao articular as demandas de modernidade das classes dominantes, que passavam pela exclusão (não incorporação) das classes populares no processo de modernização, tal como ocorrera em Paris décadas antes, às exigências sociais da população que vivia na cidade e precisava de maior mobilidade. A solução encontrada foi a não intervenção na região que concentrava o maior número de cortiço, deixando as classes perigosas onde estavam com modos de vida vistos como ultrapassados.



As maquinarias do conforto foram colocadas na grande avenida e parte dos deserdados da urbe acabou indo para a freguesia de Santana. O prefeito para viabilizar a vitrine do progresso teve de manter as cidadelas bárbaras, neste sentido ratifica-se a denominação de Haussmann tropical pela capacidade política de modernizar a estrutura urbana de forma excludente, combinando forças sociais heterogêneas. A cidade manter-se-ia polifônica até a ditadura do Estado Novo, quando para a abertura da outra grande avenida (Pres. Vargas) eliminaram-se as últimas práticas dissonantes (contrárias) ao capitalismo, agora sob os auspícios do Urbanismo.

Bibliografia de referência

- ANDREATTA, Verena. *Cidades quadradas; paraísos circulares: planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*. RJ: MauadX, 2006.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: Haussmann Tropical*. RJ: SMCTE, 1992. (Biblioteca Carioca 11)
- CHALHOUB, Sidney. *Visões da Liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na Corte*. SP: Cia das Letras, 2003
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu de N. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. RJ: SMCTE, 1991. (Biblioteca Carioca, 17).
- NEVES, Margarida de Souza. *As vitrines do Progresso*. RJ: PUC, 1986
- PEREIRA, Margareth da Silva. Cenários, formas e virtudes de uma cidade capital In PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (org). *Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas*. RJ: Casa da Palavra, 2010
- SANTUCCI, Jane. *Cidade Rebelde: as revoltas populares no início do século XX*. RJ: Casa da palavra, 2008
- SILVA, Lúcia. A Paris dos trópicos e a pequena África na época do Haussmann tropical In SANGLARD, G, ARAUJO, C E M de e SIQUEIRA, J (orgs) *História urbana: memória cultura e sociedade*. RJ: FGV, 2013
- SILVA, Lúcia. *Luzes e sombras na cidade: no rastro do Castelo e da Praça Onze 1920/45*. RJ: SMC, 2006 (Biblioteca Carioca 47)
- SILVA, Maria Lais Pereira da. *Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro*. RJ: SMCTE, 1992 (Biblioteca Carioca 20)
- MATOS, Marcelo Badaró de. *Contravenções e Contraventores no Rio de Janeiro da Virada do Século*. Niterói UFF, 1991 (dissertação de História)