

JEFFREY D. NEEDELL

BELLE ÉPOQUE  
TROPICAL



COMPANHIA DAS LETRAS

sócio-econômicas nos meados do século, haviam sofrido uma amarga derrota.

### 5. A ELITE CARIOCA E O SURGIMENTO DA BELLE ÉPOQUE

A *belle époque* carioca inicia-se com a subida de Campos Sales ao poder em 1898 e a recuperação da tranquilidade sob a égide das elites regionais. Neste ano registrou-se uma mudança sensível no clima político, que logo afetou o meio cultural e social. As jornadas revolucionárias haviam passado. As condições para a estabilidade e para uma vida urbana elegante estavam de novo ao alcance da mão. Em maio de 1898, o editor de um semanário da moda anunciava,

Temos ordem no progresso e as ordens prosperam.

Dissiparam-se os fantasmas que assustavam a burguesia.

Ninguém mais está preocupado com atentados ora que as companhias teatrais oferecem tantas tentações [...]

Já não se comenta apaixonadamente o *habeas-corpus*, seja em atenção ao competente corpo legislativo — ou a outros de cobijadas arizes, verdadeiros corpos de delinso ou de delicias [...]

O Brasil vaga sereno e galhardamente em mar de rosas e em completa calma... madura. Graças ao pulso firme dos atuais governantes, tudo é paz no interior. Foram extirpadas as últimas raízes de conspirações reais ou imaginárias [...]

Somos pois em plena bonança e as instituições momentaneamente abaladas prontamente reconsolidadas [...]

Fala-se aqui em crise financeira, mas isso não passa de boato, e para prová-lo ai temos o desenvolvimento do gosto pela bicicleta, luxo caro.<sup>46</sup>

O mesmo semanário defendeu seu ponto de vista de forma mais séria, ao saudar a volta de Campos Sales de sua peregrinação aos Rothschild:

O ministério que dizem já ter sido organizado por S. Ex. é um sintoma do que acabamos de expender. S. Ex. escolheu homens notáveis e notados por sua circunspeção, inteligência e moralidade. O seu governo obedecerá, pois, a esses novos ditames.

A exclusão do elemento jacobino e dos famosos partidários de farsas trágicas de 93 e 94 é também sinal de que o futuro presidente quer estribar sua administração nas classes conservadoras, únicas que podem beneficiar o país, engrandecendo-o, descobrindo-lhe novos horizontes no campo da indústria, do comércio e da lavoura.

A politica de seita, que o Sr. Dr. Prudente de Moraes tão razoavelmente procurou soffrer, deve ser extinta de todo. Nos países novos como o nosso e pensionados por tão graves encargos, não é tolerável a interferência de républos analfabetos, atacados de mania de perseguição, formando do patriotismo idéia falsíssima, e procurando antes de tudo satisfazer os seus appetes menos confessáveis. É preciso que nos coloquemos na altura da civilização contemporânea.<sup>47</sup>

Determinados aspectos característicos da *belle époque* carioca, se manifestariam depois, a partir da base financeira e politica criada por Campos Sales em quatro anos e legada a seu successor. Aqui examinaremos não apenas esses aspectos novos do periodo, mas também aqueles de longa duração que, tão importantes para a *belle époque* quanto os recentes, ressurtilham no governo de Campos Sales.

Pois o ano de 1898 assinala, no Rio de Janeiro e no resto do país, não só um novo começo, mas também o ressurgimento das forças tradicionais. O periodo revolucionário de 1880-97, marcado pela ascensão e derrota da reforma e da revolução sonhada pelos segmentos urbanos, desemboca no fracasso da tentativa de contençação do dominio exercido pela elite tradicional. Esta contençação representou um importante interregno, capaz de afeitar a natureza e o curso dos movimentos abolicionista e republicano, sem destruir contudo os alicerces do poder das elites agrarias e de seus aliados, nem impedir a formação de um governo para atender aos anseios dos grupos mais poderosos. No ano de 1898, esse grupo instalaram-se solidamente no topo da hierarquia sócio-econômica, triunfando sobre os desafios politicos radicais. O final do século marca a permanente vitalidade, e mesmo o predomínio, de práticas que podem ser percebidos em todo o seu transcurso.

Este fato é crucial para a compreensão da cultura e da sociedade da elite carioca. Todavia, nem no Rio nem no Brasil como um todo, tal continuidade significa ausência de mudança, e sim seu refreamento. Como veremos adiante, a elite no Rio — centro da maioria das mudanças do século XIX brasileiro — viu-se obrigada a vivenciar e a superar contradições óbvias, passando assim por uma rigorosa prova.

O Rio de Janeiro, afinal, era o ponto de convergência de todas as tendências politicas da época. Foi lá que o Partido Conservador, cujo maior fluminense, se formou, para assumir a hegemonia carioca durante a consolidação do Império em meados do século. A cidade sediou movimentos e manifestações que levaram à libertação dos escravos e ao fim da Monarquia. E não importava o quanto as meadas da República

Velha fossem fiadas nos estados; no Rio elas eram tecidas, formando uma malha de conspiração, revolta e politicagem.

No entanto, assim como a elite paulista, envolvida em uma metamorfose particular própria, a elite carioca conciliou mudanças generalizadas com a preservação de uma hierarquia social. Como resultado, realizou-se uma evolução sob os auspícios da elite: as mudanças foram contidas pela hierarquia e a reforçaram. E, quando as mudanças ameaçaram escapar a seu controle e subverter a ordem social, a elite carioca, assim como a paulista, retirou-se para os bastidores. A elite carioca, como se verá, incluía republicanos e abolicionistas, profissionais liberais e empresários, mas nenhum jacobino.

É justamente essa natureza tenaz e adaptativa da elite que irá caracterizar a maior parte deste estudo. Apesar dos inúmeros desafios e transformações, o século XIX brasileiro foi um periodo de consolidação para o novo país, que reaffirmou sua condição colonial, sob a direção conjunta dos representantes das elites nacionais: fazendeiros, comerciantes, financeiros e outros empresários do complexo agroexportador. O crescimento do Rio de Janeiro como Corte e principal porto fez da cidade o centro politico e sócio-econômico do novo Império. Na segunda metade do século, tal crescimento transformou-a também no ponto focal de uma série de ameaças potencialmente perturbadoras. O aumento da população urbana, o impacto contínuo das ideologias e dos modelos de comportamento europeus, o surgimento de novas oportunidades, interesses e empreendimentos e a maior independência em relação à tradicional elite rural, foram fatores que influenciaram os homens e mulheres cujas vidas serão aqui estudadas.

Na cidade como no resto do país, no entanto, as tendências persistentes e características impostas pela realidade econômica colonial e seu tradicional corolário — uma hierarquia economicamente vulnerável e preocupada com seu status — revelaram-se como fatores limitantes, ao mesmo tempo forças modeladoras da mudança e freio desta. Alta cultura e alta sociedade desempenharam papel ativo na reprodução desta herança sociocultural básica. Veremos que, sob a República, até mesmo aqueles membros da elite mais representativos das mudanças na economia e na função politica do Rio recriaram um meio aristocrático. As mudanças ocorreram, mas não a ponto de alterar radicalmente dois fenômenos associados: o controle exercido pela elite e sua expressão sociocultural.

Na verdade, a sociedade e a cultura de elite na capital continuaram a promover e defender os interesses desta elite, ajudando a criar um sen-

timento de continuidade aristocrática, estabelecendo locais exclusivos para contatos e alianças, reforçando valores e pressupostos compartilhados e, mais importante talvez, promovendo um sentimento de legitimção — tudo isso em meio a metamorfoses econômicas, sociais e políticas. Nas páginas seguintes, portanto, veremos como a *belle époque* carioca está estreitamente identificada com o país que ressurgiu com Campos Sales. Não há como negar a ocorrência de mudanças no período, mas a persistência de estruturas duradouras, adaptadas a circunstâncias instáveis, talvez seja o dado mais importante.

A própria história da capital ilustra bem o modo como a *belle époque* significou tanto a continuidade do passado colonial quanto o potencial de mudança do novo período. A história do Rio de Janeiro nos proporciona o cenário em que se deu a evolução da elite e a expressão mais clara da *belle époque* carioca. No afrancesamento desse porto tropical, empreendido por um filho de cafeicultor que havia estudado em Paris, manifestam-se muitos dos temas que aparecerão nos capítulos seguintes.

## 6. O RIO DE JANEIRO EM 1836-68: A PERSISTÊNCIA DA TRADIÇÃO COLONIAL

As datas relativas ao principal personagem desta análise constituem pontos típicos de referência. Francisco Pereira Passos nasceu em 1836, quando a integração brasileira ao comércio e à cultura do Atlântico Norte já assinalava a fase inicial do neocolonialismo. Ele morreu em 1913, pouco antes da Primeira Guerra e da dissolução do neocolonialismo clássico.<sup>46</sup>

Em 1836, o Brasil já começava a se preparar para o fim da Regência (1831-40), da qual suas elites regionais mais poderosas emergiram comprometidas com um Estado centralizado e legitimado por um soberano consagrado, dom Pedro II. Destacavam-se nessas elites os catecúmenos da província do Rio de Janeiro, patriarcas latifundiários e escravocratas que identificavam seus interesses com a paz, a segurança e os recursos da Monarquia instalada na cidade portuária do Rio de Janeiro.<sup>47</sup> O pai de Pereira Passos era um membro típico desse grupo: fazendeiro, descendente de portugueses e brasileiros, detentor do título de barão de Mangaratiba, figura eminente em São João Marcos, cidade fluminense onde nasceu Pereira Passos.<sup>48</sup>

Tal cenário agrícola era característico do Brasil do século XIX. Mas na Corte, instalada na cidade mais populosa e cosmopolita do Reino, vivia-se uma realidade distinta.<sup>49</sup> No entanto, era às vezes pouco significativa a distância entre sua urbanidade e as rudes tradições do campo e do passado colonial.

A presença ostensiva da mão-de-obra escrava é reveladora. Em 1799, os escravos formavam perto de um terço da população do Rio (cerca de 43 mil); em 1821, quase metade dos 112 mil habitantes eram cativos; e, em meados do século, cerca de metade dos quase 200 mil habitantes permaneciam na escravidão. Na verdade, em 1872, vinte anos após o fim do tráfico transatlântico, perto de 166 mil escravos, na província e na Corte, eram africanos, um legado vivo dos antigos negreiros portugueses.<sup>50</sup>

Com efeito, tendo a maioria de sua população, africana ou descendente de africanos, em cativo, o Rio de Janeiro era em 1836 uma cidade tropical calma e tradicional, que sofrera desde sua fundação em 1565 uma transformação lenta e gradual. Os negócios sempre haviam se concentrado na área do porto. Por muito tempo, eles se mantiveram em níveis irrisórios, mas, no século XVIII, passaram a florescer com o comércio de ouro e diamantes entre Minas Gerais, no interior, e a Europa. No século XIX, após um efêmero surto provincial de negócios com o açúcar e outros produtos tropicais, o Rio de Janeiro consolidou-se como o principal porto exportador do café fluminense e mineiro. A primazia da cidade recebeu um impulso em 1763, quando as tensões com a Espanha no Rio da Praia levaram Portugal a transferir a sede do Vice-Reinado de Salvador para o Rio, que permaneceu, a partir de então, capital do Brasil. Este status trouxe consigo novos habitantes, novas construções e um novo prestígio.<sup>51</sup>

A cidade, fundada em um morro (o do Castelo), cresceu ao redor do cais, que se estendia ao longo da costa leste, ao pé do morro. Até o século XIX, havia chácaras até mesmo na área entre a Lapa e os morros de Livramento e Conceição (ver mapa 1). Na verdade, elas continuaram a marcar os limites da Cidade Velha durante boa parte do século. Em áreas como Engenho Velho, Tijuca, Engenho Novo e Gávea, produziam alimentos para consumo local; algumas chegaram a exportar açúcar e, no final do século XVIII e início do XIX, as primeiras safras comerciais de café brasileiro. Até então, mesmo locais como Botafogo e São Cristóvão eram utilizados apenas para veraneio ou agricultura, pois ficavam muito distantes do porto e dos locais de trabalho no comércio e na burocracia da Coroa para servir de áreas residenciais.<sup>52</sup>



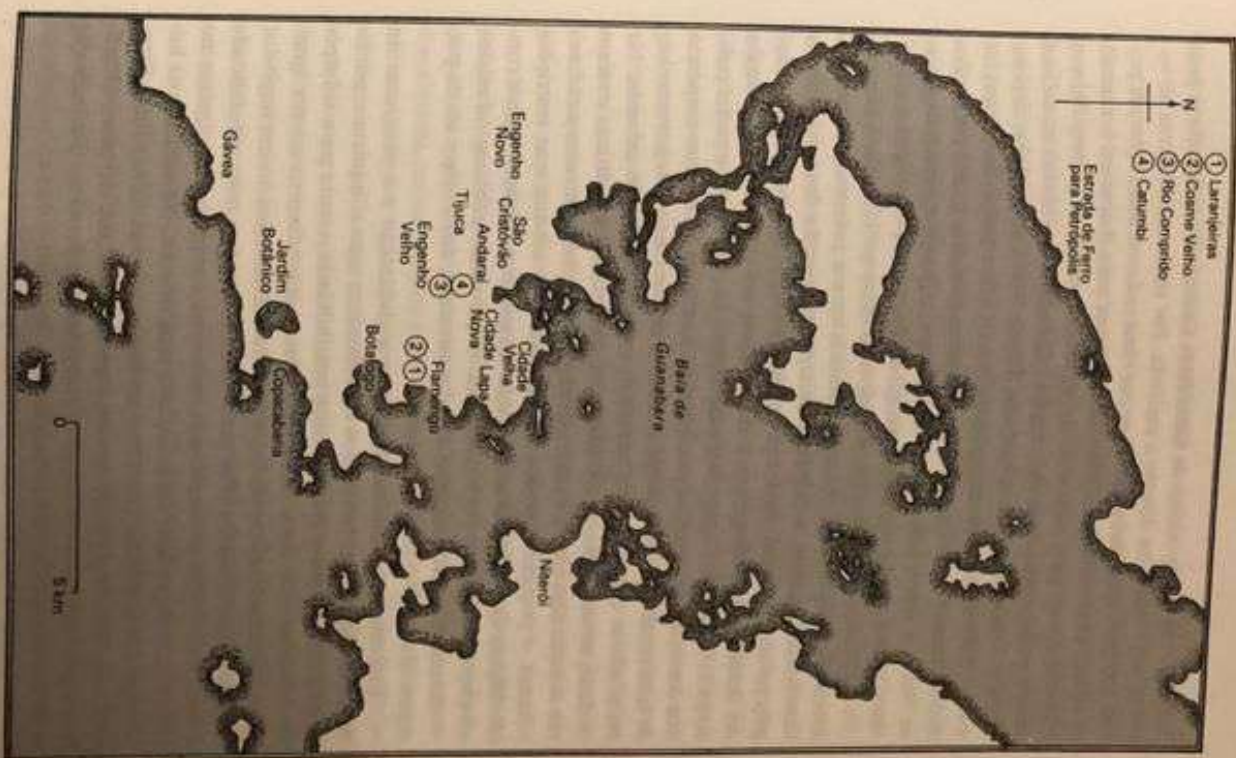
de estrangeiros, a quem os concessionários brasileiros vendiam seus direitos.<sup>49</sup>

Contudo, apesar da intermitência das mudanças, o Rio de Janeiro no qual Pereira Passos se formou (1852-56) era diferente daquele em que nasceu. O café e a Monarquia centralizadora haviam se fortalecido mutuamente, acarretando uma série de consequências incidentais para a cidade. Sua população praticamente dobrara entre 1821 e 1849, aproximando-se dos 200 mil habitantes. A recente importância e riqueza da cidade como Corte havia atraído os empresários acima mencionados, que por vezes ali conseguiram implantar melhoramentos urbanos curtos, mas com um atraso de apenas uma geração do seu uso em Londres, Paris ou Nova York.<sup>50</sup>

O transporte coletivo, para a minoria que podia pagá-lo, teve como pioneiros os barcos que interligavam as praias da cidade no final do século XVIII. Em 1817, um serviço de carruagens já operava entre a Cidade Velha e a quinta real. Em 1822, barcos regulares cruzavam a baía por Niterói, sendo substituídos, depois de 1835, por um serviço de vavans em horários determinados. Em 1841, começou a funcionar um serviço regular de gôndolias (veículos de dois andares), também puxados por burros; em 1843, vapores periódicos contornavam a cidade; e, antes de 1850, linhas regulares de carruagens estavam em operação.

As transformações se aceleraram por volta do terceiro quartel do século. A coleta regular de lixo foi iniciada em 1847. Em 1851, tiveram início as novas obras do porto. Em 1852, instalou-se o primeiro telegráfico. Em 1854, uma das primeiras ferrovias da América do Sul ligou Petrópolis, a sede da Corte no verão, a uma estação atendida pelo serviço de balsas que cruzava a baía até o Rio. Neste mesmo ano, foi instalado o primeiro lampião de rua a gás. No ano de 1857, implantou-se um sistema subterrâneo de esgotos, a iluminação a gás em edifícios particulares e tentou-se controlar a área pantanosa do Mangue por meio da construção de um canal. Já em 1858, a primeira ferrovia de grande porte era inaugurada com a entrada em operação de um trecho inicial completo e de uma estação central, construída atrás da área das novas empresas de bondes puxados por burros, mas ela só funcionaria até 1864. Seus sucessores, no entanto, conseguiram depois de 1866 implantar de forma definitiva esses veículos.<sup>51</sup>

Todos esses meios de transporte coletivo, especialmente o bonde, que suplantou muitos dos demais, facilitaram o acesso das elites às áreas afastadas, tornando possível sua transformação em bairros residenciais.



Mapa 2. Rio de Janeiro e seus arredores

Tanto que as linhas iniciais de todos esses sistemas de transporte se prolongavam sempre em direção à periferia. Por serem mais frescas no verão, e menos atingidas pelas febres, os ricos cada vez mais optavam por esporádicos ou para uma semi-aposentadoria refinada, e esses haitiros se tornaram práticos para idas diárias à Cidade Velha. No início, a Zona Norte (Cidade Nova, São Cristóvão, Tijuca, Rio Comprido) e, depois, a Zona Sul (Glória, Flamengo, Laranjeiras, Cosme Velho, Botafogo) foram alcançados, no começo pela carruagem pioneira, que ia para a Zona Norte, e depois pelos coletivos e bondes, cujas primeiras linhas serviam a nova e cada vez mais prestigiada Zona Sul (ver mapas 1 e 2).<sup>82</sup>

Em todos esses aspectos, é evidente o curso problemático das mudanças no Rio dessa época, que coincide com a juventude de Pereira Passos. Basicamente, a cidade recebia pouca atenção dos responsáveis pela política imperial. Ao longo do século XIX, as quatro maiores cidades do Brasil não chegaram a abrigar nem um décimo da população do país. População, acumulação de capital, investimentos e poder político continuavam sendo essencialmente rurais, ou ligados ao comércio de base rural. Em consequência, a classe dominante e seu governo imperial não se preocupavam, em geral, com os problemas urbanos. Na verdade, mesmo quando considerações comerciais ou políticas atraíam sua atenção para eles, a escassez de capital para investimentos nas áreas urbanas, o pequeno e pouco atraente mercado urbano e as restrições ideológicas que incidiam sobre a ação do governo atuavam juntos contra empreendimentos em larga escala — privados, públicos ou mistos — visando o aperfeiçoamento da infra-estrutura, dos serviços ou da paisagem urbana.<sup>83</sup>

Embora os brasileiros invejassem a civilização e o progresso do Atlântico Norte, eles também os consideravam uma conquista específica da Europa, ou no máximo uma possibilidade remota para o Império. Modelos mais abrangentes de mudança eram ostensivamente ignorados, ou considerados implícitos em decorrência dos limites impostos pela realidade brasileira. Por outro lado, aceitava-se com naturalidade a precária adoção de tecnologias, costumes e capitais estrangeiros no Rio de Janeiro, reflexo das realidades neocoloniais. Na verdade, os habitantes das províncias pensavam no Rio como uma cidade magnífica, capaz de conferir prestígio urbano a quem a visitasse. Apenas os brasileiros que conheciam o estrangeiro vislumbravam a enorme distância que separava sua pátria da Civilização.<sup>84</sup>

## 7. A PARIS DO SEGUNDO IMPÉRIO

Para os brasileiros do século XIX, a Civilização era a França e a Inglaterra. Na verdade, desde a época colonial, os brasileiros seguiam o exemplo português e procuravam nos dois países o que houvesse de melhor. Sobre tudo em matéria de tecnologia moderna (apesar de haver poucos interessados), ambos tinham muito a oferecer: a Inglaterra, através do exemplo e da experiência, e a França, através da experiência e do ensino. A educação de Pereira Passos exemplifica a importância dos dois, principalmente da França.<sup>85</sup>

Pereira Passos formou-se na Escola Militar, inspirada em uma das *grandes écoles* da França (provavelmente a *École Militaire*), onde ele, com certeza, estudou em manuais franceses.<sup>86</sup> Depois, graças a contatos familiares, conseguiu ser nomeado *attaché* no consulado em Paris. Para lá seguiu em 1857, prosseguindo em sua extraordinária carreira na engenharia. O termo "extraordinário" é empregado de propósito. Filhos de fazendeiros em geral cursavam faculdades de direito, nas quais se preparavam para a política e a administração imperial, ou para a magistratura, de modo a vincular a influência familiar local ao poder provincial e imperial. O patriarca dos Passos planejava algo similar para seu herdeiro, mas o jovem cedo demonstrou a independência e força de vontade que o caracterizariam no futuro. Seguiu para Paris com um objetivo em mente: a *École des Ponts et Chaussées*.<sup>87</sup>

Nesta escola matriculavam-se tradicionalmente os formados na *Polytechnique*, bastião da engenharia francesa na época em que a França possuía a supremacia neste campo. Os estrangeiros recebiam, excepcionalmente, permissão para cursá-la, na condição de ouvintes. Mas apenas os estudantes regulares, no entanto, passavam os períodos de férias realizando trabalho de campo. Não obstante, Pereira Passos conseguiu as duas coisas. Aparentemente, seu relacionamento cordial com colegas franceses garantiu-lhe acesso a ambas.<sup>88</sup>

Interessa mais analisar, no entanto, o meio onde ele aprimorou sua educação francesa e estreitou contatos profissionais. Paris passava por um período de transformação. A primeira rede viária (1853-58) das Grandes Obras estava quase pronta quando Pereira Passos chegou. Nenhuma outra lição teria impressionado tanto um estudante como ele.<sup>89</sup>

A exemplo de muitas cidades européias, Paris havia crescido perigosamente com a explosão populacional e o aumento do tráfego, com seqüências da industrialização. Por toda a Europa, sistemas precários de circulação e epidemias frequentes provocaram um intenso clamor por soluções inicialmente utópicas, e depois reformistas. Estas últimas eram





itens que mais se fixavam na imaginação popular, os planejadores da cidade não separaram eficiência e beleza. Pode-se encontrar um contraste indicativo desta unidade na comparação com as reformas vienenses do final da década de 1860. Em Viena as reformas se concentraram em uma "via circular" de edifícios imponentes identificados com os ideais da burguesia, um círculo que situava os antigos pilares do Império e da aristocracia no centro da cidade, sem articular nenhum conjunto viário, como se significassem o poder da classe média. A Paris do Segundo Império era ao mesmo tempo extraordinariamente simbólica e cuidadosamente prática. Os bulevares não arrebatavam a pessoa valendo-se de um monumento burguês moderno isolado, seguido de outros, para corroborar as conquistas da classe média; em vez disso, levavam em conta a tradição, eram mais heróicos, mais intencionais. Projetavam a pessoa em direção aos monumentos à glória passada e presentes franceses, enquanto articulavam a grande metrópole industrializada.<sup>74</sup> Desta unidade Pereira Passos e outros engenheiros brasileiros tiram se lembrar.

#### 8. O RIO DE JANEIRO E SUA BELLE ÉPOQUE

Pereira Passos voltou de Paris em 1860. Seu aprendizado na Europa, no entanto, não terminara: retornou ao continente em missões oficiais e viagens particulares, realizando estudos na França e Inglaterra, até a passagem do século. Pouco uso fez de seu contato com a reforma urbana europeia. O apoio para os projetos era mínimo e, quando existia, era destinado aos europeus. Por este motivo, apesar de fascinado pelo saneamento urbano, ele foi levado a se empregar nos fracassados empreendimentos pioneiros na área da indústria pesada e nas tentativas mais bem-sucedidas no setor ferroviário. Assim como a maioria dos engenheiros brasileiros da época, sua carreira foi dominada pelo desenvolvimento de projetos de infra-estrutura. Na verdade, só com o transporte coletivo Pereira Passos se aproximaria dos projetos urbanos bem-sucedidos.<sup>75</sup> Entretanto, participou de uma reforma urbana bem-uma experiência que depois se revelaria crucial.

Os anos seguintes à Guerra do Paraguai (1865-70) constituíram um efêmero período de ambição imperial. O Ministério conservador (1871-75) nacional (elaborado em parte para abafar o reformismo liberal), nele incluiu providências para o combate às constantes epidemias que asso-

lavam a Corte. O ministro do Império do Ministério anterior, João Alfredo Correia de Oliveira, permaneceu no cargo durante a gestão Rio Branco, e comandou este esforço. Em 1870, ele já havia nomeado Pereira Passos como consultor técnico, quando assumiu interinamente a pasta de Agricultura e Obras Públicas. Em 1874, promoveu Pereira Passos a engenheiro do Ministério do Império, solicitando-lhe que esboçasse um anteprojecto e formasse uma equipe de colaboradores que comporiam uma comissão encarregada de traçar o primeiro plano abrangente para a reforma do Rio.

O plano, contudo, não chegou a ser implantado, sofrendo críticas públicas de profissionais e a oposição do Imperador ao que este chamava apropriadamente de "haussmannização". Mais sintomática, talvez, era a fragilidade política do plano, dependente de forças que se desarticularam de um momento para o outro. As propostas de Pereira Passos pressupunham investimento privado e apoio governamental. Sob o impacto da crise de 1875, o espírito empreendedor e os recursos com os quais o engenheiro contava desapareceram. Pior, como consequência do pânico, caiu o Ministério para o qual trabalhava, deixando-o sem a indispensável proteção política.

Em resumo, as ambições do Ministério renderam poucos resultados. Antes do pânico, por exemplo, Pereira Passos construiu alguns edifícios novos e reformou outros; o novo plano, no entanto, foi abortado. A reforma imperial permaneceu, assim, parcial ou decorativa. Tanto que as transformações urbanas mais notáveis da época ocorreram nos parques. Auguste Marie François Glazou, botânico e arquiteto paisagista francês, britanizou o Campo de Santana, transformado em miniatura do Bois de Boulogne entre 1873 e 1880. O campo ganhou grutas, cascatas e caminhos sinuosos; um jardim europeu "natural" no meio de uma cidade tropical, exuberante por natureza. Um *bois*, e não bulevares, foi o que a década de 1870 legou ao Rio.<sup>76</sup>

Por toda a geração seguinte, o Rio apodrecou em sua concha colonial. Constando com um inadequado sistema de abastecimento de água (construído em 1860, depois que as epidemias aterrorizaram a população, e ampliado por volta de 1880), a reputação do porto como local pestilento só aumentou. Na melhor das hipóteses os viajantes descreviam o Rio como um lugar exótico, repleto de quintas, arquitetura colonial, multidões de trabalhadores e vendedores ambulantes negros com roupas coloridas em meio à vegetação luxuriante. Na maioria das vezes, contudo, predominava o temor do mortífero período causado pela febre amarela e o desprezo pelas ruas sujas e superfotadas, pelo mau gosto e fedor de sujeira, suor e perfume dos locais públicos. Mesmo o

Enlhecimento pouco contribuiu para melhorar as coisas. No entanto, voltou-se a considerar a possibilidade de reformas. Desta vez o encarregado foi outro engenheiro, [Gustavo André] Paulo de Frontin, cuja companhia comprou as antigas concessões para as obras no porto do Rio. Mas, devido ao colapso econômico da década de 1890, ele não foi capaz de reunir o capital necessário para levar adiante seu plano de modernização.<sup>77</sup> No que diz respeito aos primeiros governos republicanos, apesar dos planos de reforma, e de algumas melhorias realizadas, era imprescindível se ater a uma agenda básica — sobrevivência política, consolidação do regime e reerguimento econômico.

O governo Campos Sales (1898-1902), como foi explicado, marcou o início de uma nova era. Garantida a consolidação política, foram levantados empréstimos em Londres. O governo reafirmou a necessidade da penetração europeia e o seu propósito de encorajá-la. Além de empréstimos e investimentos, incentivou-se a imigração, crucial para a elite paulista desde 1888, pois era considerada fundamental para um desenvolvimento nos moldes europeus — o único tipo de desenvolvimento levado em consideração. Em 1902 já parecia possível dar um salto à frente. As tendências do século estavam a ponto de culminar em uma concentração única de oportunidades para o Rio de Janeiro. Apesar de as plantações esgotadas do interior do estado terem sido superadas pela expansão da lavoura no Oeste paulista, cresceram as necessidades e a importância nacional da capital. Ela não só manteve, como ampliou seu papel como centro administrativo, comercial, financeiro e industrial da República. Após um século de reformas parciais e esperanças frustradas, o Rio precisava desesperadamente das reformas urbanas que seriam a marca registrada de sua *belle époque*.<sup>78</sup>

Neste contexto, parecia inevitável que as reformas fossem uma decisão paulista. Como sucessor de dois outros presidentes paulistas, o novo titular começou a usar os frutos de suas vitórias para remodelar a capital da República, como vitrine do regime e das ligações mais eficientes de uma ressurgente economia neocolonial. O novo presidente, [Francisco de Paula] Rodrigues Alves (1848-1919), era fazendeiro e filho de fazendeiros, e havia sido um dos próceres do Partido Conservador no Império e ministro das Finanças no início da República. Conservador sidente do estado de São Paulo, combateu com sucesso as epidemias, por meio de reformas modernizadoras. Um pai que ainda chorava a morte de uma criança levada pela febre amarela no Rio, Rodrigues Alves representava as antigas e as novas forças dominantes, servindo deliberadamente como seu instrumento. Argumentando que a reforma do porto era fundamental para atrair a imigração, o capital e o comércio euro-

peus (e, sem dúvida, levando em consideração o espetacular êxito das reformas parisienses recém-concluídas em Buenos Aires), Rodrigues Alves transformou este programa em bandeira de seu governo. Um de seus primeiros atos foi a nomeação de Pereira Passos, já próximo dos setenta anos, para a prefeitura, encarregando-o de implementar o aspecto urbanístico de sua política. Os estudiosos se lembrarão também da participação de Oswaldo Cruz, escolhido para liderar o esforço de erradicação da peste bubônica, da febre amarela e da varíola na cidade. Nosso interesse específico aqui, entretanto, restringe-se àquilo que se tornou sinônimo da *belle époque*: o arfancessamento do Rio de Janeiro.<sup>79</sup>

## 9. AS REFORMAS URBANAS DO RIO

Um lugar-comum pouco investigado é a afirmação de que as reformas empreendidas por Pereira Passos em 1903-6 relacionavam-se de algum modo com sua formação francesa ou com os projetos da década de 1870. Documentos do engenheiro e publicações da época confirmam isso, ressaltando a importância de Haussmann. Na verdade, a primazia de Haussmann em relação a outros planejadores era reconhecida não apenas por Pereira Passos, mas também por colegas seus que participaram das reformas de 1903-6. De fato, as declarações destes demonstram não só que as reformas de Paris haviam sido bem compreendidas, mas também que as reformas subsequentes em Viena, Antuérpia, Lisboa, Bruxelas e Buenos Aires eram do conhecimento dos engenheiros brasileiros encarregados das reformas no Rio. A inspiração em Haussmann, portanto, era consciente e bem fundamentada, e fora decidida por um grupo extremamente profissional.<sup>80</sup>

A existência e atuação deste grupo exige um esclarecimento. As reformas decorriam de um esforço conjunto das autoridades ministeriais e municipais. O ministro dos Transportes e Obras Públicas, engenheiro Lauro Müller, entregou a direção das melhorias na área do porto a dois colegas, representantes de um poderoso grupo de engenheiros e empreiteiros. A Paulo de Frontin, cuja experiência anterior foi mencionada, coube a mais notável das reformas, a abertura da Avenida Central, que atravessaria a Cidade Velha até a parte norte das docas. Müller entregou as obras no porto propriamente dito a Francisco de Bicalho, Pereira Passos, embora colaborasse com a equipe de Müller, teve garantida por Rodrigues Alves autoridade absoluta na condução das reformas no restante da capital. Pereira Passos encarregou-se, portanto, do planejamento global da cidade — com exceção do porto e vias adjacentes. Isso





da combinação de outras ruas existentes, cruzando a cidade e passando entre os mortos ao sul. Müller e Frontin, no entanto, convenceram-no de que a proposta deles era melhor, diferindo da primeira por apresentar soluções radicais para os mesmos problemas. Ela não se prendia a nenhuma restrição baseada nas ruas existentes, mas rompia por entre elas de maneira ampla, retilínea, desviada apenas pelos obstáculos dos mortos e conveniências comerciais. Em vez de começar pela rua da Prainha, a rota por eles proposta sala do largo da Prainha — destinado a ser o ponto terminal da avenida (hoje Rodrigues Alves) que contornaria as novas docas. A proposta deles, assim, substituiu a antiga solução de Pereira Passos, unindo um bulvar norte-sul diretamente às novas possibilidades oferecidas pelo porto. O traçado direto também alterou a extremidade sudeste em vez de acabar no largo da Mãe do Bispo, que levava à rua da Ajuda, chegando indiretamente a praia, tal rota seguia direto por ali, ao encontro da projetada avenida Belra-Mar, ligação da Cidade Velha com a Zona Sul. Evidentemente, este traçado e a destruição que pressupunha faziam parte da solução haussmanniana para acabar com o congestionamento e a ineficiência do antigo centro comercial da cidade.<sup>65</sup>

A Avenida Central, como logo foi chamado o bulvar (após a morte do famoso ministro do Exterior de Rodrigues Alves, o barão do Rio Branco, em 1912, a avenida foi rebatizada em sua homenagem), ficou pronta deztoito meses após ter sido iniciada em 29 de fevereiro de 1904. Foi inaugurada duas vezes: em 7 de setembro de 1904, em comemoração ao final das demolições, e em 1905, para celebrar a construção da avenida, no aniversário da proclamação da República. A 15 de novembro. Ambas as inaugurações foram tratadas como eventos de imensa importância para o país, tendo Rodrigues Alves presidido concorridas cerimônias, registradas em solenes coberturas jornalísticas e reportagens fotográficas. O empreendimento foi considerado miraculoso tanto por sua rapidez quanto pela comoção pública que causou. Em um ano e quentos trechos dos mortos do Castelo e São Bento. Frontin, a avenida estendia-se por 1996 metros, com uma largura de 33 metros — dimensões verdadeiramente revolucionárias para a América do Sul.<sup>66</sup>

A avenida havia sido planejada com objetivos que ultrapasavam em muito as necessidades estritamente viárias — ela foi concebida como uma proclamação. Quando, em 1910, seus edifícios ficaram cobertos, e o conceito da avenida se completou, uma magnífica paisagem urbana passou a embelezar o Rio. A Capital Federal possuía agora um bulvar verdadeiramente "civilizado" — duas muralhas paralelas de edi-



1. A Avenida Central, durante o elegante Carnaval de 1907

fícios que refletiam o máximo de bom gosto existente — e um monumento ao progresso do país. Os cartões-postais mostravam que determinados prédios particulares, como o do *Journal do Commercio*, atraíam to de edifícios públicos localizados na extremidade sul da avenida: o Teatro Municipal (1909), o Palácio Monroe (1906), a Biblioteca Nacional (1910) e a Escola Nacional de Belas-Artes (1908), graças à magnífica vista das fachadas proporcionada pela própria avenida.<sup>67</sup> Estes efeitos nada tinham de acidentais. Na verdade, o grande estudo iconográfico da avenida, o álbum de 1906, *Avenida Central*, demonstra isso muito bem. Ferrer associou cada um dos projetos arquitetônicos para as fachadas da avenida com uma fotografia do trabalho concluído. Frontin e seus sócios estavam bastante conscientes do simbolismo e do impacto que desejavam obter. As fachadas e as forças que elas representavam e incentivavam haviam sido tão cuidadosamente planejadas quanto o traçado da avenida.<sup>68</sup>

Frontin, por exemplo, assegurou que a avenida se transformasse em uma vitrine da Civilização por meio de um cuidadoso esquema de inde-

nização e de um critério seletivo de investimento e aquisição. Os edifícios foram destinados a empresas estrangeiras e nacionais, comerciais e de infra-estrutura; à recreação e ao consumo de produtos europeus de luxo; a instituições vinculadas à literatura consagrada e às belas-artes; à Igreja e a órgãos governamentais. Seguindo Haussmann, Frontin situou a altura e a largura de cada fachada. Na verdade, obrigou os arquitetos a submeterem os projetos de fachadas a um júri. Este método foi o escolhido porque as fachadas caricocas, como as vienenses, admitiam variações em seu estilo individual. Tal variedade pode ter sido tocada devido ao conceito arquitetônico, então aceito, de que a aparência de um edifício devia expressar sua função. E aos edifícios da avenida cabiam funções variadas. Mesmo assim, havia uma unidade subjacente à aparente diversidade que surgiu em 1906. O gosto do júri e a formação dos arquitetos se encarregaram disso. As fachadas eram, acima de tudo, um elogio caríoca ao ecletismo francês, a expressão consagrada da École des Beaux-Arts.<sup>98</sup>

A École surgiu das reformas revolucionárias e napoleônicas das academias reais francesas. A influência de suas Sections d'Architecture tornou-se marcante no mundo europeu, em especial após a reforma de Paris no Segundo Império, que tornou realidade muitas de seus concepções. Já foi mencionado, por exemplo, que a Ópera era considerada a emblema do estilo do período. Projetada por Charles Garnier, a Ópera não só sobre as fachadas da Avenida Central, mas também sobre os edifícios do ecletismo tardio (décadas de 1860-1920) sofreu influências do romantismo, tanto em seu sentido exótico quanto histórico; do classicismo europeu de seus fortes vínculos com as diversas manifestações "visuais". Era a quintessência do século XIX, em sua síntese pragmática e sensível de todas essas influências a fim de alcançar um efeito intuitivo. Para esta finalidade, utilizava-se muito o vidro e o ferro fundido, que acabavam de se tornar disponíveis. Era um estilo urbanístico, na medida em que valorizava a circulação em um complexo de ruas e edifícios efetivamente existentes, em vez de enfatizar apenas a articulação interna e abstrata do edifício projetado.<sup>99</sup>

A Ópera de Garnier exibe a maioria das características do ecletismo. As pinturas, colunas, motivos e estátuas são românticos e clássicos, em sua exibição de policromia e de distintas faces históricas dos estilos clássicos. Ela é soberbamente barroca no uso dos contrapontos entre a verticalidade de seus três pavilhões, com domos e a horizontalidade

dade da sua imponente estrutura principal em retângulos cruzados. Embora o vidro não desempenhe papel de destaque, o ferro fundido adorna luminárias, portões e balaustras. A Ópera exemplifica de forma magistral a síntese eclética, na medida em que Garnier orquestrou motivos, períodos, volumes, materiais e cores em uma composição intuitiva de inegável força. Ela é urbanística, pois Garnier privilegiava a circulação, a ponto de desatirar as regras românticas de correspondência entre estrutura externa e interna. Assim, em vez de fazer uma transição brusca da rua até a poltrona, Garnier planejou passagens interiores e exteriores, foyers, salões e escadarias de modo a conferir uma suavidade marcadamente à chegada do público, deixando de lado a lição romântica, que teria restringido a colocação e o tamanho de certos elementos, como a magnífica escadaria central. Na verdade, a preocupação de Garnier com o frequentador da Ópera revela outra característica da École: a ênfase no modo como os indivíduos vivenciavam as edificações. Desde o início da década de 1800, os teóricos da École definiram o edifício como uma série de quadros a serem percebidos por aqueles que os percorressem. Em 1860, Garnier descreveu a arquitetura como uma proprietária de experiências de conforto principesco e espetáculo imperial, capaz não somente de provocar um impacto naqueles que a contemplavam, como também de moldar a percepção das pessoas sob sua influência.<sup>100</sup>

Esta era, então, a tradição arquitetônica que orientava as ponderações do júri encarregado de julgar as fachadas da Avenida Central. Entre os dez jurados, predominava a influência intelectual francesa. Müller, Frontin, Pereira Passos, Saldanha da Gama, Araújo Reis e Jorge Lasso eram todos engenheiros educados nas instituições francófilas de engenharia do Rio ou seus representantes: a Escola Politécnica e o Instituto Politécnico. Entre os demais — Feijó Júnior, Oswald Cruz, Ismael da Rocha e Rodolfo Bernardelli —, Cruz fora educado em Paris (Institut Pasteur) e a família de Bernardelli estava há muito ligada à herdeira brasileira da École des Beaux-Arts — a Escola Nacional de Belas-Arts. Mesmo que a educação francesa tivesse sido insignificante em termos pessoais, a tradição da École des Beaux-Arts não poderia deixar de influenciar o júri de arquitetura. O período pós-Haussmann (1870-1914) marcou o auge da influência da École, e seu impacto foi sentido de Viena a São Francisco.<sup>101</sup>

Além da marca da École nas decisões do júri, não será surpreendentemente encontrá-la também nos arquitetos participantes. Dos 77 projetistas aceitos, vinte (o maior número de um único autor) levavam a assinatura de Adolfo Morales de los Rios (1858-1928). Um projeto seu ganhou um dos maiores prêmios do júri; outro, a nova sede da Escola

Nacional de Belas-Artes, tornou-se um dos marcos estéticos da avenida. Não admira que um historiador da arquitetura o tenha chamado de "arquifeio de maior prestígio na época".<sup>84</sup> Vale lembrar que este influente arquiteto espanhol, ex-aluno da École des Beaux-Arts, ali passou dois de seus seis anos em Paris (1877-82) estudando arquitetura. Estabelecendo-se no Rio, Moraes de los Rios lecionou na Belas-Artes, onde foi professor de Hector de Melo, cujos numerosos edifícios são também típicos do período e incluem, na Avenida Central, o Jockey Club, o Derby Club e o Conselho Municipal. O próprio Moraes de los Rios, se levarmos em conta apenas os edifícios da avenida que mais impressionaram seus contemporâneos, projetou não só a Escola de Belas-Artes, mas também o Palácio Episcopal (hoje antigo Supremo Tribunal Federal), os prédios de *O Paiz*, da Associação dos Empregados no Comércio do Rio de Janeiro, do Café Mourisco, o "Edifício das Águas" e a sede da Equitativa. Neles, o caráter eclético da arquitetura da École é visível. Fossem "puros" (como o classicismo do "Edifício das Águas"), exóticos (o Café Mourisco) ou contemporâneos franceses (a Escola de Belas-Artes ou o prédio de *O Paiz*), transparece a ênfase na composição, no exótico, no histórico, no clássico, nos contrapontos visuais e no uso de ferro fundido e vidro. Em seu *tour de force*, a Escola de Belas-



2. O Teatro Municipal, em um cartão-postal da época

Artes, na qual teve a oportunidade de projetar um edifício verdadeiramente monumental, a ênfase da École na circulação, personalidade e decoração interna foi magistralmente representada — ao menos no papel. Na execução propriamente dita muita coisa foi alterada, para sua tristeza.<sup>85</sup>

Mesmo em edifícios projetados por arquitetos que não se vinculavam diretamente à École, a influência desta última é patente. Dois outros edifícios exemplares da *belle époque* carioca — a Biblioteca Nacional e o Teatro Municipal — podem ser citados. Apesar do suposto arquiteto do primeiro, o engenheiro militar Francisco Marcelino de Sousa Aguiar, ter se formado nas escolas de engenharia, francófilas do Rio, este e outros de seus trabalhos famosos (sobretudo o Palácio Monroe, construído em St. Louis para a Exposição de 1904 e depois transferido para o Rio) têm a marca clara da inspiração da École. A Biblioteca Nacional pode muito bem ter uma origem francesa específica. Conforme a pesquisa de Santos,<sup>86</sup> o projeto original, escrito em francês, parece ter saído da prancheta de um certo Hector Pepin, um arquiteto francês.<sup>87</sup>

As influências francesas são ainda mais fortes no Teatro Municipal. O projeto, de autoria do filho de Pereira Passos, Francisco de Oliveira Passos, inspirou-se claramente na Ópera de Garnier — fachada, planta baixa, vistas laterais e interior comprovam a paternidade. Só as alterações decorrentes das restrições do local (incluindo as dimensões mais reduzidas e o inusitado formato triangular do terreno) distinguem, de fato, o teatro carioca daquele projetado por Garnier. Em vez do par simétrico de retângulos cruzados de Garnier, por exemplo, Oliveira Passos utilizou três retângulos cruzados, dois dos quais ligeiramente assimétricos, a fim de manter o paralelismo com as ruas laterais e com os fundos. Nota-se, no entanto, uma única grande diferença — os dois pavilhões menores que Garnier situou em ambos os lados do pavilhão central foram, na variante carioca, trazidos para a frente e aproximados entre si nas laterais da entrada principal. O impacto visual e a circulação no interior refletem este ajuste, mas revelam também, claramente, a influência de Garnier. O que não é de admirar: a equipe de arquitetos e auxiliares encarregados da construção e da ornamentação era formada, praticamente sem exceções, por franceses e brasileiros francófilos.<sup>88</sup>

Tais edifícios reforçam o significado que, na época, se atribuía ao boulevard. A avenida era a peça central das reformas cariocas e, como tal, representava as aspirações de Progresso e Civilização do país. Em seguida serão discutidas as implicações disto, mas diversos aspectos simbólicos *fortuitos* podem aqui ser indicados. Primeiro, o papel da École des Beaux-Arts sugere a influência generalizada da interpretação pari-

siense da civilização européia no Brasil, um tema central neste estudo, Civilização e progresso eram em geral vistos de uma perspectiva francesa.

Segundo, deve-se atentar para o modo como se deu a adaptação desta influência ao Rio. Além da acomodação às circunstâncias locais — patente em edifícios como o Teatro Municipal — há uma outra, que aponta em direção a um clichê óbvio. Embora os grandes edifícios públicos governamentais, da Igreja, da literatura e das belas-arts fossem completos em si e integrados, a maior parte dos prédios da avenida apresentava uma fachada Beaux-Arts enxertada em uma construção simples e funcional, completamente divorciada, estética e funcionalmente, de sua aparência. Em suma, um corpo brasileiro com máscara francesa.<sup>66</sup> Garnier havia desafiado com sucesso os ditames da École no tocante à correspondência entre aparência interna e externa, por meio de uma composição inspirada que conciliava elementos díspares.<sup>66</sup> O divórcio cartoca entre o exterior e o interior, no entanto, era de outra natureza, carecendo de qualquer unidade em termos materiais. Mesmo assim, num registro mais amplo, mantinha-se a afinidade com os ensinamentos da École des Beaux-Arts. Os teóricos desta ensinavam que o aspecto exterior de um edifício deveria refletir sua função. Todas as construções da Avenida Central conseguiram isso, ainda que de uma forma irônica. Embora muitas vezes lhes faltassem coerência *arquitectônica* em relação a suas fachadas, continuavam a cumprir um propósito adequado à função *simbólica* das mesmas. Afinal, por mais brasileiras que fossem, todas essas construções integravam-se a uma fantasia de Civilização. Mesmo que lhes faltassem plantas baixas e organização espacial à la Beaux-Arts, ali se vendiam artigos europeus de luxo, participava-se do comércio com o Atlântico Norte, atendia-se ao modelo europeu de consumo e assim por diante. Os frequentadores franceses da Ópera circulavam e viam uma fantasia de refinamento e ostentação, deliberadamente criada por Garnier. Os cartocas, no edifício mais humilde e seguramente mais discrepante da avenida, passavam pela mesma experiência — em termos cartocas. Apesar de lhe faltar a coerência *arquitectônica* do modelo parisiense, tal edifício transmitia com eficácia, por meio de sua fachada, de sua localização na avenida e de produtos ou vínculos europeus, a sensação neocolonial de Civilização. A máscara acabava moldando os traços e afetando a visão do usuário.

Terceto, o traçado da avenida parece ser também revelador. Na Paris de Haussmann, os bulevares com frequência conduziam os olhos a um monumento à grandeza histórica francesa: uma igreja, uma coluna, um arco do triunfo. Já comparei isso ao Ringstrasse vienezense, que atrai o olhar do observador de um edifício burguês recente a outro, isolando

um passado aristocrático decadente, mas sem a capacidade de ressaltar um presente seguro e entralçado. As duas extremidades da Avenida Central formam um terceiro contraste simbólico: cada uma delas une a Colônia à Metrópole, sugerindo sua articulação na *belle époque*. Um monumento marcava cada uma das extremidades, como em Paris. Ao norte, havia, em 1910, uma coluna com a estátua do visconde de Mauá, pioneiro da indústria e das finanças brasileiras. Ao sul, um obelisco, erigido pelo empreiteiro Antônio Januzzi para celebrar a conclusão da avenida. Nenhum dos marcos, contudo, domina a paisagem, como se pretendia. Em vez disso, a ponta norte da avenida atrai a vista para o cais e, além dele, para o interior de onde provinha o café. A extremidade sul apontava para os bairros residenciais da elite e, mais adiante, para o Pão de Açúcar e o Atlântico — ou seja, para o local do primeiro assentamento colonial e, em seguida, para o caminho até as metrópoles coloniais e neocoloniais. A avenida, como a *belle époque* que simbolizava, pulsava entre dois pólos: a realidade colonial e o dinamismo da Metrópole, em constante contraponto, uma tensão básica para a explicação e a experiência do mundo aqui em discussão.

## II. "O RIO CIVILIZA-SE"<sup>100</sup>

Para concluir a abertura deste estudo, é preciso enfatizar o modo como eram percebidas pelos contemporâneos as mudanças por que passava o Rio sob Rodrigues Alves. Nesta percepção, encontra-se um dos temas centrais da cultura de elite no século XIX — recusa e erasão. Pois, nas mudanças da *belle époque*, a elite celebrava não só o que era feito, mas também o que era destruído.

Para "civilizar" o Rio, os auxiliares de Rodrigues Alves concluíram que o mapa da cidade e seu sistema de saneamento precisavam de uma reforma. Eles almejavam atingir a Civilização por meio de mudanças concretas, de acordo com os modernos padrões europeus (ou seja, franceses). No entanto, enquanto tomavam essas medidas práticas, também compartilhavam com outros membros das elites e dos setores médios a paixão pelas mudanças simbólicas. Demonstrou certos aspectos disto acima, mas outros exigem menção. Vale a pena notar, por exemplo, as batalhas de Flores<sup>100</sup> no Campo de Santana reformado, ativamente promovidas pelo presidente e pelo prefeito, ou lembrar as solenidades relativas ao "milagre" da Avenida Central — os novos signos de Civilização da cidade foram eficientemente manipulados de modo a causar o maior impacto possível sobre os contemporâneos. Os jornalistas,



em particular, destacavam a importância cultural das reformas; não consideravam o afrancesamento do Rio apenas como um conjunto saudável e eficiente de novas vias, mas também como símbolo e instrumento da reabilitação do país e de um futuro "civilizado" (isto é, europeu). Em 1904, um escritor salientou o papel fundamental do Rio de Janeiro no sentido de causar uma impressão favorável em capitalistas e imigrantes europeus:

O estrangeiro que aqui desembarca [...] leva de sua rápida visita à nossa desprovida cidade uma triste ideia de todo o nosso país [...] Procurar tornar o Rio de Janeiro, pois, uma cidade moderna, confortável e civilizada, é a necessidade indeclinável e inadiável do nosso problema econômico.<sup>103</sup>

O significado da Avenida Central, a mais notável das reformas, foi bem explorado. Seu significado para a época, contudo, precisa ser mais detalhado. Um editor, por exemplo, argumentou que:

Para os que mediam [...] sobre o passado e futuro da Pátria, a abertura dessa rua é de um alcance extraordinário, não só para o engrandecimento letra, e como é por ele que se julga de todo o Brasil, a Avenida Central, representando conforto, higiene, opulência, irá convencer aos que jamais aqui vieram e só atizam do que somos não raro por informações errôneas ou ditas pelo despeito, que o Brasil não é aquilo que lhe disseram [...].<sup>104</sup>

Grças ao cenário parisiense, às fachadas Beaux-Arts, ao consumo de artigos importados em voga, aos consumidores perdulários, aos *flâneurs* elegantes e aos prédios monumentais destinados a celebrar a alta cultura eurófila, a Avenida Central tornou palpável a fantasia de civilização compartilhada pelos cariocas de elite na *belle époque*. Ela também sugeria o potencial mágico conferido pelos cariocas à Civilização. Um cronista entusiasmado ressaltou que:

As ruas amplas e extensas, as largas praças ajardinadas, os altos e formosos edifícios, as múltiplas diversões de simples prazer ou de gozo intelectual que acompanham necessariamente essas transformações do meio em caráter, adivir a sua iniciativa, despertar-lhe o gosto do belo, o culto do ideal, o amor que se traduz por atos, não o amor platônico e retórico, da terra natal.<sup>105</sup>

Apenas neste contexto ideológico, as reformas podem ser completamente compreendidas. No ponto culminante da era neocolonial, o mundo europeu em geral aceitava que o incremento do comércio, dos



a. Rodrigues Alves



b. Pereira Passos



c. Olavo Bilac



d. João do Rio  
(cartoonista da época, por Gil)

3. Quatro homens que fizeram a belle époque carioca

investimentos no estrangeiro, do colonialismo e da integração resultante das economias ultramarinas traria naturalmente as mesmas recomendações a todos os povos: *Civilização e Progresso à la européenne*. As reformas caricocas foram entendidas como uma maneira de eliminar obstáculos acidentais à conquista pelo Brasil de tais metas universais, e de proclamar os resultados inevitáveis e auspiciosos:

As obras de saneamento e embelezamento da capital da República [...] vão [...] refletir inúmeras e admiráveis vantagens [...] coube ao atual governo a obra monumental do nosso ressurgimento como povo que quer ocupar o lugar a que tem incontestáveis direitos no convívio das nações, já pela vastidão do território e pelas riquezas materiais com que o dotou a Natureza num rasgo de assombrosa prodigalidade.<sup>106</sup>

Mas estas crenças e fantasias a respeito da Civilização, cernne ideológico das reformas, continham um elemento negativo indissociável de seu sentido. Pois as reformas, caso indicassem que os caricocas estavam a caminho da civilização pelo atalho da europeização, também significavam, necessariamente, uma negação, o final de muito o que era efetivamente brasileiro. Abraçar a Civilização significava deixar para trás aquilo que muitos na elite carioca viam como um passado colonial atrasado, e condenar os aspectos raciais e culturais da realidade carioca que a elite associava àquele passado.

As reformas eram descritas como um íônico contra a "letargia tropical" e como um ataque às antigas condições materiais que conspiravam para manter o Brasil tradicional (isto é, atrasado). Quando teve início a construção da avenida, por exemplo, um dos literatos da cidade, Olavo Bilac, proclamou:

Há poucos dias, as picaretas, entoando um hino jubiloso, iniciaram os trabalhos de construção da Avenida Central, posto abaixo as primeiras casas condenadas [...] começamos a caminhar para a reabilitação.

No aluir das paredes, no ruir das pedras, no esfregar do barro, havia um longo gemido. Era o gemido solitário e lamentoso do Passado, do Atraso, lhas tradições, estava soluçando no soluçar daqueles apodrecidos materiais que desabavam. Mas o hino claro das picaretas abafava esse prurido impotente. Com que alegria cantavam elas — as picaretas regeneradoras! E como as almas das que ali estavam compreendiam bem o que elas diziam, no seu clamor incessante e rítmico, celebrando a vitória da higiene, do bom gosto e da arte!<sup>107</sup>

Quais seriam estas antigas tradições, o Atraso e a Vergonha do Brasil? Não eram simplesmente a insalubridade e a ineficiência colonial da

Cidade Velha — elas eram os símbolos de uma cultura que os caricocas europeizados queriam esquecer. Pereira Passos não condenava apenas as ruas estreitas e imundas, mas também as fachadas sem pintura, os estilos rurais de consumo e os aspectos "barbáricos" do Carnaval. Quem sabe o último aspecto seja, afinal, o mais revelador; com seus entrudados e cordões, o Carnaval expressava em parte uma cultura afro-brasileira da qual a elite afinada com os padrões europeus se envergonhava. No mesmo número da revista da moda em que celebrou a construção da avenida, Bilac atacou os "abomináveis cordões", como "essa antiga usança de processões báquicas". "Creio que", escreveu ele, "de todas as cidades civilizadas, o Rio de Janeiro é a única que tolera esta vergonhosa exibição [...] é revoltante que essas orgias transbordem para as ruas, em cortejos eróticos [...]".<sup>108</sup>

João do Rio, o mais audaz dos jornalistas da época, salientou que "o Carnaval teria desaparecido [...] se não fosse o entusiasmo dos grupos da Gamboa, do Saco [de Alfereis], da Saúde, de S. Diogo, da Cidade Nova [batidos predominantemente afro-brasileiros, da classe trabalhadora], esse entusiasmo ardente [...] que envolve e estorce a cidade inteira".<sup>109</sup> Ele também registrou a origem dos cordões:

[...] eles vêm da festa de N. S. do Rosário, ainda dos tempos coloniais. Não sei por que os pretos gostam da N. S. do Rosário. Já naquele tempo gostavam e saíam pelas ruas vestidos de reis, de bispos, de pajens, de guardas, tocando instrumentos africanos, e paravam em frente à casa do vice-rei a dançar e cantar [...] a origem dos cordões é o alfoxé africano, dia em que se debocha a religião.<sup>110</sup>

Luis Edmundo, outro jornalista contemporâneo, recorda que durante as reformas essas "tradições alienígenas" foram condenadas ou reprimidas: "O Rio civiliza-se, diz-se pelos jornais. E os ruidos barbáricos são convidados a desaparecer de uma cidade que começa a cultivar a civilização!". Durante o Carnaval, notou ele, "só o aristocrata, o elegante", que havia trinifado com as reformas, não participava.<sup>111</sup>

Tais indivíduos queriam por um fim ao Brasil antigo, ao Brasil "africano" que ameaçava suas pretensões à Civilização, apesar de se tratar de uma África bem familiar à elite. A maior parte desta havia sido provavelmente acalentada por negras e vivia rodeada por empregados negros, tendo testemunhado de perto a escravidão, abolida apenas em 1888. Uma parcela substancial da população da cidade, talvez mais da metade, compunha-se de descendentes de africanos, e suas tradições se mesclavam e floresciam nas áreas mais pobres da Cidade Velha e nos morros. Na verdade, as favelas, conjuntos de barracos amontoados nos

morros, haviam sido erguidas perto da nova área de docas ao norte, no final do século XIX, e foi para lá que se dirigiram muitos desabrigados das habitações decadentes da Cidade Velha, demolidas com as reformas de 1903-6.<sup>112</sup> Luis Edmundo recorda muito bem este antigo Rio "africano":

O país, até essa época que foi a do final do tráfico africano, ainda era uma povoação que mais lembrava um rincão d'África que uma nação do Mundo Novo. E, pouco mais ou menos, assim foi até a madrugada da centúria que corre Biliac, com muita propriedade, chamava ao Rio de Janeiro do seu tempo — Velha Cafarria portuguesa!<sup>113</sup>

Skidmore<sup>114</sup> mostrou de que modo o racismo "científico" desta era de intenso imperialismo europeu foi aceito no Brasil, e como ele conduziu a elite branca e seus porta-vozes ao desespero em relação ao futuro do país. Com frequência a elite percebia o Brasil de forma semelhante aos colonizadores europeus da época, que em outras partes do mundo viam as colônias propriamente ditas como uma área de riquezas potenciais, cuja exploração era dificultada pela presença de raças e culturas inferiores. Isso ocorria sobretudo antes da época das reformas. Luis Edmundo relata como a alta sociedade branca considerava a cidade tanto paratoual quanto desagradável. Os homens da elite circulavam em carruagens importadas, sem se misturar com "gente de diminuta ou nula representação", e as mulheres da elite, "agradavelmente abortecidas", examinavam pelos *lorgnons* "o povaréu prosaico e mal indumentado", enquanto pensavam no Bois de Boulogne ou no Hyde Park, "deixando escapar, de quando em quando, das boquinhas gentis, termos suspirios como que arrancados ao fundo d'alma [...] que podiam ser traduzidos assim: Mas, que horror de cidade e que gente, meu Deus!"<sup>115</sup>

Com efeito, as reformas de Rodrigues Alves, em sua condenação explícita da aparência e da cultura urbanas associadas às tradições vindicadas como atrasadas, bárbaras e coloniais, destinavam-se a apoiar a rede de ataques explícitos a um Brasil antigo, singular. E, para muitos membros da elite, a vitória fora atingida:

[...] foi-se, a cidade, nos poucos transformando. Novas correntes imigratórias para cá se orientaram [...] aumentando, de modo considerável, a população e, sobretudo, enormemente diminuindo o número de pretos [...] Transformações até de usos e costumes [...] Mudamos tudo, chegamos até o ponto de mudar, por completo, a nossa mentalidade, chegando aos anos de casmurric e de roina. Razão, portanto, havia quando [...] as gazetas da terra [...] gritavam: o Rio civiliza-se!

Civilizar-se, com efeito! O Progresso, que havia muito nos rondava a porta, sem licença de entrar, foi recebido alegremente.<sup>116</sup>

Hausmann incluiu planos de natureza contra-revolucionária em seus projetos de eficiência, saúde e beleza — atacando os bastiões da revolta da classe trabalhadora. Pereira Passos incluiu planos de caráter antitradicionalista em seus projetos de eficiência, saúde e beleza *à la europeenne* — atacando os bastiões de um meio essencialmente brasileiro e sua cultura afro-brasileira. Nas reformas de Rodrigues Alves, conforme entendidas por ele e por sua platéia de elite, o impacto negativo se subordinava naturalmente ao impacto positivo almejado. Com estas mudanças, afirmavam, o Brasil iniciava seu renascimento e demonstrava potencial para se unir a uma triunfante Civilização universal. Nossas conclusões, contudo, podem ser mais abrangentes. No Rio "civilizado" triunfou a antiga predisposição colonial para a assimilação de aspectos, tecnologias e valores europeus, e as contradições e pressupostos implícitos na *belle époque* carioca se concretizaram.<sup>117</sup>

Passamos agora a uma análise detalhada desta predisposição e à investigação das raízes dos pressupostos e contradições do Rio na passagem do século.