

## **A Reforma urbana do Rio de Janeiro pelo Presidente Rodrigues Alves: o progresso como forma de legitimação política**

**André Nunes de Azevedo**

O presente artigo tem por fim discutir a presença da idéia de progresso na ação política de reformação urbana perpetrada pelo Presidente Rodrigues Alves na cidade do Rio de Janeiro entre 1903 e 1906. Para tanto, consideraremos alguns traços da biografia do ex-Presidente paulista, bem como seus discursos e iniciativas no contexto da reforma urbana do Rio de Janeiro. A noção de progresso que emerge do discurso e da prática de Rodrigues Alves tem características peculiares à década inicial da Primeira República, na qual essa noção é conotada, cada vez mais, como uma projeção adiante em melhoria continuada que se estabelece através do desenvolvimento material da sociedade.

**Palavras-chave:** progresso, Rodrigues Alves, Rio de Janeiro, República, reforma urbana.

Francisco de Paula Rodrigues Alves nasceu em 7 de julho de 1848, na fazenda Pinheiro Velho, Distrito de Guaratinguetá, no Vale do Paraíba paulista (FRANCO, 1973: 3). Ele fora o terceiro filho entre treze irmãos.

Seu pai, Domingos Rodrigues Alves, foi um imigrante português originário de uma pequena aldeia do Minho. Imigrou para o Brasil em 1832, sozinho, com apenas treze anos de idade. Fixou-se no Rio de Janeiro nos primeiros cinco anos, onde trabalhou para um comerciante português na Rua da Quitanda. Após este período, teve problemas de saúde e migrou para o interior paulista sob recomendação médica. O jovem prosperou em Guaratinguetá. Em 1843, Domingos Rodrigues Alves casa-se com Isabel Perpétua, filha de uma família tradicional da região, que ocupava postos na administração local desde o século XVIII. Segundo Afonso Arinos, a família materna de Isabel Perpétua teria chegado a São Vicente em 1570 (FRANCO, 1973:10).

A família de sua esposa também tinha ligações com o Visconde de Guaratinguetá, sogro da cunhada de Domingos, irmã de Isabel Perpétua. O Visconde era um homem extremamente rico e a figura política mais forte da região. Este cafeicultor seria decisivo no início da carreira política de Francisco de Paula

Rodrigues Alves (FRANCO, 1973: 11), pois viria a patrocinar o seu ingresso na vida pública.

Possivelmente, o jovem Rodrigues Alves destacou-se nas primeiras letras, pois foi o único dos irmãos enviados a estudar na corte. Em 1859, ingressa no internato do Colégio Pedro II, onde estudou por 7 anos. O estabelecimento, responsável pela educação de uma parte da elite imperial, contava a época com homens como o Barão de Totepheus, o Barão Homem de Melo e Joaquim Manoel de Macedo, todos membros do seu corpo docente. O curso do Colégio Pedro II dividia-se em duas séries, a primeira com quatro e a segunda com três anos de duração. Na primeira, estudava-se Português, Francês, Alemão, Latim, Religião, Moral, Aritmética, Álgebra, Geometria, Trigonometria, Geografia, História Geral e do Brasil, Ciências Naturais, Desenho, Música, Dança e Ginástica. Na segunda, cursava-se os cursos de Latim adiantado, Grego, Alemão, Geografia e História, Italiano, Geografia, Ética e Retórica (FRANCO, 1973: 11). Percebe-se que o curso oferecido pelo Colégio Pedro II era predominantemente humanístico, com ênfase na Geografia, História e nas línguas estrangeiras, entre as quais sobressaía o ensino do Latim e do Francês. A filiação intelectual do colégio era predominantemente francesa. Autores como Lammenais, Lamartine, Victor Hugo, Thiers, Louis Blanc encontravam-se entre os mais lidos na instituição. Entre os seus colegas de turma, encontrava-se Joaquim Nabuco, de quem privou da amizade (NEEDELL, 1993: 80). Rodrigues Alves fora um aluno destacado, azealhando o primeiro prêmio do colégio em quase todos os anos de sua formação (FRANCO, 1973: 12). Segundo o relato de Nabuco: *“Filho de Presidente do Conselho foi para mim uma vibração de amor próprio mais forte do que teria sido, imagino, o do primeiro prêmio que o nosso camarada Rodrigues Alves tirava todos os anos”* (NABUCO, 1900: 71). Segundo Afonso Arinos, o desempenho acadêmico de Rodrigues Alves despertava a atenção do Imperador, que o interrogava sempre sobre seus estudos, quando de suas visitas ao internato do colégio (FRANCO, 1973: 12).

Em fins de 1865, Rodrigues Alves forma-se bacharel em Letras pelo Colégio Pedro II. No início do ano seguinte, ingressaria na Faculdade de Direito de São Paulo, instituição que, juntamente com a congênere de Recife, era a principal responsável pela formação superior da elite política brasileira (ABREU, 1988). Na

turma de Rodrigues Alves, estavam Joaquim Nabuco, Rui Barbosa, Afonso Pena e Castro Alves. O ambiente da Faculdade do Largo de São Francisco era dominado pela paixão literária, pela poesia e pela atividade política. Na Faculdade, os estudantes dividiam-se entre conservadores e liberais, optando Rodrigues Alves, desde logo, pelas hostes conservadoras. Durante os cinco anos em que lá estudou, o jovem paulista atuou como redator-chefe do jornal conservador *A Imprensa Acadêmica* e participou de eventos abolicionistas em praça pública, não obstante vir a declarar-se apenas emancipacionista quando Deputado Geral na legislatura de 1885, pois dizia não abrir mão da corrente jurídica que reconhecia a legitimidade da situação do escravo como propriedade privada (FRANCO, 1973: 58). Ainda na Faculdade do Largo de São Francisco, participou da *Burschenschaft* (FRANCO, 1973: 24-35), uma confraria estudantil, secreta, inspirada em uma homônima alemã, que agregou vários dos futuros membros da elite imperial e republicana, como Joaquim Nabuco, o Barão do Rio Branco, Rui Barbosa, Afonso Pena, Prudente de Moraes, Campos Sales, Bernardino de Campos e João Pinheiro, entre outros. Mesmo depois de anos de formados, os antigos membros da confraria faziam questão de lembrar dos tempos da Bucha, como se referiam à entidade de difícil pronúncia. Sem dúvida, esta sociedade secreta serviu para estreitar os laços de amizade entre os membros da elite estudantil paulista desta geração, criando um elo de identidade mais forte entre eles.

Em fins de 1870, Rodrigues Alves forma-se em Direito. Por influência do seu tio, o Visconde de Guaratinguetá, ascende no mesmo ano à condição de promotor interino de sua cidade natal, vindo a tornar-se efetivo poucos meses depois. Em 1872, patrocinado pelo tio Visconde, é eleito Deputado Provincial por São Paulo. Em fins de 1873, já no término da legislatura provincial, o bacharel paulista é nomeado Juiz de Direito de Guaratinguetá, cargo o qual exerceria até 1874.

Em 1875, o jovem juiz casa-se com a sua prima, Guilhermina Cândida de Oliveira Borges e, até 1877 dedica-se à advocacia, à ampliação de suas bases eleitorais na Província e ao desenvolvimento de negócios privados com o seu irmão, de quem se torna sócio em duas empresas agrícolas. Em 1878, retorna à Assembléia Provincial, na qual faz oposição aos liberais e republicanos, afirmando a sua posição política desde os tempos da Faculdade de Direito. Rodrigues Alves era católico,

monarquista e conservador convicto, não vacilando na defesa pública de qualquer dessas posições quando solicitado.

Desde fins de 1879 até 1885 Rodrigues Alves ficara afastado da vida pública, cuidando do desenvolvimento dos seus negócios. Em 1885, retorna à vida parlamentar, agora como Deputado Geral, condição que exerce com pouco destaque, restringindo-se mais aos trabalhos das comissões de finanças.

Em fins de 1887, é nomeado, pelo gabinete Cotegipe, Presidente da Província de São Paulo, cargo que exerce em meio às turbulências das revoltas de escravos na Província. No final de abril de 1888, retorna à Câmara Federal, a fim de votar favoravelmente pela abolição da escravatura. Em 1889 Rodrigues Alves volta à Câmara como Deputado na qual, pela segunda vez, ocuparia cargo na comissão de orçamento.

Em novembro de 1889, a República era instaurada. Rodrigues Alves, embora fosse monarquista conservador convicto, é solicitado por alguns dos antigos alunos da Faculdade de Direito de São Paulo e membros da Bucha. A convite de Prudente de Moraes, Campos Sales e Bernardino de Campos, o advogado de Guaratinguetá torna-se adesista, uma condição para o desenvolvimento de sua carreira na vida pública. A República não tinha quadros suficientes entre os chamados históricos para governar. A não conclamação de quadros políticos do Império acirrará o domínio militar nos primeiros anos da República. As elites civis necessitavam dos adesistas, estes, necessitavam aderir.

Deputado Federal da Assembléia Constituinte republicana, Rodrigues Alves, com o apoio da influente bancada paulista, é eleito presidente da Comissão de Finanças. Durante a constituinte, pronunciou-se pouco, e sempre sobre assuntos de finanças (FRANCO, 1973: 78). Era uma espécie de Deputado técnico na Câmara.

Com a renúncia de Deodoro e a ascensão de Floriano Peixoto, os deputados paulistas buscaram apoiar o governo de Floriano, temerosos de um golpe de Estado, óbice à institucionalização da República que buscavam afirmar em prol de sua futura hegemonia política. Foi nessa perspectiva de atuação política da bancada paulista que Rodrigues Alves aceitou a convocação de Floriano para o Ministério das Finanças. Durante o tempo em que se manteve na pasta, enfrentou forte crise econômica decorrente dos efeitos do encilhamento, cujos piores revezes fizeram-se

sentir justamente no ano de sua gestão, 1892. Um ano antes, Rodrigues Alves vivenciaria duas experiências de choque na sua vida privada. No início de 1891, perdia a sua filha mais velha, Guilhermina, vítima de tifo em Guaratinguetá. No final do ano corrente, faleceria a sua esposa em razão do parto de seu oitavo filho, isto um mês após a sua investidura como Ministro de Floriano.

Em 1893, após ter colaborado com o governo do generalíssimo, Rodrigues Alves é eleito Senador por São Paulo. Pela 5ª. vez em sua carreira como parlamentar, Rodrigues Alves ocupa um cargo de liderança na área financeira. É eleito Presidente da Comissão de Finanças do Senado. Durante os anos no Senado, o parlamentar paulista teve participação mais incisiva que na Câmara, embora continuasse a vincar a sua atuação pelo engajamento nas discussões de caráter técnico e financeiro. Segundo o seu biógrafo, Afonso Arinos:

“Nesses discursos, voltam-lhe manifestações de entusiasmo pelo progresso paulista, que fazem lembrar os seus tempos de Deputado Provincial. Alude, com efeito, ao progresso “vertiginoso, extraordinário, estupendo” de São Paulo; refere-se às novas plantações de café, às grandes fábricas que estavam sendo instaladas. Elogia os esforços do Governo estadual para, sem auxílio da União, conseguir a torrente prodigiosa da imigração” (FRANCO, 1973: 106).

Rodrigues Alves destacou-se como representante parlamentar da burguesia agrícola paulista e entusiasta da idéia da promoção do progresso, enquanto desenvolvimento material. O tribuno paulista, que se poderia mesmo afirmar ter sido o maior quadro técnico desta burguesia na área de finanças a época, foi chamado novamente à pasta econômica. Desta vez, mais à vontade, no governo de seu colega paulista, Prudente de Moraes.

Em fins de 1897, Prudente de Moraes afasta-se da presidência por motivo de doença. Assume o seu Vice, Manoel Vitorino, florianista radical, que realiza ampla reforma ministerial, na qual Rodrigues Alves foi destituído do cargo.

Em março de 1897, retorna ao Senado em um contexto de forte turbulência política, pois fora o mês do retorno ao poder de Prudente, após a enfermidade e o mês da notícia do massacre das tropas federais em Canudos. No

entanto, não obstante os acontecimentos, sua ação política e seus pronunciamentos no Senado restringiram-se ao campo das finanças<sup>1</sup>.

Entre 1898 e 1902, durante a gestão de Campos Sales, a quem ofereceria total apoio, Rodrigues Alves assume o governo do estado de São Paulo durante o mandato, sua principal atenção é com o desenvolvimento material do estado. Ao tomar posse do cargo, Rodrigues Alves discursa afirmando que desejava a manutenção da ordem, perene plataforma burguesa durante a República Velha, e o estímulo à lavoura, através de uma enérgica política de transportes e de fomento à imigração<sup>2</sup>.

A eleição de Rodrigues Alves é articulada por Campos Sales que, operando uma costura política com parte significativa das elites mineiras, viabiliza a candidatura do correligionário paulista, não obstante as restrições criadas pelo fato de Rodrigues Alves não ter sido um republicano histórico. Apesar das dificuldades, o governador de São Paulo foi eleito com o dobro dos votos de seu oponente e amigo, Afonso Pena. Campos Sales assim satisfazia o seu desejo de ter um sucessor com o seu perfil, um político com perfil técnico e comprometido com os interesses da burguesia agrícola do Estado de São Paulo.

Campos Sales retirava-se da Presidência da República tendo criado o instrumento que dotou o regime de institucionalização política até 1930. Com isto, Sales criara as “regras do jogo” que haveriam de reger a vida político-institucional da República Velha. Assim, o Presidente campineiro sedimentou a difícil obra de legitimar a República entre os segmentos de elite da sociedade brasileira. No entanto, apesar desta sedimentação em importante nível, Campos Sales deixava a Presidência com baixos índices de aceitação popular. O custo de vida mantinha-se alto e a socialização das perdas dos cafeicultores mantinha-se como tônica da política econômica de seu governo. Segundo crônicas da época, ao despedir-se da presidência, Campos Sales escutaria estrepitosa vaia na estação Central do Brasil<sup>3</sup>.

A monarquia ainda se fazia presente na memória de boa parte dos membros das camadas populares, sobretudo negros e mestiços ex-escravos. D. Pedro

---

<sup>1</sup> Ibidem. p. 148.

<sup>2</sup> Ibidem. p. 168.

<sup>3</sup> A rejeição popular à República foi trabalhada por Carvalho, que menciona outros exemplos. ver: José Murilo de Carvalho. Os Bestializados. O Rio de Janeiro e a República que não foi. Op. cit. p. 15-41.

II era associado a um grande pai, a Princesa Isabel era a compadecida libertadora dos escravos. Uma ligação afetiva unia a raia miúda com a idéia de monarquia. A República, de forma distinta, era associada com a exclusão social, com o pedantismo dos brancos, com as formas menos solidárias de relação social.

A República, não resta dúvida, ainda não alcançara a legitimação e a aprovação popular. Se Campos Sales, através da política dos governadores, legitimou a República entre as elites, restava a Rodrigues Alves a tentativa de legitimá-la perante o conjunto da população. A República precisava aprofundar as suas tênues raízes em um país com décadas de tradição monárquica. Uma nova referência simbólica precisava ser associada ao regime, pouco creditado entre os estratos sociais mais baixos. Com efeito, a referência simbólica escolhida para tanto, foi a do progresso; o progresso entendido como desenvolvimento material, como realização material, ou seja: como desenvolvimento técnico e econômico. Vejamos a declaração do Presidente eleito no seu discurso de posse:

“Bem assegurada a verdade do alistamento eleitoral, que é a base de uma legítima representação e garantida a liberdade do voto a todas as opiniões, disse a 23 de outubro, o regime republicano há de demonstrar a sua superioridade, impondo silêncio a murmurações e impaciências. Esse há de ser, sem cessar, em toda a parte, bom regime de civilismo e de liberdade.

Clama-se, há bastante tempo, pelo modo por que se operam no país os repetidos pleitos eleitorais, criando-se contra o nosso regime político uma corrente injusta de antipatias que é preciso combater com vigor.

Os serviços de melhoramento do porto desta cidade devem ser considerados como elemento da maior ponderação para esse empreendimento grandioso” (GAZETA DE NOTÍCIAS, 16/11/1902).

Nota-se que, no seu discurso de posse, o Presidente da República, outrora monarquista e estigmatizado pela pecha de adesista, discursa preocupado em fazer com que o regime republicano demonstre a sua “superioridade” e reclama do que reputa como das “antipatias” contra a República que, no seu dizer, “é preciso combater com vigor”. Mais adiante arremata afirmando que os melhoramentos do porto seriam o “elemento de maior ponderação” para este fim.

Além da deterioração da imagem do regime junto às camadas populares, a cidade do Rio de Janeiro, sede da República, traduzia o desprestígio do governo. Como já foi dito, o reordenamento político proposto pela República abalara a capitalidade do Rio de Janeiro. Havia um certo sentimento de decadência espiritual

na cidade, sobretudo após a experiência do encilhamento e a maior permissividade moral com que o governo tratava os escândalos na República, como no episódio em que o Barão de Lucena foi flagrado ordenando a transferência de um montante de dinheiro do tesouro a um banco à beira da falência durante o governo de Floriano<sup>4</sup>. Ou, antes mesmo, quando Deodoro cedeu uma garantia de juros a um amigo quando da concessão de um porto no Sul, um episódio que levava Rui Barbosa à demissão do cargo de Ministro, uma demissão que não obstou este favorecimento privado pelo Governo Federal<sup>5</sup>. Este sentimento de decadência crescia no final da República com os instrumentos institucionais de manipulação eleitoral forjados por Campos Sales. No campo artístico da virada do século, a área literária e teatral eram percebidas, por alguns, como decadentes. Segundo J. Veríssimo, em um artigo escrito em tom saudosista e um tanto melancólico:

"Com Magalhães e Matins Pena, comediógrafo seu contemporâneo, tinha o teatro nascido no Brasil, podemos fixar as datas em 1838. Com esses dois autores, dos quais foi Pena o criador pela força, da comédia nacional, devemos contar mais como escritores dramáticos digno de nota aqui Joaquim Manoel de Macedo, Agrário de Meneses (morto em 1863) e José de Alencar.

É muito maior o número dos que só se podem chamar autor de teatro. O teatro teve em geral no Brasil e particularmente no Rio de Janeiro muito melhor situação do que a que tem hoje" (JORNAL DO COMMERCIO, 02/01/1900).

E, quando alude ao meio literário, o tom melancólico não se modifica, falando de adversidade para a vida espiritual:

"Não quis falar dos vivos, receiosos de esquecer, mal grado meu, nomes e obras; não significa este silêncio que não se faça nesse acabar de século no país nenhum trabalho literário. A verdade é que, não obstante as condições sociais serem antipáticas a toda a fórmula de vida espiritual, há quem ainda continue a viver dessa vida" (JORNAL DO COMMERCIO, 02/01/1900).

Em meio a sensação de decadência, física e espiritual, da cidade, a sociedade carioca pressionava através de jornais e de entidades privadas, como o Clube de Engenharia, por uma ampla reforma urbana na capital. Antes mesmo da

---

<sup>4</sup> Cf. Afonso Arinos de Melo Franco. p. 94.

<sup>5</sup> Cf. Fernando Henrique Cardoso. Op. cit. 39.



posse de Rodrigues Alves, a sociedade carioca já manifestava o desejo de por tudo a baixo na cidade, a fim de "regenerá-la". É como nos diz uma crônica da revista *O Malho*, escrita antes mesmo do anúncio da grande reforma urbana por Rodrigues Alves:

“Não houve incêndios a maior. Note-se: até o momento de ser escrita essa crônica não houve incêndios e maior. Não quer isto dizer que até o Malho sair a rua não se tenham dado pelo menos uns quatro ou cinco, todos absolutamente casuais.

Em todo o caso, uma grande coisa, digna de especial registro, o fato de não haverem ardido alguns quarteirões, esta semana. Pelo que se viu na última quinzena, parecia que ia tudo razo por aí fora.

Seria um mal ? é o que resta saber, ou melhor – parece não restar dúvida de que seria um bem. O fogo viria resolver dois importantes problemas – o embelezamento desta capital, por meio de construções novas e do seu saneamento. Não haveria que hesitar: assim, o Correio da Manhã poderia dizer, com carradas de razão, que o Sr. Leite Ribeiro conseguiria sanear a cidade.

Não teria o Prefeito o trabalho considerável que tem tido, se o incêndio se generalizasse por essas ruas de casarões ignóbeis, de fachadas berraduras contra a civilização e de interior sem luz e sem aceio. O fogo invadiria tudo e sua excelência ficaria dispensado da massada de andar arrancando tiririca das praças.

Tem suado as estopinhas o novo administrador do Município ! Também, graças a sua atividade parece que duas obras relevantes, apanhará desta vez o desprezado Distrito Federal” (O MALHO, 18/10/1902).

A cidade, com suas fachadas de prédios coloniais era considerada suja e não civilizada, necessitando saneamento urgente e radical. Assim, as vésperas de sua posse, Rodrigues Alves via avolumarem-se as pressões da sociedade carioca em prol de uma grande reforma urbana para o Rio de Janeiro. Estas pressões aumentaram consideravelmente nos primeiros anos do século, após a execução de uma reforma urbana na cidade “rival” sul-americana, capital da República Argentina, Buenos Aires. Uma grande avenida cortando o centro portenho fora construída a pouco, provocando uma sensação de aceleração da torrente do progresso, que se acreditava estar tomando a região sul do continente sul-americano. Se o Brasil era um país destinado ao progresso, como era comum afirmar-se a época, como justificar uma capital insalubre e envelhecida diante do que seria o “avanço” dos países vizinhos.

Com efeito, sensível às pressões provenientes da sociedade carioca e atento à ânsia presente por uma grande reforma urbana na capital, Rodrigues Alves percebeu a oportunidade de conferir à República maior legitimidade política. Tal intuito viria através da resposta a um problema histórico da capital, agravado com a

República. Assim, no dia 15 de novembro de 1902, na ocasião de sua posse da presidência, Rodrigues Alves anunciou a execução de uma grande reforma urbana no Rio de Janeiro, que prometia “regenerar” a capital do país. Confira o discurso de anúncio da reforma, no qual as expectativas do Presidente da República quanto a este empreendimento são explicitadas:

“Aos interesses da imigração aos quais depende em máxima parte o nosso desenvolvimento econômico, prende-se a necessidade de saneamento desta capital, trabalho sem dúvida difícil porque se filia a um conjunto de providências, a maior parte das quais de execução dispendiosa e demorada. É preciso que os poderes da República, a quem incumbe tão importante serviço, façam dele a sua mais séria e importante preocupação, aproveitando todos os elementos de que puderem dispor para que se inicie o caminho. A capital da República não pode continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quando tem fartos elementos para constituir o mais notável centro de atração de braços, de atividades e de capitais nesta parte do mundo”. (CORREIO DA MANHÃ, 16/11/1902).

Rodrigues Alves inicia o seu discurso associando à grande reforma urbana aos interesses da imigração que, por sua vez, segundo anuncia o Presidente, estaria vinculada ao desenvolvimento econômico. A forma como o termo “desenvolvimento econômico” aparece no texto, deixa claro que a reforma urbana proposta tem como fim último anunciado tal objetivo. Ou seja, o que o Governo Federal pretende transmitir à sociedade, é que a reforma urbana da capital é um empreendimento que busca afirmar o progresso, pensado enquanto desenvolvimento material no Brasil. Como já se teve ocasião de observar, “desenvolvimento” e “progresso” são palavras sinônimas, sobretudo quando associadas ao campo econômico. A designação material do desenvolvimento também é bem frisada quando Rodrigues Alves aplica a palavra “econômico” em seqüência ao termo “desenvolvimento”. Portanto, é para isto que se anuncia o saneamento da cidade, para atrair a imigração, a fim de promover o progresso, pensado enquanto desenvolvimento material, no Brasil.

Desenvolvimento material e imigração eram objetivos antigos das elites políticas paulista para o crescimento de seu Estado. Desde 1887, através da "Pátria Paulista" de Alberto Salles, a elite política de São Paulo já havia legitimado intelectualmente estas proposições para a sua região. Com Rodrigues Alves, a fórmula paulista para o progresso de seu Estado, uma fórmula que combinava

estímulo à imigração e investimento nas obras de desenvolvimento de infra-estrutura de transporte, era aplicada em âmbito nacional<sup>6</sup>.

A imigração, além de propiciar farta mão-de-obra que viria a substituir com maior qualidade o trabalho escravo, traria para o Brasil, segundo a avaliação da elite paulista, um componente de desenvolvimento intelectual, moral e cultural, uma vez que o elemento europeu era entendido como superior nestes campos aos demais povos.

O investimento de Rodrigues Alves na modernização do porto do Rio de Janeiro viria a atender a uma demanda econômica pelo equilíbrio das contas da União, prejudicadas desde o surgimento da nova ordem tributária que emergiu com a República, uma disposição fiscal que tornava o Tesouro Nacional demasiado dependente dos impostos sobre as importações. Desta forma, a modernização do porto do Rio de Janeiro jogava um papel fundamental no equilíbrio das contas federais, pois este era o principal receptor das importações brasileiras.

Nas últimas palavras de seu discurso, Rodrigues Alves adverte que o Rio de Janeiro não pode mais continuar sendo estigmatizado como cidade insalubre, que oferece condições adversas de vida. Segue afirmando que a cidade teria grande

---

<sup>6</sup> Faz-se importante notar que os princípios que nortearam a reforma urbana de Rodrigues Alves, que estimulava o progresso material pelo estímulo à imigração e o investimento na infra-estrutura de transportes, obteve uma boa recepção na cidade do Rio de Janeiro pelo fato desta apresentar uma ambiência intelectual favorável às idéias de Herbert Spencer, autor de referência do principal ideólogo da elite paulista. As idéias de Spencer eram muito mais disseminadas entre as elites do Rio de Janeiro e de São Paulo do que, por exemplo, o positivismo, uma corrente de pensamento que no Rio de Janeiro assumiu de maneira mais pronunciada o aspecto religioso. Segundo Cruz Costa, o positivismo do Rio de Janeiro mostrou-se extremamente ortodoxo e pouco maleável, sendo, inclusive, percebido desta maneira pelas principais figuras do positivismo francês de sua época, com quem entraram em conflito, pois os franceses eram considerados pelos positivistas cariocas como demasiado heterodoxos em matéria de doutrina. Ademais, pesquisas quantitativas de Edmundo Coelho indicam que apenas cerca de 3% das teses de fim de curso da Escola de Medicina do Rio de Janeiro e da Escola Politécnica como sendo filiadas ao pensamento positivista. Antônio Paim também minimiza a atuação política dos positivistas, afirmando que após o falecimento de Benjamin Constant, no início da República, a influência política do positivismo ficaria mais restrita ao sul do Brasil.

Sobre a influência do pensamento de Spencer no Rio de Janeiro, ver: Richard Graham. *Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973. P. 241-260. Sobre o caráter ortodoxo do positivismo carioca e o limite de expansão desta escola de pensamento no Rio de Janeiro que daí decorreu, ver: João Cruz Costa. *Contribuição à História das Idéias no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967. P. 123-276. Cruz Costa aponta ainda a maior facilidade de adaptação das idéias de Herbert Spencer aos propósitos da elite brasileira de fins do século XIX. João Cruz Costa. *Op. cit.* p. 281. Sobre o levantamento quantitativo das teses de fim de curso da Escola de Medicina do Rio de Janeiro e da Escola Politécnica desta mesma cidade, ver: Edmundo Campos Coelho. *As Profissões Imperiais. Medicina, Engenharia e Advocacia no Rio de Janeiro (1822-1930)*. Rio de Janeiro: Record, 1999. *Op. cit.* p. 208. Quanto as afirmações de Paim, ver: Antônio Paim. *História da Idéias Filosóficas no Brasil*. São Paulo: Grijalbo, 1967. P. 180.

potencial para a atração de mão-de-obra e de capitais, dando assim nota da expectativa que o Governo Federal tinha para com o resultado da reforma.

A reforma urbana do Rio de Janeiro teria, portanto, como principal referência simbólica, a idéia de progresso material. Uma idéia que a intervenção urbana empreendida pelo Governo Federal buscou afirmar como sendo a metáfora política da República. Todavia, na reforma urbana gerida pelo Governo Federal entre 1903 e 1906, o progresso seria o principal valor a ser afirmado na semântica urbana.

O plano de uma grande reforma urbana anunciado pelo Presidente Rodrigues Alves em novembro de 1902 obedecia a uma série de motivações. Primeiramente<sup>7</sup>, a questão do saneamento da cidade, que respondia a uma demanda por salubridade urbana que se apresentava no Rio de Janeiro desde meados do século XIX (CHALHOUN, 1996: 29-30). Esta demanda partia da população da cidade, vitimada pela sucessão de epidemias que a vinha afligindo nos últimos cinquenta anos, pela pressão de médicos higienistas e, sobretudo após a fundação do Clube de Engenharia, pela pressão dos engenheiros. Em segundo lugar, a necessidade de legitimação do regime republicano diante do conjunto da população brasileira, ao juízo da qual se encontrava desgastado<sup>8</sup>. Em terceiro lugar, a necessidade de ampliar o comércio externo, a fim de conseguir maior equilíbrio financeiro nas contas federais, dependente principalmente da arrecadação fiscal sobre as importações, as quais tinham como principal captador o porto do Rio de Janeiro. Em quarto lugar, a tentativa de responder à crise da capitalidade do Rio de Janeiro, revigorando esta propriedade da cidade na perspectiva de fazer da capital federal a metonímia de um país que caminharia rumo ao progresso. Em quinto lugar, buscava-se redimensionar a imagem da cidade a fim de que essa fosse um portal eficiente para a captação de mão-de-obra imigrante. Concebendo o Rio de Janeiro como representante do Brasil, tal empreendimento elevaria a imagem externa da cidade e, conseqüentemente, do país, facilitando a captação do braço imigrante para a lavoura cafeeira, fragilizada neste aspecto desde a abolição da escravidão (COSTA, 1994: 211).

---

<sup>7</sup> A numeração ordinal que realizei das questões motivadoras da grande reforma urbana de 1903 não obedece à uma hierarquia de importância.

<sup>8</sup> Ver esta questão no capítulo 2 desta tese.

Motivada por esta diversidade de fatores, a Grande Reforma Urbana de 1903 foi dividida em duas intervenções urbanísticas distintas, embora não contraditórias. Um conjunto de obras teve como responsável o próprio Governo Federal, enquanto outro, ficou atribuído ao Governo Municipal.

Couberam ao Governo Federal as obras de ampliação e modernização do porto e da abertura de três avenidas: uma que ocuparia toda a extensão do cais do porto, que viria a chamar-se Rodrigues Alves; outra no sentido norte, ladeando o canal do mangue, posteriormente denominada Francisco Bicalho; e, no sentido sul, a Avenida Central.

Na perspectiva de reforma de Rodrigues Alves, a modernização do porto era concebida como a obra de maior relevância. As demais foram concebidas em função desta, pensada como o centro do plano de intervenção urbana federal. É o que podemos depreender da mensagem do Presidente da República ao Congresso Nacional, em 3 de maio de 1903, quando abordava a reforma urbana da capital.

"As condições gerais de salubridade da capital, além de urgentes melhoramentos materiais reclamados, dependem de um bom serviço de abastecimento de águas, de um sistema regular de esgoto, da drenagem do solo, da limpeza pública e do asseio domiciliar.

Parece-me, porém, que o serviço deve começar pelas obras de saneamento do porto, que têm de constituir a base do sistema e hão de concorrer não só para aquele fim utilíssimo, como evidentemente para melhorar as condições do trabalho, as do comércio e o que não deve ser esquecido, as da arrecadação de nossas rendas." (MENSAGENS PRESIDENCIAIS, maio de 1903: 311-312).

As obras de melhoramento do porto eram vistas, portanto, como a "*base do sistema*", devendo, além do "*saneamento*", aumentar o "*comércio*", a "*arrecadação das nossas rendas*" e as "*condições de trabalho*", maneira como se refere à necessidade de resgatar a imagem da cidade, para ampliar a captação de mão-de-obra imigrante.

A menção às obras portuárias como "*a base do sistema*", indica a idéia de que a intervenção urbana federal era pensada como um sistema viário integrado - no caso, as avenidas do Canal do Mangue, a Rodrigues Alves e a Central - que reunia os intuítos de saneamento urbano, desenvolvimento comercial, ampliação da arrecadação fiscal e captação de mão-de-obra estrangeira, através do melhoramento

da imagem externa do Brasil.<sup>9</sup> A utilização do termo "*base*", quando se referindo ao substantivo "*sistema*", revela ainda o papel central que tal obra ostentou no âmbito da reforma urbana federal, questão que será tratada com mais vagar adiante.

Principal elemento do empreendimento urbano federal, a obra do porto esteve sob a coordenação política do Ministro da Viação e Obras Públicas de Rodrigues Alves, o ex-governador de Santa Catarina, Lauro Müller. Este organizou a Comissão de Obras do Porto, que concedeu a chefia ao engenheiro Francisco Bicalho, figura eminente do Clube de Engenharia e influente no interior da corporação. Desta comissão também fizeram parte Gabriel Osório de Almeida, J. F. Parreira Horta, Domingos Sérgio de Sabóia e Silva e Manoel Maria de Carvalho, todos associados do Clube de Engenharia. Esta comissão apresenta um relatório em 30 de abril, com base nos estudos feitos pela Empresa Industrial de Melhoramentos de Paulo de Frontin, concessionário das obras do porto desde 1890 (PEREIRA, 1992: 166).

O projeto indicava a construção de um cais que, partindo do Arsenal de Marinha, se estenderia até um poço além da embocadura do Mangue, totalizando 3.500 metros de comprimento. Os 2.000 metros posteriores, que iriam até a Ponta do Cajú, seriam destinados à concessão posterior.

O projeto de revigoração do porto expressou a visão urbanística de seus mentores. Eram engenheiros que pensavam a ordenação urbana das cidade pela retificação de suas vias e pela pouca reverência para com a tradição da cidade, seja ela expressão no campo da natureza ou da cultura. Na perspectiva urbanística destes engenheiros que, no dizer de Maria Alice Rezende, eram afeitos a "*governar por retas*"(CARVALHO, 1994), a ciência deveria ser incontestável, com poucos limites à sua atuação, fossem eles provenientes da geografia ou mesmo da história da cidade.

Dentro desta perspectiva urbanística, a região portuária, localizada em um litoral cheio de irregularidades, com uma série de sacos e ilhotas, foi aterrada e retificada (PEREIRA, 1994: 166), permitindo o surgimento de uma série de ruas que se dispunham em uma relação de paralelismo e perpendicularidade cujo o conjunto final denotava um sistema de vias e quarteirões em harmonia simétrica. Tal

---

<sup>9</sup> Este intuito ficou bastante evidente quando o Governo de Rodrigues Alves emitiu vários cartões postais com as imagens do Rio de Janeiro para a divulgação da imagem de um "Brasil em progresso" no exterior.

ordenamento da área portuária conquistada ao mar expressava a visão mecanicista de urbanização dos seus mentores, nas quais um conjunto de vias retas e simétricas entre si operavam ligações objetivas, sem margem às sinuosidades e curvas que estabeleciam alternativas nas ligações viárias. A visão mecanicista de urbanização pensava em caminhos determinados de maneira franca, nos quais não restaria dúvida quanto a que sentido seguir e no que se encontraria ao término de cada via. Era a idéia de verdade da ciência e da técnica sustentada pelos engenheiros da Comissão de Obras do Porto que se traduzia de forma urbanística. Para estes, a verdade seria sempre um substantivo singular, não admitindo possibilidades diversas e nem mesmo relativização diante do tempo, de uma historicidade.

A obra do porto fora projetada na referência da idéia de progresso. Fora pensada como ícone maior do progresso material no Rio de Janeiro e, em decorrência, no Brasil. É o que podemos perceber no comentário que o Jornal do Commercio faz a respeito das obras portuárias.

"À beira-mar, em terrenos dessa área aterrada e em prédios que não de ser desapropriados na saúde, estender-se-a uma facha de cem metros de largura; vinte e cinco para o cais, guindastes, trilhos para a circulação de comboios da "Central" e da "Melhoramentos"etc. Vinte e cinco para os dezessete armazéns, casa de máquinas, Guarda-moria, e demais edifícios, cinquenta para uma avenida, cujas casas olharão para o mar.

O movimento de todos os aparelhos do cais, bem como a luz, serão devidos à eletricidade" (JORNAL DO COMMERCIO, 21/05/1903).

A narrativa expõe toda a aparelhagem técnica de que o porto disporá. Não sem entusiasmo, relatam-se as maquinarias que o comporão: trilhos, guindastes elétricos, casa de máquinas e diversos aparelhos movidos a eletricidade em um espaço que é anunciado de forma alvissareira como sendo iluminado com luz elétrica, um sinal de sua condição de ícone do progresso material brasileiro.

Mais do que um propulsor do comércio externo, o porto fora projetado para ser a expressão máxima do progresso do Brasil. A sua escolha para ser o maior ícone da idéia de progresso no país serviria para reforçar a visão econômica do governo de Rodrigues Alves que, vinculado à burguesia cafeeira paulista, buscou afirmar a opção do Brasil na economia internacional como uma economia periférica, agroexportadora de base cafeeicultora, sem nenhuma pretensão à industrialização

(LUZ, 1975: 179, 181, 186). O porto da capital seria a obra ideal para tal intuito, pois nenhum outro seria mais expressivo da situação comercial externa do país (LAMARÃO, 1991: 142,143)<sup>10</sup>.

Associada às obras do porto estavam as aberturas da Avenida do Cais - futura Rodrigues Alves -, da Avenida do Mangue - posteriormente Francisco Bicalho - e da Avenida Central - renomeada em 1912 como Rio Branco. Estas três avenidas foram concebidas para constituir um sistema viário destinado a melhor absorver as atividades de distribuição de mercadorias oriundas do porto. Assim, a Avenida do Cais facilitaria a distribuição comercial para os sentidos norte e oeste<sup>11</sup> da cidade, ao passo que a Avenida Central cumpriria o mesmo, mas para com os sentidos sul e centro da cidade.

A Avenida do Cais fora projetada com 3.090 metros de extensão e 40 metros de largura, contando com um refúgio ao centro. Iniciava-se na Praça Mauá, que a separava da Avenida Central, se estendendo até o início da Avenida do Mangue. Ao longo de seu eixo apresentavam-se três faixas longitudinais de armazéns, uma próxima ao cais, outra externa, separada pela avenida e uma terceira, intermediária, junto às linhas ferroviárias (PEREIRA, 1994: 168).

Todavia, não obstante o sistema de avenidas que articulavam o porto com a cidade tivessem a função primordial de escoar as mercadorias deste, elas também atendiam a algumas das necessidades de saneamento do Rio de Janeiro, além de servirem ao controle social que, a época, era pensado como caso de polícia. É o que se pode depreender do texto do Jornal do Commercio sobre a construção da Avenida do Cais; como se percebe a seguir:

"Outra transformação profunda que há de sofrer a cidade será nos bairros da Saúde, Gamboa e Saco do Alferes, cuja higiene e costumes não são atualmente dos mais tranquilizadores...Sobre lugares hoje cobertos de água se abrirão ruas novas e se prolongarão as existentes. Todas essas virão antes desembocar na grande avenida que margeará todo o litoral desde a rua

---

<sup>10</sup> No início do século XX, com a decadência da atividade cafeeira fluminense, a principal atividade do porto do Rio de Janeiro era de importação de mercadorias. Aproximadamente 50% da receita total da União advinha dos impostos de importação sobre as mercadorias desembarcadas no porto da capital.

<sup>11</sup> As referências geográficas que faço são as mesma feitas na época da grande reforma urbana de 1903. Assim, a direção norte da cidade é aquela que aponta para bairros como o Cajú e São Cristóvão e a direção Oeste é pertinente aos bairros do subúrbio da Central do Brasil.



de São Cristovão até a que tem de ser iniciada no atual Largo da Prainha e, como esta, toda ela bem calçada, arborizada, iluminada à luz elétrica. A função da polícia tornar-se-a muito fácil nesses bairros hoje tão perigosos (JORNAL DO COMMERCIO, 21/05/1903)<sup>12</sup>."

A Avenida do Mangue também obedecia a um plano de saneamento. Desde meados do século XIX, o Estado buscava soluções para a região do Mangue, propícia a constantes alagamentos (LAMARÃO, 1991: 53-82). Esta avenida foi a mais ampla de todas as abertas na Grande Reforma Urbana de 1903-1906. Contou com 95 metros largura, para não mais que 1.380 metros de extensão. Ao centro, recebia o canal do mangue, que fora prolongado da Ponte dos Marinheiros até o mar. No cais, foi construída uma comporta, visando manter o controle da limpeza diária do canal (PEREIRA, 1994: 168).

A Avenida do Mangue atenderia ainda o sentido da expansão industrial da cidade, que se deslocava para os setores norte e oeste. A avenida gozaria de posição estratégica, pois estaria junto da estrada de ferro, o que facilitaria a distribuição de produtos pelos bairros do subúrbio carioca.

Em fins de 1903, Lauro Müller, então Ministro da Indústria, Comércio, Viação e Obras Públicas, aprovou as instruções para o funcionamento da Comissão Construtora da Avenida Central, que fora instituída pelo decreto que regulamentou as obras do porto. Para a direção desta comissão nomeou, o então Presidente do Clube de Engenharia, André Gustavo Paulo de Frontin, confirmando o estreitamento das relações entre o poder público e o Clube de Engenharia, em curso desde o governo de Campos Sales.

Revestido do cargo de diretor da Comissão Construtora da Avenida Central, Paulo de Frontin tomou a iniciativa de emitir um edital convocando os proprietários dos prédios desapropriados a fim de discutirem as indenizações. A região definida pelo Ministro Lauro Müller para receber o eixo da Avenida Central era densamente edificada, o que elevou os já avultados custos da Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro. Segundo o relatório da Comissão Construtora da Avenida Central, 497 prédios teriam sido desapropriados pelo custo de 26.456:638\$000, sendo todos negociados (PEREIRA, 1994: 172).

---

<sup>12</sup> Ver: "Obras Futuras". Jornal do Comércio. 21/05/1903. Apud. Brenna. Op. cit. P. 56.

A alta cifra das desapropriações feitas somente para as obras de construção da Avenida Central eram apenas parte de um gasto ímpar em obras públicas na história brasileira. Para o custeio da Grande Reforma Urbana de 1903-1906, o governo Rodrigues Alves levantara um empréstimo de 8.500.000 libras junto ao banco dos Rothschilds em Londres, uma soma que, a época, aproximava-se da metade do orçamento da União (ROCHA, 1995: 60). Deste montante, mais de 50% do dinheiro captado no banco dos Rothschilds fora aplicado somente nas obras do cais (ROCHA, 1995: 60).

A Avenida Central fora pensada como uma obra de menor importância relativamente àquela do porto. Podemos afirmar que o projeto concebido pelo Ministro Lauro Müller consistia, fundamentalmente, em uma função das obras portuárias, ou seja, em uma grande via para distribuir os produtos que chegariam no porto. Segundo relatos da imprensa no período, o Ministro Lauro Müller havia criado o traçado da Avenida Central (JORNAL DO COMMERCIO, 25/05/1903), um dado pouco provável, dado o fato do engenheiro Pereira Passos já haver projetado uma avenida com 17,5 metros ligando a Prainha à Sta. Luzia, quando membro da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro, em 1876 (PASSOS, JARDIM, SILVA, 1876: 22). No entanto, não obstante uma possível inspiração em projetos anteriores, a nova avenida era tida pelas autoridades federais como um complemento às obras do porto. Segundo o Presidente Rodrigues Alves, em mensagem ao Congresso Nacional, em maio de 1904:

"Foram inaugurados os trabalhos da avenida Central, os quais, como os do canal do Mangue, em adiantado estado, constituem obras complementares as do porto, necessárias ao tráfego entre este e a cidade e também as de dragagem, que se vão fazendo com regularidade, continuando a chegar o material avultado que o serviço reclama" (MENSAGENS PRESIDENCIAIS, maio de 1904: 346).

Ainda:

"Era, realmente, considerada difícil a empresa de promover o saneamento desta capital, iniciando as grandes obras de melhoramento do porto e as da avenida Central, que lhe são complementares" (MENSAGENS PRESIDENCIAIS, maio de 1904: 331).

A finalidade primordial da Avenida Central era, portanto, a solução de um problema histórico de infra-estrutura urbana do Rio de Janeiro, o da distribuição dos produtos do porto com a rede de comércio estabelecida no centro da cidade. A disposição geográfica dos morros da Conceição, Livramento, Providência, Saúde, Gamboa e do Pinto, deixava o porto isolado do centro comercial do Rio de Janeiro. As únicas possibilidades para o escoamento das mercadorias do porto estavam na Rua da Prainha e no antigo Caminho do Valongo, posteriormente chamado Rua Camerino. Esta última alternativa esbarrava em um emaranhado de ruas estreitas que comprometeriam o trânsito no centro da cidade. Algumas outras soluções foram imaginadas, inclusive túneis cortando a barreira de morros (PEREIRA, 1992: 170). No entanto, a melhor alternativa para evitar-se a demolição de quarteirões muito pequenos e para aproveitar a área mais valorizada e economicamente mais ativa da cidade foi a da projeção de uma avenida pela Prainha (JORNAL DO COMMERCIO, 21/05/1903: 56), até o Largo de Sta. Luzia.

Mesmo que A avenida Central tenha sido concebida como função do desenvolvimento portuário da cidade, ela não foi construída indiferentemente ao ideal de embelezamento do Rio de Janeiro. Contando com aproximadamente 2.000 metros de extensão e 33 metros de largura, o Diretor de suas obras, Paulo de Frontin, fez questão de fazer da avenida uma citação das vias radiais construídas por Eugéne Haussmann no século XIX. A menos de dois anos antes do início da Grande Reforma Urbana de 1903-1906, Frontin havia viajado à Paris, onde pode conhecer o que os engenheiros brasileiros da época concebiam como uma das maiores manifestações urbanísticas do progresso e da civilização. Desta viagem extraiu aprendizados que aplicou à nova avenida, como um *Round Point*, obra típica da reforma Haussmann e a construção de refugios arborizados no centro da avenida, típico da Paris reformada, assim como as amplas calçadas - com 7,5 metros cada - idealizadas para fazer-se o *promenade* diante das lojas que ostentariam as últimas novidades do "progresso" e da "civilização". É como nos afirma um artigo no Jornal do Commercio comentando o projeto da Avenida Central:

"Foi diante dessas considerações , que o Ministro e os seus colaboradores, alguns dos quais a princípio estão infensos a essa preocupação de viação, se resolveram a considerar indispensável a abertura de uma avenida que começasse no extremo do cais, no Largo da Prainha, junto ao

Lyceu Litterário Portuguez, e cortasse toda a cidade até o mar, no extremo da Rua da Ajuda.

Não há dúvida que entrou aí um pouco da idéia de embelezar a cidade" (JORNAL DO COMMERCIO, 21/05/1903: 57).

A idéia de embelezar a Avenida Central não se reduzia à concepção de seu projeto viário. As construções a serem realizadas na futura avenida também foram regulamentadas, a fim de tornar aquela que seria a principal via da cidade em um lugar esteticamente aprazível, expressivo de um ideal de civilização.

Foi neste intuito que a Comissão Construtora da Avenida Central criou um concurso de fachadas, concedendo prêmio ao projeto vencedor (FERREZ, 1983). Havia uma regulamentação dos projetos, que não poderiam exceder o limite de largura - entre 10 e 35 metros - e apresentar, ao menos, três pavimentos. Contudo, havia liberdade de opção por estilo, bem como de criação estética (RENASCENÇA, abril de 1904: 66-68). A nova avenida, não obstante ter sido criada como função do desenvolvimento portuário, ia sendo recepcionada pela população como uma obra do chique, do elegante, operando um conjunto de significações que remetiam à idéia de "civilização". A avenida, com as suas fachadas elegantes, era percebida como propulsora de uma "renascimento estético da cidade". É como podemos ver no comentário da revista Renascença sobre o concurso de fachadas: "É esta, sem dúvida alguma, uma consequência proveitosa do concurso de fachadas em boa hora ideado pela administração pública, e não fosse senão por motivo desse movimento de renascimento artístico seria preciso facilitá-la, e é o que aqui fazemos" (RENASCENÇA, abril de 1904: 66-68).

Embora tenha sido recebida pela sociedade carioca como uma obra civilizadora, a avenida não somente foi concebida pelos seus idealizadores como obra do progresso material brasileiro como foi representada pelos seus executores como tal. Além de apresentar toda uma infra-estrutura técnica das mais desenvolvidas para os padrões brasileiros da época, com cabos de luz, fios de telefone e tubos de gás subterrâneos, além de tecnologias modernas de calçamento viário, a Avenida Central apresentou toda uma significação do progresso material como propiciador da civilização, como era típico entre as elites republicanas. Primeiramente, por ser uma perspectiva que se iniciava como derivação do porto. A Avenida Central originava-se junto a este, que era a representação máxima do

progresso material brasileiro. Ainda, exatamente no espaço de articulação desta avenida com o Porto, o Largo da Prainha, foi colocada a estátua daquele que fora o maior ícone do progresso material brasileiro, o Visconde de Mauá. Este, além de ser uma representação deste ideal, remetia ainda à figura do homem que fora incompreendido pela monarquia, pois esta não teria percebido a necessidade do progresso, uma necessidade que a República, por sua vez, buscava representar haver não somente compreendido, como também posto em prática através da sua reforma urbana. Não sem motivo, a estátua de Mauá foi disposta mirando o mar, na parte final do porto, conotando à população o sentido do novo progresso que se buscava operar, um progresso entendido como desenvolvimento material baseado na agro-exportação e no consumo de bens importados, estes, fornecedores de um conforto que propiciava à elite brasileira sentir-se mais próxima da "civilização".

Para a elite republicana, distintamente da elite monárquica que tinha o ideal de construção de uma civilização como seu valor precípua, o valor simbólico fundamental a ser exaltado em sua ação política era aquele do progresso, progresso entendido como desenvolvimento material, técnico e econômico.

O progresso exaltado durante o governo do Presidente Rodrigues Alves como fator de legitimação do novo regime ante as classes populares buscou não só resolver o problema econômico crônico da República com o equilíbrio fiscal, via fomento às importações, principal fonte de renda desta esfera de poder, como buscou fornecer uma base legitimadora para se sanear a capital federal a fim de redimensionar a imagem do Rio de Janeiro com vistas a atração do braço imigrante para a lavoura cafeeira paulista. Assim, o discurso do progresso foi uma estratégia que tentou resolver diversos problemas que a República brasileira, então gerida pelas elites rurais paulistas, colocavam para si desde fins do século XIX.

### **Bibliografia**

CARVALHO, José Murilo de. *Os Bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Cia das Letras, 1989.

CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *Quatro Vezes Cidade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril. Cortiços e Epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

- COELHO, Edmundo Campos. *As Profissões Imperiais. Medicina, Engenharia e Advocacia no Rio de Janeiro (1822-1930)*. Rio de Janeiro: Record, 1999.
- COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia à República. Momentos Decisivos*. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- COSTA, João Cruz. *Contribuição à História das Idéias no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1967.
- FERREZ, Marc. *O Álbum da Avenida Central. Um Documento Fotográfico da Construção da Avenida Rio Branco. Rio de Janeiro, 1903-1906*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/ Ex Libris, 1983.
- FRANCO, Afonso Arinos de Melo. *Rodrigues Alves. Apogeu e Declínio do Presidencialismo*. Vol.I. Rio de Janeiro: José Olímpio. São Paulo: Edusp, 1973.
- GRAHAN, Richard. *Grã-Bretanha e o Início da Modernização no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu. *Dos Trapiches ao Porto. Um Estudo sobre a área Portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1991.
- LUZ, Nícia Vilela. *A luta pela Industrialização do Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1975.
- NABUCO, Joaquim. *Minha Formação*. Rio de Janeiro: Garnier, 1900.
- NEDELL, Jeffrey. *Belle Époque Tropical. Sociedade e Cultura de Elite no Rio de Janeiro da Virada do Século*. São Paulo: Cia. das Letras, 1993.
- PAIM, Antônio. *História da Idéias Filosóficas no Brasil*. São Paulo: Grijalbo, 1967.
- PEREIRA, Sônia Gomes. *A Reforma Urbana de Pereira Passos e a Construção da Identidade Carioca*. Rio de Janeiro: UFRJ/ECO, 1992.
- ROCHA, Osvaldo Porto. *A Era das demolições. Cidade do Rio de Janeiro (1870-1920)*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

#### **Documentos governamentais**

- BRASIL. CONGRESSO. Câmara dos Deputados. *Mensagens Presidenciais. (1891-1910)*. Maio de 1903. Rio de Janeiro: Typographia Progresso, 1912.
- BRASIL. CONGRESSO. Câmara dos Deputados. *Mensagens Presidenciais. (1891-1910)*. Maio de 1904. Rio de Janeiro: Typographia Progresso, 1912.
- PASSOS, Francisco Pereira et al. *Primeiro e Segundo Relatório da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1876

#### **Documentos em periódicos**

- GAZETA DE NOTÍCIAS. 16 /11/ 1902.
- JORNAL DO COMMERCIO. 02 /01/ 1900.
- JORNAL DO COMMERCIO. 21/05/1903.
- JORNAL DO COMMERCIO, 25/05/1903.
- O MALHO. 18 /10/ 1902.
- RENANSCENÇA, abril 1904.