

## Guanabara: uma cidade-revista

PRISCILLA ALVES PEIXOTO<sup>1</sup>

### Trajatórias: uma revista e um pensador de cidade

Em 1849, Porto-alegre junto a seus colegas Antônio Gonçalves Dias, Joaquim Manoel de Macedo inicia a organização<sup>2</sup> do periódico “Guanabara – Revista Artística, Científica e Litteraria” [1849-1856].

Esse periódico seria um dos principais veículos de divulgação da literatura romântica da época. Entretanto, sua pauta era ambiciosa: intencionava tratar de forma holística as mais diversas temáticas que deveriam contribuir para a ilustração dos leitores. Assim, das letras românticas, passava-se a cálculos de integração, lecionava-se biologia e eram debatidas as mazelas e propostas de melhoramentos da capital imperial que lhe dava nome.

Esses últimos, os debates sobre o Rio de Janeiro, estavam concentrados na sessão intitulada “Notícias Diversas”, onde era anotado um curto noticiário das questões municipais. Tal sessão, apesar de não assinada, é atribuída a Manoel de Araújo Porto-alegre<sup>3</sup>.

No entanto, dois outros artigos de Porto-alegre também dão conta das questões cidadinas: “Novo Systema de Calçadas” e “Algumas idéias sobre as Bellas Artes e a Indústria no Império do Brasil”. Esses artigos foram apresentados em partes nos fascículos da revista. E serão os trabalhos que nos deteremos mais aprofundadamente no presente artigo.

---

<sup>1</sup>Priscilla Alves Peixoto ([priscillapeixoto@gmail.com](mailto:priscillapeixoto@gmail.com)) é arquiteta e urbanista formada pela FAU – UFRJ, mestranda do programa de pós-graduação em urbanismo do PROURB-FAU-UFRJ, aluna do curso de especialização em História da Arte e Arquitetura no Brasil da PUC-Rio e membro do Laboratório de Estudos Urbanos (LEU-PROURB-FAU-UFRJ).

<sup>2</sup> A partir de 01/09/1854 Cônego Joaquim C. F. Pinheiro também passa a atuar na direção da revista conforme nota datada no próprio periódico.

<sup>3</sup> Sobre a atribuição das “Notícias Diversas” a Porto-alegre ver LOPES, Hélio. Divisão das águas: contribuição ao estudo das revistas românticas Minerva Brasiliense (1843-1845) e Guanabara (1849-1856). Tese de doutorado. São Paulo, FFLCH-USP, 1972.

Notamos também, nos anos em que Porto-alegre esteve a frente da direção da revista, outros reformadores sociais, atentos as questões urbanas, eram chamados a colaborar no periódico com artigos e/ou transcrição de pronunciamentos e pareceres.

Dentre esses convidados destacamos os trabalhos de Francisco Adolfo de Varnhagen, Dr. Francisco de Paula Cândido, Henrique de Beaurepaire Rohan que escreveram, respectivamente, “Memorial Orgânico” que trata da interiorização da capital do império, “Sucinta exposição” do movimento sanitário do Rio de Janeiro nos anos de 1851-1852, “Considerações acerca da conquista, catequese e civilização dos selvagens no Brasil”.

Assim, nos anos em que esteve afastado da Academia Imperial de Bellas Artes, porém mais próximo dos engenheiros da Escola Militar<sup>4</sup>, Porto-alegre parece ter se dedicado a criar um espaço de debate das questões da capital do império brasileiro através de seu periódico.

Certamente, esse interesse crescente se alinhava com a sua própria inserção política junto a câmara municipal que se desenhava desde 1848, sua primeira candidatura a vereador<sup>5</sup>, e se tornara mais concreta, em 1853, quando após assumir o pleito como suplente da câmara, não tardaria a atuar como vereador de fato.

Em 1854, consolidando sua posição pública, Porto-alegre assume o cargo de diretor da Academia Imperial de Belas Artes.

Logo, dividido entre a Ilustríssima e uma grande reforma no ensino artístico, sua presença na Guanabara começa a tornar-se cada vez mais escassa, findando também os artigos que debatiam e polemizavam as questões da cidade<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> Porto-alegre lecionou desenho na Escola Militar, única instituição a formar engenheiros no império, durante os anos de 1848 a 1854.

<sup>5</sup> A pesquisadora Letícia Squeff identificou através da “Apuração dos votos para vereador e juiz de Paz da Cidade do Rio de Janeiro – 1848” que a tentativa Manoel de Araujo Porto-alegre ingressar na Câmara Municipal já era verificada naquele ano. No entanto, com votação inexpressiva, Porto-alegre teria que adiar suas intenções de ingresso na Ilustríssima Câmara Municipal.

<sup>6</sup> Tomo I (cerca de 1849-1851): 76 títulos ao todo; 11 ass inados por Porto-alegre (+ 1 possível atribuição); 8 da sessão “Notícias Diversas” (sem assinatura).

Tomo II (cerca de 1852-1854): 76 títulos ao todo; 8 assinados por Porto-alegre (+ 2 possíveis atribuições); 4 da sessão “Notícias Diversas” (sem assinatura).

## **Novas roupas para uma jovem imperial!**

As datas da publicação dos fascículos da revista “Guanabara” não são muito precisas, mas ainda no primeiro tomo, cerca de 1849, Manoel de Araújo Porto-alegre escreve o artigo “Algumas idéias sobre as Bellas Artes e a Indústria no Império do Brasil”.

Tal artigo fora publicado em partes na revista (em três fascículos) e se preocupava em apresentar aos leitores uma reflexão sobre o papel da produção artística no Brasil.

Para Porto-alegre, o fazer artístico e sua inserção na indústria eram um indicador de progresso das nações. E, assim, ele argumentava a importância de se conhecer com propriedade esse fazer, sobretudo, considerando as especificidades locais, afim de que se ascendesse rumo a um futuro mais próspero.

Na retórica de Porto-alegre, o despertar para essas questões se dava através do conhecimento da história da arte, das especificidades e especialidades de cada civilização. E, nesse texto, iniciava sua argumentação através da análise do que melhor produzira a Itália, a França, a Inglaterra e, assim em um exercício de erudição, como era de seu feitio, percorria através de uma extensa geografia os mais representativos exemplares artísticos. Buscava reconhecer os monumentos de cada civilização.

Sem a grafia de uma caricatura, de um desenho ou pintura, Porto-alegre detinha-se nas minúcias descritivas para desenhar cenários na imaginação de seu leitor. No entanto, depois de passar por tantos exemplos, Porto-alegre aporta no Rio de Janeiro e o utiliza como objeto para uma reflexão acerca das artes no Brasil.

Nesse momento, Porto-alegre, ao se questionar sobre a idéia de monumento e suas significações para a cidade acabaria por esbarrar nas questões que fundam a idéia de “cidade-capital”. Questões essas que lhe eram tão caras, como já era possível perceber nas caricaturas de “A Lanterna Mágica”, periódico que produzira anteriormente.

---

Tomo III (cerca de 1855-1856): 68 títulos ao todo; 1 da sessão “Notícias Diversas” (sem assinatura).

Tomo IV (indicações de datas retroativas): 63 títulos ao todo ; 1 assinado por Porto-alegre

Na “Lanterna Mágica”, uma acepção de “cidade-capital”, vigente há muitos anos e que estava “presa à arquitetura e à idéia de monumento” balizava seu olhar.

Através desse enfoque, “o instrumento primordial de agregação de valor à cidade” era o “embelezamento urbano” (PEREIRA, 2010:137).

Nas páginas da “Guanabara”, Porto-alegre também faz menção a essa acepção ao imaginar as construções da cidade como “o vestuário do homem” (GUANABARA, 1849:TOMO1:108-115). Aquelas que diferenciam as cidades de uma condição vulgar e lhes confere valor, como os monumentos para as cidades-capitais barrocas descritas por Argan no livro “Imagem e Persuasão”.

Nesse nexos, os monumentos eram, assim, uma *“unidade plástica e arquitetônica representativa de valores ou da autoridade – e que tem, por isso, uma função retórica ou persuasiva”* (ARGAN, 1986).

Logo, para Porto-alegre, pensar o Rio de Janeiro como capital do império demandava, inevitavelmente, pensar a imagem de seus monumentos e a perspectiva que conferiam a cidade.

Entretanto, mesmo que marcado por essa idéia de capitalidade mais estática, Porto-alegre parece, na “Guanabara”, começar a ponderar a partir de novas “ferramentas”, provavelmente emprestadas pelos colegas engenheiros que naqueles anos faziam parte de seu cotidiano na Escola Militar.

Pouco-a-pouco, vamos percebendo outra noção de capitalidade se tornar mais presente. Nas palavras de Margareth da Silva Pereira, essa noção que se anuncia é “mais moderna e dinâmica” e está associada “às questões das comunicações, à circulação de fluxos e capitais”.

### **Debates acerca da Rua da Imperatriz**

Para que possamos exemplificar de forma mais clara essa mudança de enfoque sobre as questões cidadinas no discurso de Porto-alegre nos debruçaremos sobre alguns debates travados entorno da Rua Leopoldina, sua abertura e extensão.

A rua Leopoldina fora um projeto de Grandjean de Montigny datado, originalmente, de 1836. Essa rua fora concebida para ligar o Largo do Rocio a Academia Imperial de Belas Artes evidenciando assim a perspectiva de sua entrada bem como organizando uma praça semi-circular junto ao portão da escola.

E em 1847, onze anos depois, outro projeto de Grandjean, a reestruturação da área da cidade entre o Largo do Rocio e o Largo da Ajuda, já contava com a abertura da rua<sup>7</sup>.

Manoel de Araújo Porto-alegre, provavelmente, havia acompanhado de perto tais propostas, pois, em 1849, quando de fato as obras e abertura da rua aconteciam, ele noticiou no artigo “Algumas idéias sobre as Bellas Artes e a Indústria no Império do Brasil” a seguinte crítica:

*“Abrem-se ruas novas, e o espírito Municipal, na sua immobildade rotineira, marca-lhe sessenta palmos de largo, como o espaço mais amplo e mais que necessário para toda a concorrência dos diferentes meios de transporte da civilização moderna.*

*Para a Academia de Bellas Artes pareça de uma altura regular, obriga-se aos proprietários da rua Leopoldina a fazerem umas casinholas estreitas e baixinhas; e para acompanhar o pensamento de um deputado provincial, que apresentava um risco para todas as igrejas novas que se fundassem n’esta província, se reproduz ainda no Rossio da Cidade Nova e em outros lugares o mesmo chafariz que foi projectado para a pequena praça de Valongo, salvo algumas mesquinhas alterações na base e no remate” (PORTO-ALEGRE, 1849:TOMO1:108-115).*

Ali, a crítica de Porto-alegre parece começar a se tornar mais contundente e objetiva. Sem rodeios, não mascara através de caricaturas seus desafetos e interlocutores. Nesse momento, consegue colocar em cheque um discurso encerrado apenas na idéia de correção estética.

Sua visão atenta aos cenários das peças teatrais compreendia a perspectiva montada para rua. Entretanto, sua crítica chamava para o debate as especificidades do uso e do funcionamento daquelas edificações junto à Academia Imperial, e que não deveriam ser tratadas apenas como figuração.

---

<sup>7</sup> Para elaboração desse projeto o governo nomeou uma comissão da qual fizeram parte o então diretor da AIBA, Felix Emílio Taunay e Job Justino D’Alcantara, além de Grandjean de Montigny.

Coincidência ou não, o fato é que anos mais tarde, quando Porto-alegre já estava de volta a AIBA e Grandjean já havia falecido, ele fora chamado a por em prática uma prolongação da intervenção feita anteriormente pelo arquiteto francês na rua da imperatriz.

Em 30 de junho de 1854, Porto-alegre expõe ao Imperador D. Pedro II suas preocupações acerca do manejo de recursos para implementação do projeto, valorização de terras urbanas devido a melhorias do poder público nas adjacências, além das questões estéticas que deveriam nortear a intervenção<sup>8</sup>. Tais aspectos se apresentam de forma articulada e complexa aspirando uma concepção sistêmica da intervenção urbana: suas dimensões estética, econômica, política e, conseqüentemente, social.

Ora, o Porto-alegre que assume a direção da Academia Imperial de Bellas Artes nos anos que se seguiram a direção da “Guanabara” (1854), já havia consolidado uma série de instrumentos para abordar as questões cidadinas que aquele Porto-alegre mais jovem que escrevia suas críticas ferozes nas páginas dessa revista apenas parecia suspeitar.

Essa maturação passa, sobremaneira, por uma tomada de posição política que fora maturada sobretudo em sua atuação como vereador na Câmara Municipal do Rio de Janeiro, a chamada “*illustríssima*”.

### **Notas sobre a “*Illustríssima*”**

Naqueles meados do século XIX a Câmara Municipal era “uma corporação administrativa, sem função contenciosa, que tinha o encargo de regular a fiscalização, a economia, a urbanização e o progresso do município” (LOS RIOS FILHO, 2000:132).

Essa instituição vinha se formando há longa data na cidade do Rio de Janeiro, suas funções naquele momento, somavam as atividades de duas diferentes casas: a Intendência de Polícia e o Conselho de Vereança.

---

<sup>8</sup>Ver correspondência da Academia Imperial de Belas Artes (recebidas) disponível no acervo do Museu D. João VI arquivada sob a seguinte notação: 6126.

A intendência de Polícia, formada desde 1808 pelo príncipe D. João VI, tinha como função a governança da cidade. E, tanto o Monarca quanto, posteriormente, D. Pedro I privilegiaram a escolha de bacharéis de direito para exercer a chefia dessa casa que conjugava funções políticas, administrativas, judiciárias e policiais na organização da cidade.

———O Conselho de Vereança, também era denominado simplesmente Câmara e passaria a ser chamada Senado da Câmara em 1757. Recebera, também, as qualificações de Senhoria e Ilustríssima, respectivamente em 1818 e 1823.

Em 1834, ano em que seria organizado o primeiro código de posturas, também fora marcado pela autorização de empregar engenheiros para direção de suas obras.

Esse dado, nove anos depois, daria seus frutos: nas penas de um ex-Diretor das Obras Municipais – o engenheiro Henrique de Beaurepaire Rohan – que apresentaria aquela casa um parecer para melhoramento da cidade, um verdadeiro plano urbano que apesar de não conter desenhos, objetiva a cidade do Rio de Janeiro tanto sobre a luz da salubridade pública quanto do embelezamento urbano, dando especial atenção a remodelação das vias públicas de comunicação.

### **“Novo Systema de Calçadas”**

Conforme atentamos, o plano de Henrique de Beaurepaire Rohan daria uma particular atenção a correção e remodelação das vias públicas da cidade do Rio de Janeiro. O engenheiro apresentava um radical plano onde cerca de um terço da cidade velha seria posta abaixo.

Em sua visão, era necessário reordenar, tornar salubre e bela as ruas da capital imperial. Nessa mais moderna acepção de cidade-capital, a urbe era vista como um corpo vivo, as vias – locais onde circulam bens, pessoas, idéias, capitais – deveriam funcionar como artérias, sempre em fluxo contínuo e ininterrupto.

Outro inconveniente deveria ser corrigido com a remodelação das ruas: esgotamento eficaz das águas pluviais e, conseqüentemente, o calçamento apropriado.

No entanto, anos se passariam e o plano de Beaurepaire Rohan pouco sairia do papel. A tradicional historiografia dos planos urbanos para a cidade do Rio de Janeiro aponta que somente com a Comissão de Melhoramentos, em 1875-1876, esses debates seriam retomados (IPP, 2008).

Entretanto, em cerca de 1851, Porto-alegre, motivado pelas obras de calçamento de diversas ruas da capital, noticia na Guanabara, na sessão “Notícias Diversas”, o problema gerado pelo inconveniente das obras vagarosas e mal realizadas, onde acrescenta sua sugestão:

*“O nosso systema de calçadas com maldito meio-fio no meio e uns poucos de trambolhos de granitos aos lado, tudo coberto pela terra e muito bem soccado, é péssimo. Fez o epigrama desse systema o calceteiro que disse que seu officio era como o dos médicos <<a terra cobria tudo>>. Há por tanto que mudar: e para que a mudança não se effetue ás cegas, - á toa, como lá se diz, - é melhor primeiro pôr a prova na mesma rua os novos systemas que se apresentam. Ahi vão três: 1º cobrir a calçada tal qual está a pedra partida; sendo cada pedra da grossura d’uma laranja; pois esse nosso granito, em sendo as pedras muito miúdas todas se esmigalham e fica a rua de área, e (nos tempos de seca e vento) de pó. – 2º Descalçar a rua; fazer uma cama d’arêa solta, e cobril-a de grandes pedras talhadas em forma de pyramides quadrangulares cujos vértices se cravam na área, as bases voltadas para cima de dous palmos quadrados cada uma, se unam lateralmente umas ás outras. – 3º Grossas Lages como as dos passeios, já que não temos ladeiras e o granito por mais que se gaste nunca faz escorregar os cavallos. Cuidado porem sempre com as águas, que a calçarem as ruas para que ellas tenham a propriedade de canaes então é melhor profundal-as e pensar em mandar vir de Veneza gondolieri que ao menos nos cantarão barcoladas por estas nossas ruas, onde já temos a Deos graças, moças allemãs de realejo e pandeir”(GUANABARA, 1849: TOMO I: 294).*

Essa primeira bem humorada nota, ganharia ainda no Tomo I da Revista uma atenção maior. Em um artigo de duas páginas intitulado “Novo Systema de Calçadas”, Porto-alegre aprofundaria melhor suas observações:



*“Não nos limitamos sómente a censurar o actual systema de calçadas, empregado pelos engenheiros da Illustrissima Camara Municipal, porque dest’arte não passaríamos da qualidade de maldizentes, se não offerecemos entre os mil e um systemas diferentes algum que tire dos terríveis embaraços em que está, e que supra o actual de maneira satisfactoria” (GUANABARA, TOMO1:351-352).*

Esse texto apresenta uma estrutura muito semelhante ao texto sobre as “Algumas idéias sobre as Bellas Artes e a Indústria no Império do Brasil”: dado o problema, procura remontar uma espécie de referências projetuais, passeando de memória pelas cidades que conheceu e buscando encontrar subsídios para tratar calçamento. Depois passa para a análise das especificidades do caso carioca – o granito disponível, a mão de obra – tentando aventar uma tecnologia que melhor se apropriasse.

Devemos notar que esse texto é um diálogo direto com a Câmara Municipal, seu desejo de intervenção baseia-se, também, na preocupação de ordem econômica. Seja no bom emprego das verbas, seja na construção de vias para circulação de capitais, tal qual motivara Beaurepaire Rohan.

Nesse contexto, Porto-alegre chama atenção para o “nivelamento da cidade” que estava sendo realizado por um particular para implantação de iluminação a gás da cidade e buscava articulá-la as demais propostas de melhoramentos para a cidade.

*“Sabemos que se está nivelando a cidade, e que este trabalho está muito adiantado, mas também sabemos que este nivelamento é encommendado pelo Snr. Irineo, que não é uma Camara, e que é um trabalho preparatorio para a illuminação de gaz. Porque não aproveita a Camara Municipal este trabalho, e não encarrega ao engenheiro que o está fazendo de lhe dar um plano de nivelamento para a cidade, afim de evitar os altos e baixos que se encontram a pouca distancia de ruas paralelas, e este horrivel prejuizo feito á propriedade particular, (...)Temos agora optima, vamos a ter illuminação de gaz, e esperamos que a Illustrissima Camara nos dê ruas formosas, e esgoto ás agoas pluvias.” (GUANABARA, TOMO1:352).*

Porto-alegre que estava pensando sistematicamente o calçamento das vias, não poderia deixar de alertar o leitor (ou a Câmara) sobre a necessidade de planejar essa empreitada junto as demais intervenções urbanas em curso e os demais atores que

tomavam parte delas, nesse caso, o industrial Irineu Evangelista de Sousa [1813-1889], futuro Barão de Mauá.

O fato de Porto-alegre atentar para as propostas de um industrial não deve em nada passar despercebido, lembremo-nos que pensar a indústria como agente civilizatório já estava presente em outros de seus escritos.

Parece-nos, então, que começamos a sentir os ventos daquela “visão sistêmica” e complexa sobre a cidade que se apresentaria no parecer a D. Pedro II para a ampliação da rua Leopoldina.

### **Fontes**

- Correspondência da Academia Imperial de Belas Artes (recebidas) disponíveis no acervo do Museu D. João VI arquivadas sob a seguinte notação: 6126.

- Revista Guanabara - Revista Artística, Científica e Litteraria [1849 a 1855] - exemplares microfilmados disponíveis no acervo da Biblioteca Nacional: PR SOR 00019 (1), PR SOR 00019 (2) e PR SOR 00019 (3)

- Atas das sessões do legislativo municipal disponíveis no acervo do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro sob as seguintes notações 17.2.3 e 17.2.4

- “Apuração dos votos para vereador e juiz de Paz da Cidade do Rio de Janeiro – 1848” disponível na seção de Manuscritos II-34, 32, 13 na Biblioteca Nacional.

- “Melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro. Proposta e pareceres dos vereadores Francisco de Paula Mattos e Manoel de Araujo Porto Alegre” (1853) disponível no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (índice textual volume 3).

### **Bibliografia**

ARGAN, Giulio Carlo. História da arte como história da cidade. 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2005. Ano de Publicação original: 1984.

CHOAY, Françoise. O urbanismo – utopias e realidades – uma antologia. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2003. Ano de Publicação original: 1965.

DE LOS RIOS FILHO, Adolfo Morales. O Rio de Janeiro imperial. Rio de Janeiro: Topbooks Univercidade, 2000. Ano de Publicação original: 1946.

DE LOS RIOS, Adolfo Morales. Ensino artístico no Brasil. Rio de Janeiro: IHGB, 1938.

FERNANDES, Cybele Vidal Neto. A Reforma Pedreira de 1855 na AIBA e a sua relação com o panorama internacional do ensino nas academias de arte. In: 180 anos de Escola de Belas Artes – Anais do Seminário EBA 180. Rio de Janeiro: Pós Graduação da Escola de Belas Artes - Centro de Letras e Artes - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1996. pp. 147-155.

FERNANDES, Cybele Vidal Neto. Os Caminhos da arte. O ensino artístico na academia imperial das belas artes – 1850/1890. Rio de Janeiro, 2001. Tese (Doutoramento em História Social) – IFCS / UFRJ.

GALVÃO, Alfredo. Manuel de Araújo Porto-Alegre: sua influencia na Academia Imperial de Belas Artes e no meio artístico do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: [s. n.], 1959.

———. Subsídios para a história da Academia Imperial e da Escola Nacional de Belas Artes. Rio de Janeiro: [s. n.], 1954. pp.13-14.

PEREIRA, Margareth Aparecida da Silva. Rio de Janeiro: L'ephemere et la perennite – histoire de la ville au XIXeme siècle. Paris, 1988. Tese (Doutoramento Ciências Sociais) - Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.

———. O Rio de Janeiro no século XIX. Cenários, formas e virtudes de uma cidade-capital. In: PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas. Rio de Janeiro. Cinco séculos de histórias e transformações. Rio de Janeiro: Casa da Palavra: 2010.

ROCHA-PEIXOTO, Gustavo. Arquitetos do Brasil imperial: A obra arquitetônica dos primeiros alunos da academia imperial de belas artes. Rio de Janeiro, 2004. Tese (Doutoramento em História Social) – IFCS / UFRJ.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. Catálogo da Exposição A comédia urbana: de Daumier a Porto-alegre. São Paulo: Museu de Arte Brasileira – MAB FAAP, 2003.

SQUEFF, Leticia. O Brasil nas letras de um pintor - Manuel de Araujo Porto Alegre (1806-1879). São Paulo: Unicamp. 2004.

UZEDA, Helena Cunha de. O ensino de arquitetura na Academia de Belas Artes: 1826-1889. In: PEREIRA, Sonia Gomes (org.). 185 anos de Escola de Belas Artes. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em Artes Visuais, Escola de Belas Artes - UFRJ, 2001-2002. Pp.41-67.