

Ajustando os ponteiros do relógio : a hora certa na cidade do Rio de Janeiro da Primeira República

SABINA FERREIRA ALEXANDRE LUZ*

Quem hoje em dia resolver passear pelo centro da cidade e for caminhando a pé da rua da lapa em direção à Glória, passará por um marco da história do Rio de Janeiro que espantosamente resiste à ação do tempo, ao descuido das autoridades e à distração dos transeuntes. Trata-se do relógio da Glória que data do início do século, precisamente de 15 de abril de 1905¹ e que, ainda hoje permanece no mesmo local onde fora instalado há mais de um século.

Este relógio, da marca Krussman, importado da Europa, fora instalado no topo de uma balaustrada (que já existia desde 1904) no final da parede da Glória. Vale lembrar que o final da parede da Glória é, na realidade, o ponto de encontro de duas ruas: a rua da Glória e a rua Augusto Severo. Possuindo quatro mostradores luminosos, orientados para quatro direções distintas, esse relógio permite que se possa ver a hora de qualquer direção que se venha e sob distintos ângulos.

Este parece ser o primeiro relógio público que ficava no meio da rua já que os outros relógios espalhados pela cidade se encontravam, ao que tudo indica, nas fachadas dos prédios². Este fato nos sugere a concretização de uma nova relação com o tempo medido: a hora passa a ter lugar de destaque no cotidiano. Demonstra também a importância que tinha

* Mestranda do programa de pós-graduação em história da UFF/bolsista REUNI.

¹ *Jornal do Comércio*, Rio de Janeiro, 15 de abril de 1905.

² Não é possível dar informações precisas desses relógios já que nenhum estudo específico de sua história foi realizado. No entanto, fazendo um breve repertório dos relógios que aparecem nas fotografias realizadas a partir de meados do século XIX, foi possível repertoriar 11 relógios grandes: dos quais 3 em fachadas de prédios onde estavam instalados alguns dos principais jornais da capital; 2 em estações (Barcas Ferry e estação da estrada de ferro); 2 em fachadas de igreja; 2 em fachadas de escolas (Escola Militar e uma escola municipal); 1 no prédio do Legislativo Municipal; 1 em um dos pavilhões da exposição de 1908. Evidentemente, essas fotografias são relatos parciais e subjetivos da paisagem da época. Por isso não é possível utilizá-las como fonte principal da pesquisa, mas não deixam de ser pistas nessa investigação. Fontes: ERMAKOFF, G., *Rio de Janeiro 1900-1930: uma crônica fotográfica*. Rio de Janeiro: G. Ermakoff, 2003. _____, *Rio de Janeiro, 1840-1900 : uma crônica fotográfica*. Rio de Janeiro : G. Ermakoff, 2006. DUNLOP, C. J., *Rio Antigo*, vol. I, Rio de Janeiro : Ed. Graf. Laememert, 1955. _____, *Rio Antigo*, vol. II, Rio de Janeiro : Ed. Graf. Laememert, 1956.

2

aos olhos da administração pública que escolheu um relógio (a outro objeto qualquer) para colocar em cima da balastrada que já existia.

Pensar na presença desses marcadores de tempo no Rio de Janeiro, implica pensar também na forma como as horas e o tempo se faziam presentes nesta cidade. Por isso cabe lembrar brevemente alguns pontos importantes desta questão.

A hora certa no Rio de Janeiro do início do século XX

A história do serviço da hora certa na cidade do Rio de Janeiro está, sem dúvida, vinculada à história da instituição que hoje se chama Observatório Nacional. Criado em 15 de outubro de 1827 por decreto do Paço Imperial, cinco anos depois da independência, o observatório astronômico teria surgido inicialmente para atender às necessidades do Império brasileiro de estabelecer suas fronteiras. Tarefa esta que dependia de conhecimentos astronômicos básicos. Portanto, como coloca Videira, inicialmente foram interesses de ordem política do Império que criaram o observatório e não interesses puramente científicos (VIDEIRA, 2007).

No entanto, não era apenas do estabelecimento das fronteiras imperiais que o Imperial Observatório do Rio de Janeiro se ocupava. Outra função igualmente importante exercida pelo observatório era o estabelecimento e difusão da hora certa para a cidade do Rio de Janeiro. O início do processo de fornecimento da hora ainda é um capítulo um pouco nebuloso na história da hora certa³, no entanto o que podemos afirmar é que a partir dos anos 1870, quando Emmanuel Liais passou a ser o diretor do Observatório, esta instituição adotou o método do time-ball para fornecer a hora.

Este método criado na Inglaterra, como seu nome indica, consistia no alçamento de um balão vermelho que inflava e subia por um mastro para atingir o topo do mesmo quando dava meio-dia no relógio do Observatório. Assim quando o balão atingia o topo do mastro,

³ Como coloca BARRETO: “Todos esses fatos [a dificuldade de encontrar astrônomos no Brasil além da intensa crise econômica e a irrupção de movimentos revolucionários do período regencial e primeiros anos da maioridade de D. Pedro II] nos levam a um grande silêncio documental sobre os trabalhos do Imperial Observatório, que durou até o início do ano de 1845, quando o Ministro da Guerra, Tenente-Coronel Jerônimo Francisco Coelho apresentou à Assembléia legislativa o seu relatório do ano de 1844.” (BARRETO, 1987, p. 32).

3

era meio-dia na cidade. Desta forma as pessoas e os navios que observavam o balão subir, podiam ajustar seus relógios quando ele chegasse ao topo. Ou como coloca Júlia Souza:

No tempo de Liais e Cruls⁴, a hora era transmitida da seguinte forma: no topo de uma torre erguida no alto do castelo, instalou-se um grande balão. Poucos minutos antes do meio-dia, o balão era inflado e tornava-se visível, não só do porto, como em grande parte do centro da cidade. No momento em que o Cronômetro padrão marcava meio-dia, acionava-se um dispositivo e o balão inflava-se imediatamente. Esta marca era o meio dia astronômico. Os principais usuários do balão eram os navios fundeados no porto. (SOUZA, 1990: p. 38)

Vale lembrar que a hora local (do porto de onde se parte) é um elemento essencial para que se possa regular os cronômetros e instrumentos de navegação necessários para o cálculo da longitude em alto-mar. Por isso a importância deste dado para os navios, como coloca Souza. E vale lembrar ainda que o porto do Rio de Janeiro recebia desde o famoso ato de abertura dos portos às nações amigas (1808) um número crescente de navios. Como coloca Barreto:

Com a Carta régia de 28 de janeiro de 1808 aumentou, consideravelmente, o número de navios que aportavam ao Brasil trazendo, em consequência, necessidades de ordem astronômica até então relegadas a um segundo plano. Era a navegação necessitando de apoio seguro, só possível com a determinação precisa da latitude, longitude e rumo. (BARRETO, 1987, p.22)

Dá a importância do fornecimento da hora ao longo do século XIX e no início do XX feita pelo balão do Observatório. Mas esta não era, evidentemente, a única forma para se obter a hora certa no Rio de Janeiro do início do século XX. A cidade contava desde seu início com outros relógios muito presentes na paisagem urbana: os relógios das torres das igrejas que não apenas marcavam as horas como sinalizavam o passar do dia com as badaladas dos sinos. E como podemos observar até hoje, não são poucas as igrejas que marcam a paisagem do centro da cidade. Portanto, levando em consideração que a vida urbana do Rio de Janeiro do início do século estava bastante concentrada nesta área, não é difícil imaginar o quanto as badaladas dos sinos destas igrejas diversas pontuavam o cotidiano da cidade. Mas havia ainda outras formas de se obter a hora certa no Rio de Janeiro. Vejamos alguns exemplos.

Para os transeuntes que circulavam no centro da cidade, existia ainda a possibilidade de verificar as horas nas relojoarias da cidade ou então em outros relógios que marcavam a

⁴ Ambos foram diretores do Imperial Observatório do Rio de Janeiro, de 1870 a 1881; e de 1881 a 1908, respectivamente.

4

paisagem urbana. Destacaremos, dentre eles, evidentemente os dois que ficavam nas principais estações da cidade: o primeiro nas barcas Ferry que ligavam o Rio de Janeiro à Niterói; e o segundo que ficava na estação da Estrada de Ferro Central do Brasil. Nestes dois casos, a necessidade de ter-se o relógio ajustado é evidente: o trem ou a barca partiam na hora marcada e era preciso, portanto, estar atento ao relógio. Outros relógios também existiam na fachada de prédios públicos ou de grandes periódicos cariocas.

Vale lembrar no entanto, que a maioria desses relógios ajustava sua hora de acordo com a hora marcada pelo Observatório. Teoricamente, isto deveria possibilitar que a cidade estivesse cronometrada numa mesma hora. Mas este não parece ser o caso, segundo um artigo do jornal *A Noite* publicado no dia 26 de agosto de 1911 que denuncia a falta de correspondência da hora entre os diversos relógios da cidade:

Se houvesse algum curioso que parasse numa esquina e fosse perguntando a cada um dos que têm relógio: – ‘Que horas são?’ ficaria em pouco assombrado. Cada relógio tem a sua hora como cada individuo tem a sua opinião sobre fuso horário. A prova dessa incoherencia de horas nos relógios tira-se entrando numa relojoaria: não ha um relógio na mesma hora! Isso que se nota ao entrar na relojoaria, que é o laboratório da hora certa, registra-se, cá fora, em todos os relogios, quer particulares, quer officiaes. (O seu relógio está certo?, A Noite, Rio de Janeiro, 26 de Agosto de 1911)

Depois dessa espécie de denúncia, o jornalista apresenta uma lista completa da hora que cada relógio da cidade apresentava quando o Castelo, ou seja, o Observatório Nacional que ficava no morro do castelo, marcava meio-dia. A diferença chegava a ser de 24 minutos entre o mais atrasado e o mais adiantado dos relógios da cidade. E talvez por isso o jornalista se perguntava: "o desequilíbrio da hora entre nós é influenciado e é causa do desequilíbrio em que vivemos? Quem sabe?".

Portanto, neste artigo encontramos aspectos muito interessantes no que diz respeito à evolução da hora certa no Rio de Janeiro. Podemos observar a relação direta que o jornalista faz entre hora ajustada e sociedade ajustada, ou, como ele coloca: hora e sociedade desajustadas. Esta interpretação do mal funcionamento dos relógios é bastante reveladora na medida em que incita, indiretamente, uma tomada de providência contra a desordem e o desajuste. E este foi um dos aspectos mais marcantes dos primeiros governos da República, como veremos a seguir.

O Rio de Janeiro da Primeira República: rumo à civilização?

O advento da República acabou reforçando a necessidade que o país tinha de se afirmar como um país moderno e digno de estar entre as nações "civilizadas". Para que este projeto fosse realizado, as elites dirigentes começaram (desde a década de 1870) a fazer um trabalho de limpeza da cidade que consistiu na política de saneamento do centro do Rio de Janeiro.

Desde o final do século XIX, o Rio de Janeiro já combatia o que parecia ser seu maior mal: as epidemias que devastavam a cidade. Por isso, num primeiro momento, o discurso de reformas e renovação foi dominado por explicações higienistas que viam na falta de estrutura da cidade e, principalmente, nos cortiços a causa principal de tais doenças. Foi lançado, então, um importante combate à tais habitações que provocou, além da destruição de muitos cortiços, a transferência de uma parte da população menos favorecida para bairros mais afastados ou, eventualmente, para outros cortiços que ainda resistiam no centro da cidade⁵.

Um acontecimento que ficou bastante famoso na historiografia brasileira e que ilustra esta luta é a demolição em janeiro de 1893 do cortiço conhecido como "Cabeça-de-porco" pelo então prefeito da cidade Barata Ribeiro que lhe rendeu elogios, comentários na imprensa e até um poema em sua homenagem na *Revista Ilustrada*. (RODRIGUES, 2009; CHALHOUB, 1996).

No entanto, foi apenas na virada do século que essas ações tornaram-se parte de fato de um planejamento urbano. O engenheiro Pereira Passos, nomeado prefeito do Distrito Federal durante o governo Rodrigues Alves, foi o primeiro a inaugurar esta era ao tentar fazer do Rio de Janeiro uma Paris tropical colocando em prática um grande projeto urbanístico⁶. Esse ideário de Pereira Passos "consistia fundamentalmente na manutenção de uma civilidade urbana burguesa" (AZEVEDO, 1985: p. 49) e para isso:

⁵ Sobre o movimento higienista e as ações provocadas por ele ver, entre outros: CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo, Cia da Letras, 1996; PECHMAN, Sérgio e FRITISCH, Lilian, A reforma urbana e seu avesso, In: *Cultura e cidades. Revista Brasileira de História*, n. 8-9, São Paulo: Marco Zero/Anpuh, 1984/85 e ROCHA, Oswaldo P., *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro 1870-1920*, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

⁶ Que já vinha sendo fomentado desde 1874 com a Comissão de Melhoramentos da Cidade. PECHMAN e FRITISCH, *Ibidem*, p. 150.

6

impunha-se, de um lado, a promoção por parte do Estado de inúmeras melhorias na cidade, e de outro, o abandono por parte da população de certos hábitos tradicionais que, na concepção de Passos, só faziam estorvar a caminhada do país rumo ao progresso, comprometendo, conseqüentemente, a imagem externa nacional.(PECHMAN, S. e FRITISCH, L., 1984/85: p. 155)

Estes "hábitos tradicionais" eram frequentemente associados à cidade colonial, símbolo do passado que deveria ser esquecido e até apagado da nossa memória, já que o tempo da República deveria ser o tempo do futuro, do moderno, do civilizado. Neste sentido, duas cidades apareciam em confronto permanente, como coloca Sandra Pesavento:

Traduzindo esse processo em termos de realidade urbana, pode-se dizer que, no final do século, com a passagem da Monarquia para a República, a elite carioca não se reconhecia na imagem refletida no espelho. A identidade urbana do Rio de Janeiro não poderia ser construída em cima de uma cidade feia, imunda, perigosa, caótica. A cidade do desejo negava a cidade real, e o espelho deveria refletir a imagem de uma urbe higiênica, linda e ordenada.(PESAVENTO, 2002 : p. 169)

Por isso uma série de proibições promulgadas nesse período mostrando um Estado regulador das atividades cotidianas (PECHMAN, S. e FRITISCH, L., 1984/85: p. 156-161): o espaço da cidade se transformava, dessa forma, no palco onde a civilidade deveria ser observada (e frequentemente imposta). Mas esta luta não era fácil já que a sociedade carioca, ainda que almejasse chegar à "civilização", não entrou plenamente na lógica capitalista de produção, como analisa com muita propriedade Edmilson Rodrigues:

Os hábitos são burgueses, a arquitetura é burguesa, o comércio e os transportes transmitem opulência burguesa, mas a mentalidade política e suas expressões sociais revelam a situação tópica desses valores, fazendo com que a cidade se apresente como bizarra, barroca, contraditória e indefinida. Ou seja, mesmo sendo possível observar o avanço de comportamentos burgueses renovados, estes estão: a) circunscritos a uma parte mínima da população urbana; b) não decorrem de alterações no comportamento econômico, pois não resultam da constituição da ética do trabalho e da produção. Nesse sentido, a aparência burguesa contrasta com a mentalidade tradicional e, no limite, anti-capitalista.(RODRIGUES, 2009 : p. 108-109)

Apesar disso, a cidade ganhou nova roupagem, sob a administração Pereira Passos, entre os anos de 1902 e 1906 com intervenções urbanas importantes que resultaram, entre outros, na abertura de novas vias, como a Avenida central (atual Av. Rio Branco) e a Av. Beira-Mar; na construção de prédios monumentais como o teatro municipal, a biblioteca nacional e a Escola de Belas-Artes; e em diversas melhorias concentradas principalmente no centro do Rio de Janeiro.

7

Mas essas não eram as únicas transformações pelas quais passava a Capital Federal. Inovações técnicas surgiam e davam uma nova dinâmica à cidade. Os bondes puxados à tração animal desapareciam dando lugar aos bondes elétricos; os automóveis ganhavam as ruas e viravam objeto de verdadeira adoração⁷; as comunicações também se modernizavam com o telégrafo elétrico e o telégrafo sem fio. Como coloca Sússekind:

Esse horizonte técnico que serviria tantas vezes de interlocutor para a produção literária do período se define, por aqui, sobretudo a partir de fins da década de 80 do século XIX. E, passando pela ampliação da rede ferroviária (que em 1885 contava com 7602 km em exploração, 2268 em construção e 5060 em projeto), pelo uso da iluminação elétrica nos teatros, [...] pela adoção sistemática de tração elétrica nos bondes (o que fez a empresa Botanical Garden no Rio em 1894), pelo aparecimento dos primeiros balões e aeroplanos, pelo número crescente de automóveis em circulação nas grandes capitais do país (de 6, em 1903, na Capital, para 35, em 1906), teria na difusão da fotografia, da telefonia, do cinematógrafo e do fonógrafo, na interlocução de novas técnicas de registro sonoro e de impressão e reprodução de textos, desenhos e fotos, na expansão da prática do reclame, fatores decisivos para sua configuração. (SÜSSEKIND, 1987 : p. 29)

O Rio de Janeiro aparecia, portanto, no início do século XX como uma cidade em plena transformação. Um novo ritmo se impunha à cidade: o ritmo das máquinas. Ora, e o que é o relógio senão a máquina do tempo? De fato, a percepção do tempo também foi afetada por estas transformações e inovações técnicas. Como coloca Mônica Velloso em seu trabalho *Modernidade no Rio de Janeiro. Turunas e quixotes*:

A partir daí, modifica-se a própria consciência do tempo, que passa a ser concebido como matéria abstrata, linear e uniformemente dividido de acordo com as convenções humanas. Em contraposição ao passado, onde o tempo era associado à categoria do eterno e do sublime, agora – com a ‘cultura do modernismo’ – ele se transforma em algo exterior ao próprio homem. Trata-se de frações marcadas pelos ponteiros do relógio. (VELLOSO, 1996 : p. 22)

Não devemos esquecer, no entanto, que todas essas novas experiências e vivências ditas modernas que aos poucos iam sendo introduzidas no cotidiano carioca, correspondiam aos anseios de civilização de grande parte da elite dirigente carioca. Neste sentido cabe lembrar aqui que este processo nem sempre se deu de forma pacífica. Pelo contrário não raras

⁷ "Oh! O Automovel é o Creador da época vertiginosa em que tudo se faz de pressa. Porque tudo se faz de pressa, com o relógio na mão e, ganhando vertiginosamente tempo ao tempo. Que idéia fazemos de seculo passado? Uma idéia correlata a velocidade do cavallo e do carro. A corrida de um cavallo hoje (...) é simplesmente lamentavel. Que idéa fazemos de hontem? Idéa de bonde electrico, esse bonde electrico, que deixamos longe em dois segundos. O Automovel fez-nos ter uma apudorada pena do passado. Agora é correr para a frente." In: RIO, João do, *Vida Vertiginosa*, Rio de Janeiro: Livreiro-Editor, 1911, p. 9.

8

foram as vezes onde os novos ideais de modernidade enfrentaram fortes resistências dos moradores da cidade que muitas vezes não se reconheciam neste projeto e que, por isso, se recusavam a mudar seu estilo de vida e os seus hábitos.

Por este motivo, pode-se notar durante a Primeira República que a ação da polícia ganhou cada vez mais espaço no cenário urbano. Para implementar os projetos que queriam sem negociar com qualquer tipo de resistência, a classe dominante estabelece um discurso de necessidade de ordem e usa a força policial como garantia do seu cumprimento. Nas palavras de Edmilson Rodrigues:

Se a ideia de ordem, até então, era definida pelo contraste com a desordem, agora havia um projeto que, vinculado ao embelezamento da cidade, demarcava com clareza os interesses políticos e econômicos do bloco dominante. A necessidade de construir essa nova ordem é fundamental para o avanço da polícia. (...) A investigação científica dos crimes e a tipologia criminal são as bases de um tratamento mais especializado no combate à desordem e na produção da ordem. (RODRIGUES, 2009 : p. 106)

Um exemplo deste processo muito conhecido na historiografia foi a revolta da Vacina, de 1904, onde ficou claro a tensão que existia entre os ideais modernizadores de uma elite governante contidos num discurso sanitarista e a população que se sentia imponente e invadida nos seus direitos mais essenciais, como o de dispor de seu corpo.

A luta contra a desordem na Primeira República era, portanto, um projeto que atingia quase todos os aspectos da sociedade. As ideias positivistas contribuíram em grande parte com isso por acreditarem que, como ficou registrado na nossa bandeira, a ordem era necessária para que houvesse progresso. Partindo deste princípio, todos os elementos da vida deveriam, portanto, ser regulados. E aqui, chegamos ao ponto principal do nosso artigo: o tempo sendo um dos elementos mais característicos da vida urbana não poderia fugir à regra. O tempo na Primeira República também precisava ser ajustado e regulado. E ele de fato o foi, já que em 1913 é estabelecida a hora oficial do país⁸. Vejamos agora, como se deu este processo.

⁸"Foi então pela Lei n° 2784, de 18 de junho de 1913, sancionada a resolução do Congresso Nacional, adotando a hora legal no Brasil. Só após essa data é que realmente começou o Governo a exercer o controle direto e efetivo sobre a hora. Ficando o país dividido em fusos horários, tendo como base o meridiano de Greenwich.", In: MOURÃO, Ronaldo R. de Freitas, *Hora legal no Brasil*, Feira de Santana : Observatório Astronômico Antares, 1980, p. 5.

Acertando os ponteiros do relógio: entre necessidade e vontade

O estabelecimento da hora legal em 1913 não respondia, como vimos, apenas aos anseios de uma classe dominante voltada para a ideia de progresso, como também respondia, por um lado, às necessidades técnicas que o desenvolvimento das vias férreas e das comunicações produziam; e, por outro lado, à pressão do mundo científico a nível nacional e internacional. Como coloca Mônica Martins em seu artigo "A legalização da Hora e a industrialização no Brasil":

Se a padronização do tempo já se constituía como tema de debate entre as nações industrializadas naquele momento, no Brasil foi a própria consolidação do saber científico que impulsionou sua institucionalização na esfera jurídica. Ou seja, na letra da Lei, a Hora foi legalizada, em 1913, respondendo às pressões do meio científico e atendendo às necessidades mais imediatas da sociedade que se industrializava.

O primeiro desses fatores é facilmente compreensível se imaginarmos que as estradas de ferro vinham se desenvolvendo no país desde meados do século XIX e que era portanto imprescindível que os relógios das estações estivessem regulados para que os trens não colidissem ao passarem pelas mesmas linhas. Assim como era importante saber a hora exata na qual o trem partiria da estação.

Além disso, vale lembrar que a hora local não era a mesma em todas as cidades. E que, por exemplo, entre São Paulo e o Rio de Janeiro, havia uma diferença de 14 minutos, o que poderia causar confusão entre os passageiros, caso eles não tivessem ajustado seus relógios para a hora local. Nas palavras do diretor do Observatório Nacional na época, Henrique Morize:

A multiplicidade de horas pode ainda ocasionar outros inconvenientes, quando aplicada às partidas de trens e de vapores. Assim, as estradas de ferro paulistas se regulam pelo tempo de São Paulo, enquanto que a Repartição dos Telegraphos e a Estrada de Ferro Central do Brasil adoptam a hora do Observatório Nacional do Rio, cuja diferença com a primeira é de cerca de 14 minutos, intervalo de que o relógio de São Paulo está atrasado em relação ao do Rio. Resulta d'ahi que um viajante, vindo do interior do Estado com destino ao Rio, com o seu relógio regulado pela hora paulista, terá toda a probabilidade de perder o trem da Central, julgando, entretanto, estar adiantado em relação ao horário. (MORIZE, 1913)

10

E mesmo dentro da mesma cidade, o funcionamento dos trens não conseguia atender à demanda, como nos alerta um artigo publicado no jornal *A Noite*. Denunciando as condições precárias e os horários irregulares, o artigo critica a falta de organização desse serviço:

Em matéria de horário, a situação não pode ser mais lamentável. Basta dizer que essa coisa – horário – não existe mais, nem mesmo para ‘inglês ver’ nas taboetas da estação Central. Os comboios á proporção que chegam, encontram na ‘gare’ a elles destinados, são foados de assalto por uma promiscua e afflicta multidão e partem. D’ahi que venha outra é uma questão de sorte ou de azar, pois os atrasos se succedem as mais das vezes sem que ninguém dê ao caso uma explicação plausível. (Os horarios da Central, *A Noite*, Rio de Janeiro, 08 de setembro de 1911)

E acrescenta:

Pela manhã, quando a cidade é invadida pelo mundo que desce dos subúrbios para as lides das casas commerciaes e das officinas, o espectaculo chega a ser angustioso. Os trens vêm apinhados de homens, que blasfemam contra um atraso que conseguiu ser fatal e que não pequenos prejuízos tem causado aos operários. Em regra, os comboios ficam 10 e 15 minutos estacionados pelas proximidades da Central, encarreirando-se ás vezes três e mais desde S. Diogo até a cancella da Providencia.

A organização de uma sociedade voltada para a indústria e o trabalho tropeçava, desta forma, na realidade de uma cidade ainda lenta e desorganizada. O descompasso entre a vontade das elites governantes e a possibilidade de realização de seus ideais era evidente. Frustravam-se as classes dominantes enquanto os trabalhadores se espremiavam nos escassos trens. E por isso mesmo se fazia necessária a regulamentação da hora que deveria ser acompanhada, evidentemente, da organização dos trens.

E finalmente, mas não menos importante, devemos destacar o papel que desempenharam os cientistas nesta busca em estabelecer um horário oficial brasileiro. E neste sentido é válido lembrar que não era apenas o Brasil que se preocupava com a questão da hora neste período. O mundo ocidental buscava estabelecer um padrão horário mundial que vinha sendo discutido desde 1884 (Congresso de Washington, do qual o Brasil participou). Daí a participação do Brasil, representado pelo engenheiro Francisco Bhering, no Congresso de Paris (1912) que finalmente estabeleceu o meridiano de Greenwich como referência mundial para os fusos horários do globo.

Desta forma, já que o país contribuía para o estabelecimento do padrão mundial de fusos horários, não faria sentido que não possuíssemos, em contrapartida, uma hora oficial. Podemos afirmar neste sentido, que o meio científico, principalmente na figura de Henrique

11

Morize⁹, muito contribuiu para que a lei da hora legal fosse elaborada. Papel evidentemente reforçado pelo seu desempenho como diretor do Observatório Nacional, instituição que, como vimos, era responsável pelo fornecimento da hora certa desde sua criação em 1827 e que, ainda hoje, continua exercendo este papel através da Divisão Serviço da Hora (DSHO).

Referências

a. Fontes consultadas

A Noite, Rio de Janeiro, agosto e setembro de 1911.

Anais da Câmara dos Deputados, volume IX, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.

Correio da Manhã, Rio de Janeiro, abril de 1905.

Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, abril de 1905.

Revista da Semana, Rio de Janeiro, maio de 1929.

b. Obras gerais

AZEVEDO, A. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro*, EDUFF: Niterói, n.1, set/dez 1985.

BARRETO, Luiz Muniz, *Observatório Nacional: 160 anos de história*, Academia brasileira de ciências, secretaria de ciência e tecnologia do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1987.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte imperial*. São Paulo: Cia da Letras, 1996.

COSTA, Angela M. da; SCHWARCZ, Lilia Moritz; *1890-1914: no tempo das certezas*, Coleção Virando séculos. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

⁹ O diretor do Observatório Nacional era também membro ativo do Clube de Engenharia. O empenho desta instituição em conseguir o estabelecimento da hora legal é notório considerando que um parecer fornecido pelo Clube de Engenharia serviu de base ao texto da lei. (Cf. Sessão de 04 de setembro de 1912, In: *Anais da Câmara dos Deputados*, volume IX, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913)

12

DIOGO, M. C. *O Rio em Revista. A reforma Pereira Passos nas crônicas da Revista da Semana, d'O Malho e da Kosmos*. Dissertação de Mestrado em História. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 1999.

DUNLOP, C. J., *Rio Antigo*, vol. I, Rio de Janeiro : Ed. Graf. Laememert,1955.

_____, *Rio Antigo*, vol. II, Rio de Janeiro : Ed. Graf. Laememert,1956.

ERMAKOFF, G., *Rio de Janeiro 1900-1930: uma crônica fotográfica*. Rio de Janeiro: G. Ermakoff, 2003.

_____, *Rio de Janeiro, 1840-1900 : uma crônica fotográfica*. Rio de Janeiro : G. Ermakoff, 2006.

MARTINS, Mônica, *A legalização da Hora e a Industrialização no Brasil*, XXI Jornadas de história Econômica, Asociación Argentina de Historia economica, Universidad Nacional de Tres de Febrero, Disponível em: <http://xxijhe.fahce.unlp.edu.ar/programa/descargables/martins_y_junqueira.pdf>. Acesso em: 26 de agosto de 2011.

MOURÃO, Ronaldo R. de Freitas, *Hora legal no Brasil*, Feira de Santana : Observatório Astronômico Antares, 1980.

MORIZE, Henrique, *Noticia sobre a hora legal fundamentada no systema dos fusos horarios e respectivo projeto de regulamento*, Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, industria e commercio, 1913.

OLIVEIRA, Cláudia; VELLOSO, Monica Pimentel; LINS, Vera, *O moderno em revistas: representações do Rio de Janeiro de 1890 e 1930*, Rio de Janeiro: Garamond, 2010.

PECHMAN, Sérgio e FRITISCH, Lilian, *A reforma urbana e seu avesso*, *Cultura e cidades. Revista Brasileira de História*, n. 8-9, São Paulo: Marco Zero/Anpuh, 1984/85.

PESAVENTO, Sandra J. *O imaginário da cidade. Visões literárias do urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2002.

RIO, João do, *Vida Vertiginosa*, Rio de Janeiro: Livreiro-Editor, 1911.

ROCHA, Oswaldo P., *A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro 1870-1920*, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

RODRIGUES, A. E. Martins, *História da urbanização no Rio de Janeiro. A cidade: capital do século XX no Brasil*, In: CARNEIRO, Sandra de Sá; SANT'ANNA, M. J. G. (Org.), *Cidade: olhares e trajetórias*, Rio de Janeiro: Garamond, 2009, p. 85-119.

SOUZA, Júlia Gama de, *A hora do Observatório Nacional*, UFRJ, monografia, curso de museologia, 1990.

SÜSSEKIND, F., *Cinematógrafo de letras: literatura, técnica e modernização no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

THOMPSON, Edward P., O tempo, a disciplina do trabalho e o capitalismo industrial, In: *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 267-304.

VELLOSO, Mônica P., *Modernismo no Rio de Janeiro. Turunas e quixotes*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1996.

VIDEIRA, Antonio A. P., *História do Observatório Nacional: a persistente construção de uma identidade científica*, Rio de Janeiro: Observatório Nacional, 2007.