2
Crenças e desejos que levaram à reforma da cidade

O processo de moda esteve sempre ligado ao crescimento das cidades. Enquanto nos séculos XVI, XVII e XVIII a moda permanecia privilégio de grupos aristocráticos muito restritos, que monopolizavam o poder de iniciativa e de criação, no século XIX ela se adaptou à sociedade industrial e passou a ser consumida por uma parcela maior da população, embora ainda estivesse inscrita no mundo dos privilegiados (Lipovetsky, 1989, p.25 e 89).

A intensificação dos estímulos nervosos promovida pelas metrópoles transformou o ritmo da vida e os fundamentos sensoriais dos indivíduos. Simmel (1987, p. 22) aponta entre as causas desse processo a dificuldade de cada um afirmar sua individualidade no campo abrangido pelas dimensões da vida metropolitana. Surge então o comportamento do homem que "é tentado a adotar as peculiaridades mais tendenciosas, isto é, as extravagâncias especificamente metropolitanas do maneirismo, capricho e preciosismo" para atrair "por alguma forma, a atenção do círculo social":

> Agora, o significado dessas extravagâncias não jaz absolutamente no conteúdo de tal comportamento, mas antes na sua forma de "ser diferente", de sobressair de forma notável e assim atrair a atenção.(Idem)

Os novos meios de transporte e a intensificação da vida comercial foram algumas das conseqüências da "Revolução Científico-Tecnológica" que modificaram tanto a cidade quanto a moda. Segundo Nicolau Sevcenko (1989, p. 9), essa revolução, ocorrida na segunda metade do século XIX,

> possibilitou o desenvolvimento de novos potenciais energéticos, como a eletricidade e os derivados de petróleo, dando assim origem a novos campos de exploração industrial, como os altos-fornos, as indústrias químicas, novos ramos metalúrgicos, como os do alumínio, do níquel, do cobre e dos aços especiais, além de desenvolvimentos nas áreas de microbiologia, bacteriologia e da bioquímica, com efeitos dramáticos sobre a produção e conservação dos alimentos, ou na farmacologia, medicina, higiene e profilaxia, com um impacto decisivo sobre o controle das moléstias, a natalidade e o prolongamento da vida.

Todos esses avanços da ciência chegaram ao Brasil com muito pouco tempo de defasagem dos grandes centros europeus e se desenvolveram de forma mais intensa naquela que era a sede do governo, o maior porto e a maior cidade do país no século XIX. O Rio, no entanto, enfrentava graves problemas.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

Entre 1872 e 1900 sua população passou de 266 mil a mais de 700 mil habitantes. No final da década de 1880, a Abolição da escravatura

> (…) lançou o restante da mão-de-obra escrava no mercado de trabalho livre e engrossou o contingente de subempregados e desempregados. Além disso, provocou um êxodo para a cidade proveniente da região cafeeira do estado do Rio e um aumento na imigração estrangeira, especialmente de portugueses. (Carvalho, 1987, p. 16)

O descompasso entre o aumento populacional e a oferta de empregos na cidade teve como conseqüência imediata o aumento da criminalidade. Somada aos problemas de habitação, de infra-estrutura e de saúde, esta compunha um quadro nada favorável para a cidade sobre a qual se projetavam expectativas de que viesse a se tornar um grande centro cultural e econômico, capaz de absorver e transmitir ao resto do país "as grandes transformações em marcha pelo mundo" (Sevcenko, 1998, p.522).

A Abolição e a Proclamação da República tiveram uma contribuição decisiva na alteração do quadro de forças políticas e econômicas, transformando definitivamente a composição das elites e seus valores morais. Segundo Gilberto Freyre (1961, p. 03), o patriarcado rural, que havia se consolidado nas casas-grandes de engenho e de fazenda, começou a perder sua majestade com a chegada de Dom João VI ao Rio de Janeiro. Burgueses e negociantes, moradores das cidades, que haviam desenvolvido uma riqueza desvinculada de terras, começaram a receber mais atenção e apoio do rei. Ansiosos por quebrar o exclusivismo das famílias privilegiadas de donos de terras no domínio sobre as Câmaras ou os Senados, eles formavam, no final do século XIX, uma nova elite urbana. Instalados em sobrados nas principais cidades brasileiras, esses "homens novos", como eram chamados os grupos arrivistas, nem sempre haviam enriquecido de forma lícita. Ao se unirem aos cafeicultores do Sudeste, passaram a ser "as principais bases de sustentação da elite científica e tecnocrática inspirada no rígido racionalismo positivista" (Sevcenko, 1989, p.15). Justamente essa nova elite urbana, desprendida das tradições da aristocracia rural e ansiosa por novos modelos de prestígio, iria se mobilizar para que o Rio se tornasse moderno, introduzindo na capital os desejados ares cosmopolitas.

O pensamento da modernidade, dirigido pelo racionalismo, pelo cientificismo e pelas idéias de evolução e progresso se constituiu como principal base de inspiração das novas elites. A circulação de tais idéias não permanecia, no entanto, restrita aos círculos mais intelectualizados da população. A imprensa transmitia o novo ideário até mesmo em revistas consideradas mais frugais, como, por exemplo, no artigo intitulado "Ponderações" da revista *Fon Fon* de 30

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

de maio de 1908. Justino Acácio, o autor do artigo, apesar de admitir que havia inicialmente detestado o automóvel, mostrava-se disposto a reconhecer as "qualidades superiores" de tais máquinas e com o seguinte preâmbulo justificava sua troca de opinião :

> Uma das mais notáveis expressões externas da cultura humana é, incontestavelmente, o Progresso. Evoluindo é que as nações se formam. E feliz e venturosa, aquella que, em um momento dado, na intensidade da vida de hoje, avança, avança, sempre, resoluta e firme, na senda do Progresso. São próprios de todo homem forte, de espírito sadio e educado, o amor e o enthusiasmo pela evolução rápida dos elementos da actividade social.

Os conceitos de civilização, modernidade e progresso definiram não somente os rumos da cidade, mas também as formas de suas avenidas e das construções que ali se instalaram. A geografia local foi submetida a aterros e retificações para que fosse possível surgir um traçado considerado mais objetivo. Um exemplo disso é a intervenção feita na região portuária: uma série de sacos e ilhotas de formato recortado foi substituída por um sistema de vias e quarteirões dispostos em uma relação de harmonia simétrica, através de paralelismos e perpendicularidades (Azevedo, 2003, p. 38). Renato Cordeiro Gomes (2008, p. 113), analisa a implementação do projeto modernizador da capital federal:

> Fazia-se necessária a remodelação da cidade, para que a ordem e o progresso civilizatórios fossem encenados. Era preciso construir um palco ilusionista para representar os tempos modernos com todos os seus aparatos. O Rio, assim, civilizava-se sob patrocínio do poder, das elites aburguesadas. O projeto tinha por objetivo criar uma imagem de credibilidade aos olhos do mundo civilizado. Acompanhar o progresso significava colocar-se no mesmo paradigma dos padrões e ritmos da economia européia.

Para entender as transformações ocorridas e estabelecer relações entre seus diversos âmbitos, como as modificações no traçado urbanístico, as novas formas de construir, de comportamento e na moda, é preciso estar a par do que impulsionava a realização de tais mudanças, assim como da realidade anterior a elas. Desejava-se a modernidade. Desejava-se o conforto e a velocidade cada vez mais intensos, conseqüência direta do crescente poder do homem sobre a natureza. Ciência e tecnologia. Ordem e progresso. Crenças e desejos se confundem e dirigem as decisões dos que têm o poder de intervir na vida da cidade e na de seus habitantes.

2.1. Os intelectuais e o desejo de equiparação aos países europeus

A vontade de modernizar a nação começou a se delinear principalmente a partir de 1870, ano marcado pelo término da Guerra do Paraguai, trazendo

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

para primeiro plano as questões que se colocavam antes da guerra. O mais apaixonado dos debates se encontrava na campanha abolicionista, que se intensificava, comovendo a nação. Mais do que isto, para aos abolicionistas a escravidão envergonhava o país por basear as relações econômicas e sociais deste em uma instituição francamente arcaica, retrógrada, incompatível com os ideais humanistas e progressistas que a nova elite passara a adotar e que lhe permitiria a sonhada integração à moderna civilização ocidental.

Os acontecimentos políticos europeus como a Revolução Espanhola, em 1868, e o fim do Segundo Império Francês de Napoleão III, em 1870, que acarretaram a instauração de sistemas republicanos nesses países embalavam o movimento republicano brasileiro. Em 1870 um manifesto foi lançado, expondo os ideais republicanos, confirmando esse período como um marco no desenvolvimento das idéias no país.

Essas idéias partiam do Rio de Janeiro, de um grupo de escritores conhecidos na época como “mosqueteiros intelectuais” e, mais tarde, como “a geração modernista de 70”. Todos condenavam “a sociedade ‘fossilizada’ do Império e pregavam as grandes reformas redentoras: ‘a abolição’, ‘a república’, ‘a democracia’” (Sevcenko, 2003, p. 97). Estes intelectuais assumiam uma nova atitude em relação à política, participando de ações concretas, como a invasão da Câmara Municipal em 15 de novembro, antes mesmo de proclamada a República. Acreditavam que a pátria “abrira asas rumo ao progresso” e que a literatura iria também “desprender o vôo para acompanhá-la de perto” (Carvalho, 1987, p.25-26). Nem sempre eram cariocas de nascimento, mas foi na cidade do Rio de Janeiro que eles se estabeleceram e era a partir do Rio que faziam circular e popularizar sua produção literária.

Escritores tão diferentes como Machado de Assis, Coelho Neto, Aluísio Azevedo, Olavo Bilac, Monteiro Lobato e Silvio Romero envolveram-se em debates nos quais tentavam precisar como inserir a produção literária brasileira na esfera internacional. Esses intelectuais desejavam participar dos grandes debates que animavam os círculos intelectuais europeus, sem deixar, no entanto, de afirmar nossas especificidades nacionais. Um ideal grandioso, que Machado de Assis defendeu em seu famoso ensaio “Instinto de Nacionalidade”, publicado em 1873 no periódico *Novo Mundo*. Nele Machado defende a ampliação da temática regional, típica do movimento romântico, e propõe que a literatura feita no país passasse também a abordar temas mais universais:

> Compreendendo que não está na vida indiana todo o patrimônio da literatura brasileira, mas apenas um legado, tão brasileiro como universal, não se limitam os nossos escritores a essa só fonte de inspiração. Os costumes civilizados, ou já do

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

> tempo colonial, ou já do tempo de hoje, igualmente oferecem à imaginação boa e larga matéria de estudo. Não menos que eles, os convida a natureza americana cuja magnificência e esplendor naturalmente desafiam a poetas é prosadores.
> Devo acrescentar que neste ponto manifesta-se às vezes uma opinião, que tenho por errônea: é a que só reconhece espírito nacional nas obras que tratam de assunto local, doutrina que, a ser exata, limitaria muito os cabedais da nossa literatura.(...) Não há dúvida de que uma literatura, sobretudo uma literatura nascente, deve principalmente alimentar-se dos assuntos que lhe oferece a sua região; mas não estabeleçamos doutrinas tão absolutas que a empobreçam. O que se deve exigir do escritor, antes de tudo, é certo sentimento íntimo, que o torne homem do seu tempo e do seu país, ainda quando trate de assuntos remotos no tempo e no espaço.

As idéias universais que deveriam ser alimentadas eram as desenvolvidas por um pensamento basicamente positivista e evolucionista, que valorizava sobretudo as formas de criação e reprodução cultural que se instrumentalizassem como fatores de mudança social (Sevcenko, 2003, p.100). Uma das principais discussões nesse momento era a que envolvia o conceito de nação, marcado por um "humanitarismo cosmopolita":

> ... esse conceito complexo se traduzia na prática pela elevação da humanidade em conjunto, sem distinções nacionais, à condição de referência última como padrão de solidariedade ideal a ser alcançado pelos homens na Terra. Seu objetivo, nas palavras de Euclides da Cunha, seria a construção da "Pátria Humana", vista como resultado possível e desejável do progresso material encetado no século XIX e que atingiria a sua culminância no seguinte. Somente na Terra, tornada espaço comum, é que nossa espécie poderia cumprir "o fim da civilização", que é a "harmonia entre os homens". (Idem, p.143)

Tais idealizações, após a concretização de duas das "reformas redentoras" – a Abolição e a República – não se sustentariam, levando os intelectuais que com elas sonhavam a uma grande desilusão. Estes homens acabaram tomando consciência de que, apesar de instauradas as formas do Estado moderno, apesar de se ter dado fim a uma instituição arcaica e anti-humanista como a escravidão, ainda faltava muito para que atingissem o nível de civilização por eles almejado. Ou seja, para que a sociedade e a cultura brasileiras se equiparassem à civilização européia.

No começo do século XX uma nova reforma mobilizou escritores e intelectuais cariocas: a reforma urbana idealizada e executada pelo prefeito Pereira Passos de modo a preparar a cidade para entrar na era moderna. Desta vez, embora a grande maioria apoiasse as iniciativas de modernização, surgiam vozes dissonantes, críticas, como a de Lima Barreto, preocupado em refletir as contradições da sociedade de seu tempo. Renato Cordeiro Gomes (2008, p. 115) sublinha que apesar de Lima Barreto perceber a "relação necessária entre modernidade e vida urbana", rejeitando a nostalgia do campo, ele se coloca sob o signo da desconfiança, "à margem da euforia e vê criticamente a gradativa

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

perda da 'experiência' – que vem da repetição e do hábito, fora do reino do efêmero da cidade moderna".

2.2
A cidade colonial e sua modernização

Em seu livro "*O Rio de Janeiro do meu tempo"*, Luiz Edmundo (1957, p.24) descreve aquela que era a maior cidade do país em 1900 como "um triste e miserável agrupamento de telhados mais ou menos pombalinos, feio, sujo, torto, dessorando os vícios e os preconceitos da velha cidade de Mem de Sá". Ali, segundo ele, vivia-se em "plena morrinha colonial". Afonso Arinos de Melo Franco, em seu livro *Rodrigues Alves – apogeu e declínio do presidencialismo* (1973), classifica a rua do Ouvidor como uma "via colonial, intransitável para os recentes automóveis e também para os novos hábitos e novas idéias"[1]. Não é raro encontrar o adjetivo "colonial" aplicado de forma pejorativa às condições em que se encontrava a cidade antes da reforma urbana do início do século XX. Mas a que se referem exatamente autores como os acima citados? O que diferenciava uma rua colonial de outra, considerada moderna?

Segundo Nestor Goulart Reis Filho (1978, p. 22), até o século XVIII as ruas eram bastante uniformes, sem calçamento ou passeio, com residências construídas sobre o alinhamento das vias públicas e paredes laterais sobre os limites dos terrenos, não havendo jardins domésticos nem públicos. Os lotes tinham proporções bastante típicas, com frente muito estreita e grande profundidade. Por exemplo, na área desapropriada para a construção da Avenida Central eram comuns lotes com cinco ou seis metros de frente e 25 ou 30 metros de profundidade.

Devido à escassez ou mesmo falta de equipamentos, os traçados das ruas, quando determinados, dificilmente eram mantidos. Não havia um traçado rígido a ser seguido e as ruas existiam sempre "como um traço de união entre conjuntos de prédios e por eles era definida espacialmente" (Idem, 1978, p.24). Sobre essa época, escreve Reis Filho que

> (…) ainda eram desconhecidos os equipamentos de precisão da topografia e os traçados das ruas eram praticados por meio de cordas e estacas e não havia portanto possibilidade de serem mantidos, por muito tempo, traçados rígidos, sem que fossem erigidos os edifícios correspondentes.

[1] Citado por Paulo F. Santos em *Arquitetura e Urbanismo na Avenida Central* in *O Álbum da Avenida Central*, p. 25.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

As características urbanas e arquitetônicas tipicamente coloniais se mantiveram muito além do período do Brasil Colônia: elas adentraram o século XIX, e se conservaram quase as mesmas enquanto durou o sistema escravocrata. Afinal, não só a construção, mas também o sistema de uso da casa se apoiava no trabalho servil, que supria a ausência de equipamentos adequados nos centros urbanos, quer para o fornecimento de água, quer para o serviço de esgoto ou de retirada de lixo. O declínio da escravidão e o progresso tecnológico foram determinantes para que se transformassem as maneiras de construir e de morar. Aí se incluem a implantação das construções (sua relação com o espaço do lote) e a organização das águas e esgotos, que agora passavam a contar com instalações hidráulicas que já não mais se apoiavam na mão-de-obra escrava. A modernização dos transportes também teve sua influência sobre a arquitetura: com o aparecimento das linhas férreas e a intensificação da navegação fluvial, foi possível um uso mais freqüente de equipamentos pesados, como máquinas a vapor e serrarias, que acarretaram novas técnicas nos sistemas construtivos.

Entre 1850 e 1900 as construções já apresentavam algumas transformações notáveis, especialmente no que diz respeito aos esquemas de implantação e à distribuição interna dos cômodos. No primeiro item, em vez de ocupar toda a largura do lote as edificações passaram a se afastar dos vizinhos, fazendo surgir, assim, jardins laterais. Isso teve conseqüências diretas sobre o segundo item: novas soluções de plantas surgiram, pondo fim à tradição das alcovas. As alcovas, cômodos de permanência noturna onde dificilmente penetrava a luz do dia, também estavam ligadas a um tipo de distribuição interna em que a circulação se dava através dos cômodos (Figura 1). Juntamente com os recuos laterais, que passaram a oferecer possibilidades inéditas de arejamento e iluminação, surgiram os corredores, espaços específicos de circulação que proporcionaram maior privacidade aos outros ambientes.

Quando os lotes eram muito estreitos e os afastamentos não eram possíveis, criavam-se pátios de forma a promover entrada de luz e circulação do ar nas peças internas (Figura 2). Esses pátios, no entanto, só puderam ser adotados depois da disseminação do uso de calhas, condutores e manilhas que vieram resolver os problemas de escoamento de águas pluviais surgidos com telhados mais complicados, decorrentes de plantas mais complexas.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

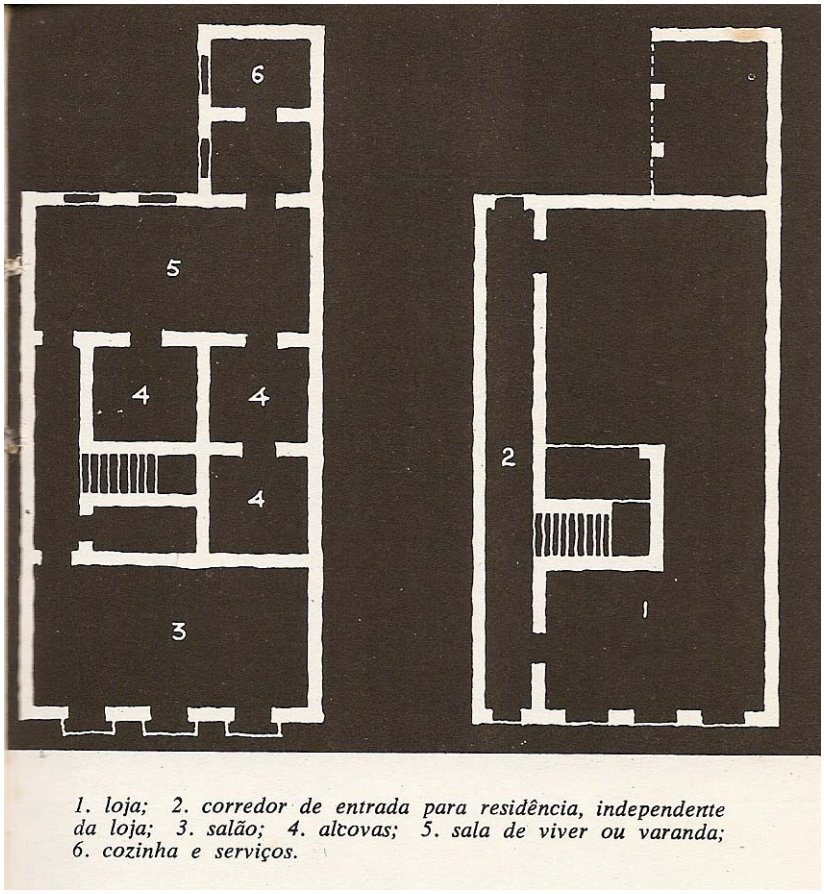

Figura 1: plantas do andar térreo e do primeiro pavimento de um sobrado do período colonial.*

Figura 2: planta de residência da segunda metade do século XIX.

* As fontes das figuras estão listadas em anexo no final deste trabalho.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

Mesmo com as novas técnicas construtivas já sendo aplicadas em algumas obras, o Rio de Janeiro ainda não correspondia à imagem moderna que se queria para a capital do país. Embora as feições de edifícios comerciais e residenciais começassem a se transformar, os esquemas urbanísticos continuavam os mesmos dos tempos coloniais, cuja principal característica era o alinhamento dos edifícios sobre a via pública. Essa organização espacial propiciava

> (…) um intenso entra-e-sai nas portas, uma diluição contínua de espaços – algo muito mais necessário à dura sobrevivência improvisada dia a dia pelos muitos pobres e miseráveis que povoavam as cidades brasileiras do que as ilusões de reclusão e discrição propaladas pelas elites. (Marins, 1998, p. 138)

As intervenções feitas pela reforma Pereira Passos para a construção da Avenida Central transformaram substancialmente a forma e a dimensão dos lotes dessa área. Em vez de terrenos estreitos e longos, foram instituídos formatos variados, na maioria das vezes invertendo a proporção usual, ou seja, tendo a frente uma dimensão bem maior do que a profundidade. Isto fez os arquitetos e construtores terem uma preocupação maior com as fachadas. Apesar de manter o alinhamento em praticamente toda a sua extensão e de os edifícios serem construídos de modo a ocupar toda a largura do lote, em alguns momentos houve também inovação na implantação dos imóveis. Isto se deu especialmente na parte institucional da Avenida, aquela onde se instalaram o Teatro Municipal e o Palácio Monroe, construções que ficaram assentadas no meio do terreno, deixando todas as suas faces à mostra. Nesses casos, os arquitetos tiveram que passar a se preocupar não apenas com uma, mas com as várias fachadas de seus projetos.

Na época em que Pereira Passos construiu seu plano de modernização para o Rio, esta era uma cidade dividida em treze freguesias urbanas. Dentre elas, a da Candelária constituía "o verdadeiro centro da cidade, onde se localizava grande parte do comércio importador e exportador, as grandes casas comerciais, vários consulados, bancos e companhias de navegação" (Abreu, 2008, p.42).

Exatamente por ser considerada a região mais importante da cidade, foi no Centro onde houve um empenho maior para que "o aspecto pitoresco e inconfundível de vila portuguesa"[2] fosse substituído por um cenário cosmopolita, que expressasse os valores e os modernos modos de vida das elites econômica

[2] Noronha Santos, F.A em *Meios de transporte no Rio de Janeiro, vol. 2, p. 88*, citado por Mauricio de A. Abreu, *Evolução Urbana no Rio de Janeiro,* p. 63.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

e política nacionais: “a importância cada vez maior da cidade no contexto internacional não condizia com a existência de uma área central ainda com características coloniais, com suas ruas estreitas e sombrias, e onde se misturavam as sedes dos poderes político e econômico com carroças, animais e cortiços” (Idem, p.60). Faltavam ainda a esse espaço construções suntuosas, exteriorizando a grandeza do país. Esta deveria estar representada em sua capital, especialmente nos espaços institucionais – um vazio que o projeto de Pereira Passos preencheu com o perfil monumental da Avenida.

2.3
Modernidade e velocidade

As máquinas a vapor que definiram a Revolução Industrial na Inglaterra no final do século XVIII foram a principal fonte de propulsão da modernidade. Aplicadas inicialmente à indústria têxtil, transformaram a velocidade de produção de tecidos, influindo na relação de oferta e procura dos produtos derivados dessa atividade e, é claro, nas forças sociais aí envolvidas. Tal tecnologia iria incidir ainda mais fortemente sobre a vida cotidiana da população do século XIX quando aplicada aos meios de transporte e conseqüentemente nas formas de comunicação, imprimindo aceleração inédita à circulação de pessoas, produtos e informações.

Plenamente configurada na Europa desde os anos 1870, a revolução científico-tecnológica teve influência decisiva sobre a sensibilidade de uma população urbana que exibia taxas de crescimento impressionantes. No Rio de Janeiro a população das freguesias urbanas triplicou entre os anos de 1870 e 1906, o que a tornava, assim como todas as grandes cidades que surgiam na época, “um ambiente muito mais abarrotado, caótico e estimulante do que jamais havia sido no passado” (Singer, 2004, p.96). Mas nem por isso a modernidade deixava de ser cultuada, mesmo porque, segundo Benjamin (1989, p.73), para viver a modernidade era preciso “uma constituição heróica”, diferentemente do período romântico, que glorificava “a renúncia e a entrega”. A nova intensidade de estimulação sensorial à qual estavam expostos os habitantes das metrópoles do início do século XX exigia uma atitude ativa: todos deveriam adaptar-se à experiência da velocidade, interiorizá-la, incorporá-la. Tais etapas constituem um processo que ainda hoje não terminou: ele é continuamente atualizado pelas inovações tecnológicas que, por sua vez, se nutrem do desejo de velocidades cada vez mais intensas.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

O desejo da velocidade está entre os principais fatores que alimentaram as buscas de novas tecnologias, com a energia do vapor dando lugar à da eletricidade e à dos derivados de petróleo e com as novas invenções como o telégrafo e o telefone criando possibilidades inéditas nas comunicações.

No início do século XX bondes elétricos e automóveis instauraram um novo ritmo nas cidades. A partir de então a preocupação com a facilidade de circulação passou a gerenciar o sistema viário: quanto mais livres e desobstruídos os caminhos destinados a essas máquinas, maior a rapidez com a qual elas poderiam percorrê-los. A reforma urbana do Rio de Janeiro foi pensada justamente para facilitar a circulação a partir da modernização do porto e de sua articulação com as novas vias, mais largas e francas, tornando-o mais apto a receber e distribuir o fluxo de passageiros e das mercadorias que ali chegavam.

As transformações radicais operadas pelo poder do Estado visavam a substituir uma ocupação "des-ordenada", ou seja, que há muito havia fugido da ordem desejada pela elite dirigente (talvez pela própria modificação dessa elite). Os becos e ruelas da cidade de configuração ainda colonial, apesar de intensamente povoados – ou talvez justamente por isso –, imprimiam-lhe um ritmo lento, estanque, incompatível com o desejo de mobilidade reclamado pelo capital, que dependia da circulação – uma circulação física e não, como hoje, "gaseificada" – para fazer valer a sua força. A expressão entre aspas se refere às possibilidades criadas pelos novos meios de comunicação, que garantem o funcionamento de grande parte da economia através de circulação de informações sem a necessidade de um deslocamento no espaço. Deleuze (2006, p. 221) utiliza um termo semelhante para contrapor fábrica e empresa, evidenciando as diferenças entre sociedades disciplinares e de controle:

> … a fábrica era um corpo que levava suas forças internas a um ponto de equilíbrio, o mais alto possível para a produção, o mais baixo possível para os salários; mas numa sociedade de controle a empresa substituiu a fábrica, e a empresa é uma alma, um gás.

As intervenções propostas pela reforma Pereira Passos se concentraram em uma área específica: o centro da cidade. Não exatamente o centro geográfico, mas o centro produtor de significado, ou, para usar o mesmo termo de Deleuze e Guattari (1996, p.87), o "centro de significância", como também o era, nessa época, o Rio em relação ao país. Formava-se assim um sistema de caixas de ressonância que propagavam as idéias produzidas pelos países "centrais", europeus. Para os autores acima citados,

> as sociedades com Estado se comportam como aparelhos de ressonância, elas organizam a ressonância, enquanto que as primitivas as inibem. O Estado

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

> portanto não se define apenas por um tipo de poderes, públicos, mas como uma caixa de ressonância para os poderes tanto privados quanto públicos.

É certo que as mudanças foram aplicadas pelo Estado, mas as idéias que as direcionaram partiram das crenças (no progresso, na ciência, na superioridade do modelo europeu) e desejos (de modernidade, de velocidade, de visibilidade) de alguns setores da sociedade que naquele momento constituíam a sua elite. Para que o desejado futuro "melhor" fosse atingido, era fundamental crer no planejamento, na racionalidade e na ciência que iriam arquitetá-lo. As mudanças na capital simbolizariam mudanças no mesmo sentido para o país, afinal uma nação estava ali sendo reinventada. Neste projeto se engajaram intelectuais que passaram a difundi-lo em crônicas e artigos, em jornais e revistas das mais variadas linhas. Um ideal de civilização começou a ser disseminado principalmente pela imprensa. Mas não apenas: ele também era buscado ou transmitido pela literatura e por outras manifestações culturais, estabelecendo o fluxo de forças que permitiu ao Estado exercer seu poder e levar a cabo as reformas urbana e civilizatória .

2.4
A moda no Rio pré reforma

Segundo Daniel Roche (2007, p. 20), "a lógica da roupa oferece uma maneira de compreender e um meio de estudar as transformações sociais que ocorrem nos aglomerados urbanos". No início do século XX os trajes dos habitantes do Rio de Janeiro, especialmente daqueles mais diretamente envolvidos na reforma urbana, eram construídos a partir de idéias semelhantes às que guiaram o processo de transformação da cidade. Idéias de modernidade – que implicavam, entre muitas outras coisas, cosmopolitismo e velocidade – tiveram uma influência fundamental na composição da aparência pessoal da classe burguesa carioca a partir do entendimento que estas faziam de tais conceitos, relacionando-os, sempre, com os padrões adotados pela burguesia européia.

Esta, por sua vez, desde a Revolução Francesa empenhava-se em buscar modelos de prestígio, ora copiando procedimentos do Antigo Regime, adotando peças ou formas que colocavam em evidência seu distanciamento do trabalho braçal, ora forjando suas próprias estratégias de distinção. Tais estratégias incluíam uma certa ideologia moral do bom gosto, do bom tom, da decência, da respeitabilidade e do controle próprio, impossíveis de serem alcançados apenas

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

pelo poder de compra. Para ter distinção não bastava ser bem-nascido ou muito rico: era preciso ter sutileza e discernimento, ser portador de um certo *savoir-vivre*, conhecer os bons costumes, os segredos do bem vestir e o universo infinito de suas nuances (Perrot, 1981, p. 158).

O século XIX estabeleceu um novo patamar na história da moda. Foi durante os anos 1800 que a moda passou a envolver uma população muito mais numerosa do que a da aristocracia, classe a que este processo esteve restrito em seus primórdios, desde o século XIV. Isso se deveu em grande parte ao fato de que no século XIX a organização da sociedade ocidental passou a permitir uma mobilidade social impensável durante os séculos anteriores, marcados pela hierarquia rígida da vida de corte.

Para Philippe Perrot (1981, p. 45) é através da distribuição e circulação da riqueza no interior de estruturas sociais móveis que se torna possível a modificação do ritmo de evolução das formas do vestuário e a subversão da organização dos signos vestimentares do prestígio e do poder. Durante o Antigo Regime, por exemplo, o uso de cores mais vibrantes, de difícil obtenção, como o vermelho e o púrpura, foi um desses símbolos de prestígio; à burguesia, ainda sem poder político, ficavam destinadas as tinturas de cores sóbrias. Logo após a Revolução Francesa, nos primeiros anos do século XIX, as cores do traje aristocrático passaram a ser estigmatizadas e mesmo banidas do vestuário, tanto masculino como feminino. As classes que tomaram o poder buscaram afirmar sua respeitabilidade por uma aparência completamente distinta da que a aristocracia havia utilizado, optando por roupas de aparência despojada, sem a carga decorativa e custosa da vestimenta dos nobres do Antigo Regime.

Lipovetsky (1989, p. 42) afirma que a moda só pôde ser agente desta "revolução democrática" por estar acompanhada

> mais fundamentalmente por um duplo processo de conseqüências incalculáveis para a história de nossas sociedades: a ascensão da burguesia, por um lado, e o crescimento do Estado moderno, por outro, os quais, juntos, puderam dar uma realidade e uma legitimidade aos desejos de promoção social das classes sujeitas ao trabalho.

O vestuário das camadas dominantes no Brasil no período colonial nunca atingiu a sofisticação das cortes européias, já que um interesse mais efetivo pela moda só veio a se instaurar aqui no começo do século XIX. A chegada da corte de D. João VI e a abertura dos portos fez surgir no Rio de Janeiro um comércio de produtos de luxo e de trajes importados, que se concentrou, em grande parte, nas mãos de estrangeiros, em especial franceses e ingleses (Rainho, 2002, p. 51).

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

Até então aos trajes das classes abastadas não faltava luxo, mas sutileza. No afã de marcarem sua situação social, homens e mulheres compunham uma aparência feita de exageros, ostentando vestes caras, feitas de tecidos preciosos, trazidos do Oriente, que faziam da roupa,

> (…) das cores mais variegadas e vistosas, com a mais exagerada aplicação de adornos, tais como passamanes, espiguilhas, debruns, galões de ouro, botões de prata, colchetes sobredourados, carassuilhas de metal, pestanas lavradas, (...) um estandarte vistoso atraindo a atenção de todo mundo. (Omegna, 1970, p. 145)

É somente durante o Segundo Reinado, em meados do século XIX, com a introdução de indústrias parisienses no Rio de Janeiro, que começa a ser despertado na população o entusiasmo pela civilização francesa. São indústrias variadas, mas ligadas, de uma forma ou outra, a um consumo de luxo: indústrias de carruagens, vidros, papel, mobílias, além da indústria do frio, que vendia gelo e servia sorvete no café *Cercle du Commerce*. Também são de franceses as principais editoras após a Independência, como é o caso da pequena oficina de Eduardo Laemmert, que, em 1848, se converte numa importante tipografia, estereotipia e encadernação, passando depois a constituir a conhecida *Companhia Tipográfica do Brasil*. Sua atuação foi de grande importância para divulgar o pensamento brasileiro, ao lançar à venda centenas e mais centenas de livros e publicações (Morales de Los Rios Filho, 2000, p. 302).

Consta ainda desse período a instalação na cidade de muitas outras indústrias, tanto estrangeiras como brasileiras, que fabricavam desde pianos ou tijolos a chapéus, pólvora, cartas de jogar, cerâmica, cola, licores, charutos, cigarros e velas. Tais indústrias foram incrementadas principalmente a partir de 1840, quando as famílias que tinham enriquecido com a agricultura começavam a empregar capitais na produção de itens variados. Movidas a vapor ou a motores hidráulicos, elas contavam com forte proteção oficial, que chegou a taxar em 60% a mercadorias estrangeira cujo similar já estivesse sendo produzido no Brasil (Idem, p. 296).

Em aproximadamente oitenta anos, da abertura dos portos em 1808 à proclamação da República em 1889, o Rio de Janeiro é impelido a se modernizar. Após essa data o ritmo já intenso se acelera ainda mais. Todas essas novidades irão mudar as feições não só da cidade, mas também do modo de vida de seus habitantes, principalmente da elite econômica, que definitivamente não será mais a mesma dos tempos coloniais ou do Segundo Reinado. Ela sofrerá modificações tanto em sua estrutura, com “a gente de dinheiro das cidades” fazendo parte de sua composição, quanto em seu modo de vida, mais urbano que rural (Freyre, 1961, p. 18).

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

Com a economia cafeeira em declínio e o aumento significativo das atividades comerciais a aristocracia rural foi perdendo o seu prestígio. Uma cadeia de transportes ferroviários e de cabotagem ligava o Rio a muitas das regiões do país e possibilitava o abastecimento de seu comércio com produtos importados que chegavam em modernos e velozes transatlânticos. O novo sistema deslocou o centro de gravidade dos domínios rurais para os centros urbanos. Segundo Sevcenko,

> a mudança da natureza das atividades econômicas do Rio foi de monta (...) a transformá-lo no maior centro cosmopolita da nação, em íntimo contato com a produção e o comércio europeus e americanos, absorvendo-os e irradiando-os para todo o país. (Sevcenko, 2003, p. 40)

Se o Rio de Janeiro do século XIX era descrito como uma cidade colonial por conta de suas ruas estreitas e de traçado irregular, podemos dizer que em relação aos trajes usados pela maior parte de sua população até os anos próximos à Proclamação da República ele pouco havia se afastado da imagem orientalizante que imperava no tempo do Brasil Colônia. Segundo Gilberto Freyre (1987: 130),

> um Brasil colônia que vinha absorvendo não poucos orientalismos, inclusive quanto aos usos das cores vivas nos trajos tanto de homens como de mulheres elegantes, essa absorção, por parte das mulheres, parecendo ter-se estendido a penteados e adornos de um modo que resistiria, em não poucos casos, à referida europeização.

É preciso lembrar que até então duas vertentes estavam embutidas nas formas de vestir aqui no Brasil: a européia e a oriental, já que provinham em grande parte de “um Portugal metrópole, ele próprio um tanto oriental no seu modo singular de não ser de todo europeu” (Idem, p.130). Mas não apenas por isso: a grande população proveniente da África formada pelo tráfico de escravos contribuía para a diversificação dos trajes em terras brasileiras. Segundo Adolfo Morales de Los Rios Filho (2000, p.62), em 1850 a população do Rio de Janeiro era de 270 mil habitantes, dos quais 111 mil eram escravos, que traziam de sua cultura indumentárias drapeadas e coloridas, frequentemente vistas nas ruas da capital antes e mesmo depois da reforma urbana do início do século XX.

É certo que é muito mais fácil, fisicamente, operar transformações nas roupas do que na estrutura de uma cidade ou mesmo em sua arquitetura. No entanto, as mudanças que a moda propõe muitas vezes esbarram em dificuldades culturais tão difíceis quanto a demolição de edifícios. Durante os três primeiros quartos do século XIX, mesmo com as elites brasileiras acompanhando de muito perto as modas e modismos surgidos no Velho Mundo e mandando confeccionar seus trajes de acordo com as silhuetas e os detalhes

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

propagados pelas revistas de moda francesas que aqui chegavam, suas aparências ainda se distinguiam daquelas tomadas como modelo, especialmente no caso feminino. Um exemplo disso são os volumosos vestidos das décadas de 1850: na Europa eram geralmente coloridos em delicados tons florais, enquanto que no Brasil a predileção recaía sobre cores mais sóbrias e escuras, por instituírem um contraste imediato com as roupas coloridas pelas quais as camadas mais populares tinham grande apreço.

Essa aparência mais pesada se explica também porque nesta época, em meados do século XIX, boa parte da elite brasileira ainda estava bastante ligada ao meio rural. Neste ambiente a exibição do prestígio apoiava-se mais diretamente "nos bens efetivos, a terra, os escravos, os filhos, a mulher, desprezando os 'símbolos' da situação social, dominantes na cultura urbana" (Souza, 1987, p.119). O gosto e as maneiras urbanas européias passaram a ser adotados de forma mais canônica. Isto aconteceu principalmente na medida em que o patriarcado rural que havia se consolidado nas casas-grandes de engenho e de fazenda ia perdendo lugar para a burguesia das grandes cidades – também composta pelos descendentes daqueles, que depois de se formarem em bacharéis e médicos se recusavam a voltar para a roça (Freyre, 1961, p.18).

A paulatina transferência da elite brasileira do campo para as cidades, somada à construção das estradas de ferro e o desenvolvimento da imprensa, viriam alterar em muito todo o sistema de construção da aparência pessoal. A partir de então, as maneiras e a facilidade com que se lidava com os intrincados movimentos da etiqueta urbana importava tanto quanto as cores, os tecidos e os cortes em voga:

> O manejo concomitante da cartola, da bengala e das luvas, por exemplo, dava lugar a uma ritmia especial de movimentos que se espraiava no jogo harmonioso da saudação, na própria cadência do andar, a classe revelando-se com a mesma segurança na maneira de atar a gravata e no jeito de movimentar a bengala (Souza, 1987, p.137).

As ocasiões para exibir peças mais requintadas se tornaram mais freqüentes com as festas da corte, mas isso não significou de imediato uma sofisticação generalizada, como alerta Lilia Moritz Schwarcz (1998: 116) ao comentar o gosto da sociedade carioca pela moda parisiense durante o reinado de D. Pedro II:

> Não se enganem, portanto, aqueles que pensam que o Rio de Janeiro é Paris. A corte era uma ilha cercada pelo ambiente rural, por todos os lados, e a escravidão estava em qualquer parte. No fundo, a elegância européia e calculada convivia com o odor das ruas, o comércio ainda miúdo e uma corte diminuta, e muito marcada pelas cores e costumes africanos.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

Nesta época a rua do Ouvidor já se constituía como um dos principais locais da cidade para ver e ser visto. Ali se debatiam todas as questões da política, do comércio e da literatura, das artes e sobretudo das modas. Pelas suas calçadas, senhoras passavam com saias amplas e longas, "parando como borboletas que pousam pelas vitrines de flores, jóias, sedas, grinaldas"[3]. É importante ressaltar que isso tudo acontecia em um espaço bastante exíguo, em pouco mais de cem metros de extensão de uma rua ainda bastante estreita, com seis metros e oitenta centímetros de largura. Apesar de composta por ruas acanhadas, era nessa região que estavam estabelecidos o comércio mais sofisticado, as sedes de jornais e os cafés, as confeitarias e os restaurantes mais prestigiados da cidade.

A reforma urbanística comandada por Pereira Passos iria alterar significativamente a relação da população burguesa com esses espaços de convívio, dando aos passantes maior visibilidade nos novos e amplos espaços públicos. Ao mesmo tempo, estabelecia uma espécie de patrulhamento civilizatório que zelava por aparências e comportamentos com regras bastante definidas.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0710829/CB

[3] Lilia Moritz Schwarcz, *As barbas do Imperador*, p. 108 citando J.W. de Araújo Pinho, *Salões e damas do Segundo Reinado*, p. 125.