



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Educação e Humanidades

Faculdade de Formação de Professores

Adauto Tavares Araujo

**Administração pública e reformas: um estudo sobre a produção intelectual
de Carlos Sampaio (1920 – 1930)**

São Gonçalo

2016

Adauto Tavares Araujo

Administração pública e reformas: um estudo sobre a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920 – 1930)

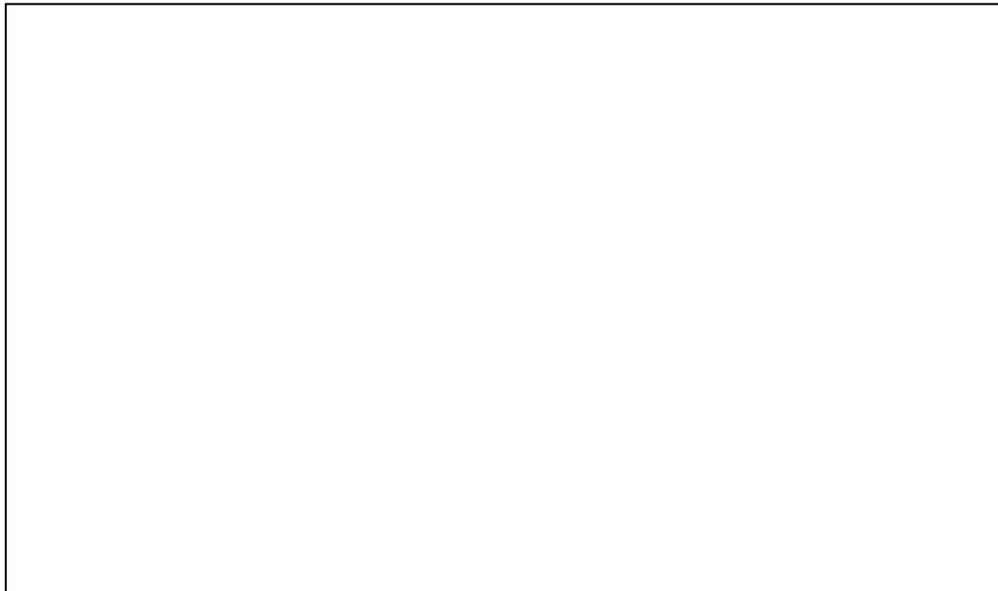
Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em História Social, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Social do Território.

Orientadora: Prof. Dra. Maria Leticia Corrêa

São Gonçalo

2016

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ/REDE SIRIUS/BIBLIOTECA CEH/D



Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta dissertação, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Adauto Tavares Araujo

Administração pública e reformas: um estudo sobre a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920 – 1930)

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em História Social, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: História Social do Território.

Aprovada em:

Banca Examinadora:

Prof.^a Dra. Maria Letícia Corrêa (orientadora)
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Prof.^a Dra. Ana Paula Barcelos Ribeiro da Silva
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Prof. Dra. Surama Conde Sá Pinto
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Prof.^a Dra. Karoline Carula (Suplente)
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

São Gonçalo

2016

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a três pessoas especiais: Fátima, minha mãe; Graça (*in memoriam*), tia que me deixou precocemente; e Marianna, minha futura esposa.

AGRADECIMENTOS

Os últimos trinta meses foram de extrema importância em minha trajetória. Tive a oportunidade de continuar os meus estudos, graças ao apoio da minha família, amigos, professores e instituições. E, neste momento, eu fico muito feliz em poder agradecer a todos que me permitiram chegar ao fim de mais uma jornada, porque acredito que esta vitória não é individual, mas coletiva.

Gostaria de agradecer a Comissão de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) pela bolsa de estudo concedida para a realização deste trabalho. Deixo o meu muito obrigado à Universidade do Estado do Rio de Janeiro, instituição em que ingressei, em 2009, a partir do sistema de reserva de vagas para negros, e que contribuiu desde então para a minha formação profissional.

A minha orientadora, professora Maria Letícia, agradeço por sua orientação desde os tempos de iniciação científica. Obrigado por estar sempre disposta a me auxiliar na reflexão e escrita deste trabalho. Também gostaria de reiterar a sua leitura atenta e crítica, que foi fundamental em todos os momentos deste mestrado.

À professora Surama Pinto, agradeço por sua colaboração fundamental por ocasião do exame de qualificação. O seu olhar sobre o meu trabalho me permitiu repensar e aprofundar questões que tomam vulto nesta dissertação.

Às professoras Ana Paula Barcelos e Célia Tavares, pelas disciplinas ministradas na pós-graduação. Ambas foram importantes para a construção deste trabalho, e por trazerem reflexões pertinentes sobre o ofício do historiador durante as aulas. Ana Paula, um obrigado também, pela parceria e confiança na organização de eventos acadêmicos durante o mestrado. Foram fundamentais para o meu crescimento profissional. Estendo o meu agradecimento aos professores que fazem parte do Departamento de Ciências Humanas, especialmente ao Carlos Mauro de Oliveira Júnior, sempre tão solícito e disposto a ajudar.

À minha mãe, que sempre se mostra tão orgulhosa dos caminhos que estou trilhando. Obrigado por se preocupar em criar as melhores condições para que eu estude e também por me obrigar – de vez em quando – a parar de estudar e me divertir um pouco. Você é um exemplo para mim, te amo tanto! À Rafaela, minha querida irmã, valeu por sempre ter me ajudado. Graça, minha tia, infelizmente você nos deixou precocemente e repentinamente, mas tenho absoluta certeza que está muito feliz com essa conquista. Nos veremos um dia!

À Marianna, minha noiva e futura esposa – o nosso dia está chegando – eu só tenho agradecer por toda atenção e apoio que você me deu. Não sei como consegui viver tanto tempo sem o seu sorriso diário. Peço desculpas pelas minhas ausências e também pelas constantes reclamações de como a vida pós-graduando é dura. Obrigado por sempre me ouvir e por acreditar tanto no meu potencial. Te amo demais!

Aos meus amigos, Nádia e Mil. Obrigado por me ajudarem a construir uma amizade sólida, verdadeira e pura. A vida se tornava mais fácil, ao falar com vocês e me divertir, sem perceber a hora passar. O nosso *Oi, Oi, Oi* nunca irá morrer. Vih, Dani, Thiago Júnior e Diego Deziderio: não consigo me ver fazendo o mestrado sem vocês. Foram primordiais para amenizar esta dura jornada. Vih, um obrigado especial pela nossa amizade de longa data.

Diego Morin, muito obrigado pelos conselhos e pela tranquilidade que me passava. Você sabe que foi fundamental neste trabalho, sempre disposto a me ajudar, mesmo após a mudança de estado. Camila Bogéa e Thiago Nascimento, não sei como agradecer por estarem tão presentes na minha vida ultimamente, me proporcionando doses diárias de gargalhadas. Efetivamente, tornaram esses meses bem mais leves. Rozely Vigas, obrigado por ser a voz da sabedoria.

Gostaria de agradecer a todos que em algum momento desses dois anos e meio me perguntaram como está sendo o mestrado. A preocupação de vocês me mostrou como estou rodeado de ótimos amigos, que se importam comigo. Não escreverei o nome de todos aqui, porque fatalmente esquecerei alguém. Aproveito, em especial, para anotar o meu agradecimento às orações do meu querido padrinho, Sidão.

Por fim, gostaria de registrar, de forma escrita, um agradecimento que faço todos os dias: a Deus, por estar comigo em todos os momentos, e à Nossa Senhora Auxiliadora, que sempre me ampara.

RESUMO

ARAÚJO, Adauto Tavares. *Administração pública e reformas: um estudo sobre a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920 - 1930)*. 2016. 165 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2016.

O objetivo desta dissertação é analisar a produção intelectual do Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, engenheiro que teve atuação de destaque nos debates sobre as reformas urbanas do Rio de Janeiro ao longo da Primeira República. Analisaremos aqui os discursos, artigos e textos que, produzidos por Carlos Sampaio, foram reunidos em livros na década de 1920, como *Memória Histórica* (1924), *Discursos e Notas* (1925), *Administração da Municipalidade* (1927) e *Ideias e Impressões* (1929). Situando a trajetória do engenheiro a partir das reflexões realizadas por Pierre Bourdieu, e entendendo a sua ação como intelectual, seguindo a contribuição de Antonio Gramsci, temos como intuito sublinhar que Sampaio buscou defender a legitimidade de sua intervenção na cidade, construindo uma memória sobre a sua administração, além de manifestar-se sempre favorável à entrada de capital estrangeiro para a realização das obras sob a rubrica de melhoramentos urbanos.

Palavras-chave: Carlos Sampaio. Produção Intelectual. Trajetória.

ABSTRACT

ARAÚJO, Adauto Tavares. *Administração pública e reformas: um estudo sobre a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920 -1930)*. 2016. 165 f. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2016.

The aim of this work is to analyze the intellectual production of Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, an engineer who had an outstanding performance in the debates on urban reforms of Rio de Janeiro during the First Republic period. Here we analyze the speeches, articles and texts that were written by Carlos Sampaio, that were published in books in the 1920s, as *Memória Histórica* (1924), *Discursos e Notas* (1925), *Administração da Municipalidade* (1927) e *Ideias e Impressões* (1929). By analysing the biography of the engineer, from the theoretical perspective of Pierre Bourdieu, and by understanding his action as an intellectual, by following the contribution of Antonio Gramsci, we have the intention to emphasize that Sampaio sought to defend the legitimacy of his intervention on the city, to build a memory on his management, as well as encouraging foreign capital to carry out the works on urban improvements.

Keywords: Carlos Sampaio. Intellectual. Trajectory.

Lista de Ilustrações

| | |
|---|-----|
| Quadro 1 – População do Rio de Janeiro..... | 38 |
| Quadro 2 – Evolução da categoria dos professores na Escola Politécnica (1974-1937)..... | 58 |
| Ilustração 1 – Fotografia de Carlos Sampaio | 105 |

Sumário

| | |
|--|-----|
| Introdução | 12 |
| 1 - <i>O progresso a partir da técnica: os engenheiros e as reformas urbanas no Rio de Janeiro</i> | 23 |
| 1.1. Reformas urbanas e historiografia: discussões e contribuições | 29 |
| 1.2. Os projetos de melhoramentos e a modernização do Rio de Janeiro: engenheiros e engenharia | 34 |
| 1.3. Projetos de melhoramentos: engenheiros e engenharia na Primeira República | 41 |
| 1.4. Os reformadores: a Escola Politécnica do Rio de Janeiro | 50 |
| 1.4.1. O ensino de engenharia no Brasil..... | 50 |
| 1.4.2. A Academia Real Militar | 52 |
| 1.4.3. O caminho para o ensino civil: A Escola Central | 53 |
| 1.4.4. A Escola Politécnica do Rio de Janeiro..... | 55 |
| 2. <i>Carlos Cesar de Oliveira Sampaio: trajetória e construção da memória</i> | 61 |
| 2.1 - Biografia, trajetória e história | 62 |
| 2.1.1. Carlos Sampaio: engenheiro, professor e empresário | 64 |
| 2.1.2. Carlos Sampaio: o prefeito e a administração da cidade (1920-1922)..... | 75 |
| 2.2. A construção da memória: homenagens, obituários e textos sobre Carlos Sampaio | 85 |
| 3. <i>Administração pública e reformas: a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920-1930)</i> | 107 |
| 3.1 - O repertório intelectual de Carlos Sampaio a partir das ideias de salubridade, embelezamento e circulação..... | 112 |
| 3.2 - Combatendo a insalubridade: a questão sanitária nos remodelamentos urbanos de Carlos Sampaio..... | 116 |
| 3.3 - De pestilenta a maravilhosa: o embelezamento da Capital Federal | 123 |
| 3.4 - Racionalização do espaço urbano: o tema da circulação e o desenvolvimento comercial | 126 |
| 3.5 – A Lagoa Rodrigo de Freitas: salubridade e embelezamento na região | 129 |
| 3.6 - A demolição do Morro do Castelo como síntese das obras reprodutivas | 133 |
| 3.7 – Carlos Sampaio e o Plano Agache: as críticas do engenheiro..... | 141 |
| 3. 8 - A administração da municipalidade e o regime de déficits..... | 143 |
| 3.9 – Modernização e reformas: a produção intelectual de Carlos Sampaio..... | 147 |
| Considerações finais..... | 149 |
| Referências Bibliográficas | 155 |

Introdução

Nos últimos anos, a cidade do Rio de Janeiro passou a sofrer uma série de intervenções, a partir de projetos executados pelo governo municipal, tendo por objetivo a valorização de determinadas regiões da cidade, como é o caso da zona portuária e da Barra da Tijuca, e também a realização de grandes eventos, como a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016.

Este tipo de ação do executivo municipal não é algo inédito para a cidade que, desde a transferência da Corte, em 1808, passou por diversas transformações que estavam diretamente ligadas com as questões de seu tempo, a partir da implementação de um conjunto de obras. Entretanto, foi com o advento da República que o debate sobre as reformas urbanas no Distrito Federal ganhou corpo e se intensificou, tendo os melhoramentos por objetivo ordenar o espaço da cidade no processo de integração do país à modernidade capitalista. Engenheiros, médicos, sanitaristas e políticos se envolveram nos debates, buscando emitir suas ideias em torno da importância da realização destes empreendimentos.

A presente dissertação tem por objetivo analisar a produção intelectual do engenheiro Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, editada na década de 1920, identificando representações associadas às ideias de salubridade, embelezamento, circulação e progresso material na formulação das propostas de intervenção do espaço urbano do Rio de Janeiro.

Para compreendermos a ação de Carlos Sampaio, acreditamos ser indispensável que nos detenhamos acerca da trajetória deste engenheiro, tendo em vista que foram as redes de sociabilidade por ele criadas que permitiram a viabilização de seus projetos. Nesse sentido, examinaremos suas relações com investidores estrangeiros, como Frederick Pearson, Percival Farquhar e Alexander Mackenzie, com outros engenheiros, como Luis Rafael Vieira Souto e André Gustavo Paulo de Frontin, e com políticos, como Eptácio Pessoa, mapeando, desse modo, as redes em que esteve envolvido.

A escolha de Carlos Sampaio como objeto deste trabalho reside no fato de ele ter tido uma atuação de vulto nos debates sobre os melhoramentos urbanos, além da disponibilidade do conjunto de discursos, livros e artigos, produzidos pelo engenheiro, tendo como tema central as reformas urbanas.

Na Primeira República, deu-se a consolidação da imagem dos engenheiros como agentes do progresso nacional, os quais assumiram um papel de destaque nos debates

sobre as intervenções necessárias para a adequação da *urbe* aos novos padrões de civilização e progresso. Segundo Vânia Cury, a categoria profissional dos engenheiros tomou para si o “dever moral” de transformar o aperfeiçoamento das condições materiais do país em uma bandeira ideológica, em defesa do processo civilizatório nacional¹.

A partir de sua nomeação como prefeito do Distrito Federal, em 1920, Carlos Sampaio colocou em evidência seus projetos para a cidade e teve a possibilidade de implementá-los. Após o fim da gestão, em 1922, escreveu artigos e livros, ora apresentando o seu ponto de vista sobre as reformas e o seu legado para cidade, ora defendendo-se de seus críticos, concorrendo para delimitar o campo de atuação de engenheiros e arquitetos no final da Primeira República. Buscava reafirmar o seu ponto de vista sobre as reformas urbanas, demarcando seu lugar na discussão, mas também almejando criar uma memória sobre a sua gestão na municipalidade do Distrito Federal.

A análise das primeiras décadas do século XX nos permite indicar que o debate sobre as reformas urbanas foi então se fortalecendo no país. Os melhoramentos ocorreram em um contexto de consolidação do novo regime político no Brasil, sendo importantes no sentido de integrar novos atores sociais, como engenheiros, militares e industriais, no debate sobre o progresso.

Nesse período, as intervenções urbanas tornaram-se o meio para a afirmação das aptidões e anseios de mudança dos engenheiros, que participaram ativamente nos debates sobre as reformas². Entendemos que esses profissionais buscaram retomar o tema do progresso que havia sido tratado pela geração de 1870³.

Conforme apontado por Simone Kropf, o debate sobre as reformas urbanas constituiu um meio para a afirmação da identidade intelectual e social específica dos engenheiros, que se intitulavam como agentes do programa de estruturação de uma nova ordem na sociedade brasileira, indicando que esses profissionais acreditavam ser

¹ CURY, Vânia Maria. *Engenheiros e empresários: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin (1903-1933)*. Niterói: UFF, 2000 (doutorado em História). p. 38.

² KROPF, Simone Petraglia. *Os construtores da cidade: o discurso dos engenheiros sobre o Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX*. Projeto História. São Paulo, v. 13, jun. 1996. pp. 179-187.

³ ALONSO, Ângela. Apropriação de ideias no Segundo Reinado. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial – vol. III*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. pp. 83-118.

capazes de conduzir as ações necessárias para adequar o Brasil aos ideais de progresso e civilização⁴.

Além de servir de “vitrine” do Brasil para o mundo, as reformas urbanas na capital federal contribuiriam, de forma contundente, para uma maior integração da economia brasileira ao capitalismo mundial. Segundo Nicolau Sevcenko, o início da fase republicana no Brasil foi marcado pelo aparecimento de uma sociedade fortemente enraizada em valores burgueses, que foi resultado do enquadramento do Brasil “nos termos da nova ordem econômica mundial instaurada pela Revolução Científico-Tecnológica, por volta de 1870”⁵.

Uma das consequências da Segunda Revolução Industrial foi a expansão imperialista, com os países centrais buscando novos mercados e matérias-primas nas nações periféricas. No Brasil, esse processo associou-se, também, ao desenvolvimento dos projetos de remodelação urbana, a partir da década de 1880. As reformas eram necessárias para melhorar o escoamento dos produtos agrícolas e instalar um novo projeto de cidade. Segundo Marly Motta, os melhoramentos foram uma resposta às necessidades da “face urbana” das atividades agroexportadoras, em função da inserção do Rio na economia mundial⁶. Nesse sentido, tais intervenções estão inseridas no contexto da modernização⁷ do país.

Por outro lado, as reformas no Rio de Janeiro não estavam ligadas apenas a questões como, por exemplo, a da construção ou expansão das redes viárias e sanitárias, mas, também, a uma reformulação de valores que os habitantes da cidade carregavam consigo. Pode-se exemplificar esse aspecto nas alterações nas vestimentas e rotinas da

⁴KROPF, Simone Petraglia. *Op. Cit.* Passim.

⁵ SEVCENKO, Nicolau. *A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Cosac Naify, 2010. p. 12.

⁶ MOTTA, Marly. *Rio, cidade-capital*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004. p. 30.

⁷ Segundo Marshall Bermann, entre os séculos XVI e XX o mundo acompanhou uma série de mudanças, como por exemplo, o advento do capitalismo, as revoluções políticas, a revolução industrial, a explosão demográfica, a expansão capitalista para as regiões periféricas, que transformaram as relações de trabalho, cultura e política das sociedades ocidentais. Tais alterações estão relacionadas com o processo de modernidade, que, como ressaltou Bermann, *despeja homens e mulheres num turbilhão de permanente desintegração e mudança*, sendo os processos que dão vida a esse turbilhão chamados de *modernização*. BERMANN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. p. 24.

população. Nicolau Sevckenko designa tal conjunto de mudanças de regeneração⁸, associando as reformas urbanas a um processo ainda mais amplo. Para Marly Motta, houve a tentativa de implantação de novas “usanças e costumes” nesse espaço remodelado, segundo padrões vigentes nas cidades consideradas civilizadas⁹.

Com o intuito de demarcar seus espaços no debate, os engenheiros buscaram afirmar a imagem de “médicos da cidade”, consolidando uma atuação nos projetos de saneamento e embelezamento. Conforme apontou André Nunes de Azevedo, a engenharia deveria ser classificada como indispensável no processo de promoção da salubridade da urbe, ou seja, enquanto os médicos deveriam cuidar do corpo humano, os engenheiros cuidariam do corpo urbano¹⁰, isto é, da cidade.

Um dos conhecimentos que marcou o pensamento sobre a cidade foi o ideal sanitário, que buscava estabelecer postulados que visavam sanear o corpo e se voltavam à moralidade dos indivíduos, principalmente dos trabalhadores¹¹. Simone Petraglia Kropf aponta que foi nesse contexto que os engenheiros passaram a se apresentar como indispensáveis ao bom andamento das reformas, por acreditarem deter o saber “competente” sobre o reordenamento da cidade¹².

Sidney Chalhoub aponta que existia nesse imaginário a possibilidade de uma gestão científica dos problemas da cidade, ou seja, que estivesse acima dos interesses particulares e dos conflitos¹³, o que propiciava a escolha de agentes técnicos, como os engenheiros, para importantes cargos na administração pública.

Segundo Lucia Silva, na década de 1920 o Estado passou a ser visto com responsável pela gerência e pela solução dos problemas urbanos, a partir da ação de um novo especialista na intervenção do território na cidade, que era o urbanista, o qual aliava os saberes formulados pelos engenheiros e arquitetos na criação de postulados

⁸SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: Idem (org.). *História da vida privada no Brasil: República, da Belle-Époque à Era do Rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, Vol. 3, pp. 513-619.

⁹MOTTA, Marly. *Op. Cit.* p. 30.

¹⁰ AZEVEDO, André Nunes. *Da Monarquia à República: um estudo dos conceitos de civilização e progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906*. Rio de Janeiro: PUC, 2003 (doutorado em História). p. 120.

¹¹*Ibidem.* p. 23.

¹² KROPF, Simone Petraglia. *Op. Cit.* p. 182.

¹³*Ibidem.* p. 35.

próprios sobre a cidade¹⁴. Desse modo, a figura do urbanista não surgiu para suprimir os engenheiros e os arquitetos nos debates, mas conjugando as duas áreas de conhecimento.

Ao ocuparem a estrutura administrativa do Estado, engenheiros e arquitetos garantiram legitimidade para as suas intervenções no *lócus* urbano, a partir de um discurso que opunha a técnica à política, constituindo assim uma elite burocrática na administração pública¹⁵. O engenheiro Carlos Sampaio assumiu um papel de relevo nesse espaço, a partir da associação de sua trajetória ligada às obras no Distrito Federal sob a rubrica de melhoramentos urbanos e de suas redes de sociabilidade.

Surama Pinto destaca que a presença de engenheiros na administração do município é compreensível se consideramos o fato de que havia um esforço concentrado para transformar o Rio de Janeiro em metrópole moderna¹⁶. Já Vânia Cury aponta que, ao se apresentarem como portadores dos critérios técnicos, e não políticos, os engenheiros estavam trazendo para seu foro exclusivo o poder de decisão sobre inúmeras questões com as quais se conjugava o desenvolvimento do país¹⁷. Foi neste contexto que Carlos Sampaio foi convidado pelo presidente Epitácio Pessoa para assumir a Prefeitura do Distrito Federal, em 1920, após a renúncia de Milcíades Sá Freire.

Nos discursos e artigos publicados na década de 1920, após a passagem pela Prefeitura, Carlos Sampaio buscou defender seu ponto de vista acerca das necessidades e dos objetivos das reformas urbanas realizadas em sua gestão. A partir da leitura desses textos, é possível destacar que os temas relacionados a salubridade, embelezamento, circulação e administração pública tiveram centralidade em sua produção intelectual.

O ponto de partida para o desenvolvimento deste trabalho é a análise da produção intelectual de Carlos Sampaio que, formada por artigos diversos veiculados em jornais, foi reunida posteriormente em coletâneas. Utilizaremos os livros *Memória Histórica*¹⁸, *Ideias*

¹⁴ SILVIA, Lucia. *Op. Cit.* p. 19.

¹⁵ *Ibidem.* pp. 22-23.

¹⁶ *Ibidem.* p. 53.

¹⁷ CURY, Vânia Maria. *Op.Cit.* p. 38.

¹⁸ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. Lisboa: LUVMEN, 1924.

e impressões¹⁹, *Discursos e Notas*²⁰ e, por fim, *A administração da Municipalidade do Rio de Janeiro*²¹, buscando compreender os argumentos mobilizados por Carlos Sampaio na defesa de sua gestão e o seu ponto de vista sobre as reformas urbanas do Distrito Federal, e também analisar sua inserção nos mesmos debates.

É preciso, portanto, indicar os principais interlocutores de Carlos Sampaio quando da formulação desses textos. Em muitos momentos, o engenheiro estava dialogando diretamente com as críticas do seu sucessor na prefeitura, o também engenheiro Alaor Prata, que, após assumir a municipalidade, interrompeu as obras iniciadas por Sampaio, acusando-o de ter sacrificado os cofres da prefeitura com empréstimos.

Outro interlocutor do engenheiro foi o *Jornal do Commercio*, que apoiava as medidas de austeridade tomadas por Alaor Prata, reforçando a acusação de que a gestão de Sampaio contraíra empréstimos danosos. Sampaio recorreu então às páginas de *O Jornal* para se defender dessas críticas. Cabe lembrar que, após ter sido comprado por Assis Chateaubriand, em 1924, *O Jornal* passou a adotar uma postura de defesa da entrada de capital estrangeiro no país, posição próxima àquela representada pelo próprio Carlos Sampaio²².

Este trabalho se propõe a refletir sobre o modo como Carlos Sampaio estruturou seus textos para a defesa de um determinado modelo de reformas urbanas, por meio do qual tentava-se impor um caminho a ser percorrido para que o país alcançasse o progresso. Para realizar tal reflexão, buscaremos mapear as redes de sociabilidade de Carlos Sampaio, com o intuito de identificar vínculos e relações que legitimavam as posições, ideias e enunciados expressos pelo engenheiro.

Ao formular a argumentação em prol dos projetos de modernização da capital federal, Carlos Sampaio buscou reunir os postulados sobre salubridade, embelezamento e circulação no conceito de “obras reprodutivas”, utilizado por ele para afirmar que, depois de realizados, os empreendimentos aumentariam a arrecadação da

¹⁹ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Ideias e impressões*. Artigos publicados em “O Jornal” e “Gazeta da Bolsa”. Rio de Janeiro: Gazeta da Bolsa, 1929.

²⁰ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas*. Rio de Janeiro: Typografia da S. A. Gazeta da Bolsa, 1925.

²¹ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Administração da municipalidade do Rio de Janeiro: finanças municipais*. Rio de Janeiro, 1927.

²² LUCA, Tania Regina de. A grande imprensa na primeira metade do século XX. IN: MARTINS, Ana Luiza e LUCA, Tania Regina de (orgs). *História da imprensa no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2011. p. 161.

municipalidade. As reformar concorrerem assim para promover o próprio progresso material do país, além de adequar a capital brasileira ao mundo moderno, eliminando a imagem de cidade suja e insalubre que os estrangeiros tinham do Distrito Federal.

Buscando atingir os objetivos da presente dissertação, consultamos a *Coleção Carlos Sampaio*, que está sob a guarda do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), no Rio de Janeiro, composta por nove latas, com o número aproximadamente 1114 documentos. A Coleção foi doada ao IHGB por Carlota Sampaio Bahiana, filha do engenheiro, em 1964. Este arquivo conta com mapas, oitenta e seis plantas, quatro desenhos e gravuras e trinta fotografias, correspondência ativa, passiva e de terceiros e notas sobre a Prefeitura do Distrito Federal. Os tipos de documentos presentes são cartas, telegramas, ofícios, bilhetes, memorandos, requerimentos, petições, artigos, relatórios, regulamentos, conferências, contratos, balanços, decretos, propostas, mapas, plantas, recortes de jornais e impressos.

Os documentos da referida coleção foram importantes para pensarmos as redes de sociabilidade de Carlos Sampaio, tendo em vista que há vasta correspondência pessoal com empresários estrangeiros. A consulta a essa documentação também foi essencial para levantar informações sobre a trajetória política, institucional e biográfica do engenheiro.

Uma das tônicas das entrevistas e dos artigos publicados após a sua saída da Prefeitura foi, como já referido, a defesa de sua gestão. No livro *Memória Histórica* (1924), Carlos Sampaio enumerou suas principais realizações na Prefeitura, as quais são justificadas do ponto de vista técnico e como necessárias ao ordenamento do Distrito Federal. Já o livro *Ideias e impressões* (1925) reúne uma série de entrevistas concedidas por Carlos Sampaio a *O Jornal* sobre os mais variados assuntos, como a “defesa nacional” e o Plano Agache. Destaca-se, no livro, a entrevista de Sampaio sobre a demolição do Morro do Castelo.

O livro *Discursos e Notas* (1925), que reúne textos de Carlos Sampaio e uma coletânea de discursos da época em que foi prefeito do Distrito Federal, trata de temas relacionados às reformas urbanas, como salubridade, saneamento, embelezamento e finanças municipais. A análise dos textos reunidos no livro *A administração da municipalidade do Rio de Janeiro: finanças municipais*, publicado por Carlos Sampaio em 1927, permite ampliar o conhecimento suas ideias e argumentos relativos às reformas projetadas ou executadas no Distrito Federal, bem como as divergências sobre

questões econômicas e financeiras surgidas entre ele e seu sucessor na prefeitura, o também engenheiro Alaor Prata (1882-1964).

Já os textos reunidos em *Situação e crédito do Brasil* (1930) referem-se à polêmica travada entre o engenheiro e o *Jornal do Commercio* sobre temas relacionados à administração municipal e a temas financeiros e econômicos relativos ao progresso do Brasil.

A análise do conjunto de textos e discursos de Carlos Sampaio nos permite inferir certa confluência, por parte do engenheiro, com o tratamento de temas caros aos estudos urbanos, como embelezamento, salubridade e a ênfase nas estruturas viárias, e dos condicionantes relativos aos negócios financeiros e econômicos mobilizados nas reformas do Rio de Janeiro, tendo como fim principal o aumento das rendas para a administração pública e a atração de novos investidores para o Brasil.

Entendemos que os textos de Carlos Sampaio devem ser lidos a luz do conceito de *intelectual*, conforme formulado por Antonio Gramsci²³. Desta forma, através do uso de suas aptidões, Sampaio formulou um discurso favorável às reformas urbanas, em uma tentativa de impor um projeto que era compartilhado por outras categorias intelectuais e profissionais, como médicos, políticos e outros engenheiros, e também por investidores nacionais e estrangeiros. Tal projeto seria imposto sobre a população pobre da capital federal, atingindo principalmente as famílias que habitavam o Centro do Rio de Janeiro, cuja permanência passava a ser considerada como um obstáculo ao progresso da cidade e do país.

Também seguimos a indicação proposta por Antônio Gramsci de que os intelectuais devem ser compreendidos a partir da análise do plano de relações sociais que eles estabelecem com os outros grupos e classes, e a partir dos interesses do grupo dominante, visando à construção de uma hegemonia que garantisse e legitimasse a expansão de determinadas classes ou suas frações²⁴.

A análise dos textos também será empreendida a partir das contribuições de Antoine Prost, tendo em vista que segundo este autor, a crítica de discursos pode revelar o valor heurístico das palavras, ou seja, o exame da fonte é responsável por possibilitar

²³ GRAMSCI, Antonio. Cadernos do cárcere: Caderno 12 (1932): *Apontamentos e notas dispersas para um grupo de ensaios sobre a história dos intelectuais*. Edição e Tradução Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. v. 3.

²⁴ GRAMSCI, Antonio. *Os intelectuais e a organização da cultura*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982. p.8.

descobertas, aproximações e diferenças contidas nos textos²⁵. Nesse sentido, o autor propõe que “a frequência dos termos, das expressões, das opiniões e dos julgamentos parece ser um indicador seguro de sua importância objetiva²⁶”.

Assim, além de testemunhos intencionais, os textos devem ser lidos como rastros involuntários de uma atividade que os ultrapassa, sendo descortinados com as perguntas feitas pelos historiadores. Portanto, é importante perceber a forma pela qual os textos “dizem o que dizem”, ou seja, entendendo-os em seu todo, mas também em suas especificidades²⁷. Apreendemos que os textos de Sampaio não são inocentes e não carecem de imparcialidade, pelo contrário, a produção intelectual do engenheiro é responsável por revelar o seu modo de conceber a cidade.

Prost destaca que “um dos primeiros eixos de perguntas, quando se considera os discursos como atos, é sobre a relação entre o texto e aquele que o produziu, entre o enunciado realizado e o enunciador²⁸”. A marca dos textos de Carlos Sampaio é a reafirmação de sua capacidade técnica para a realização das remodelações urbanas, legitimada pelos estudos produzidos pelo engenheiro e por sua trajetória profissional. Nesse sentido, seu discurso deve ser compreendido como ato de afirmação de suas aptidões, mas também precisa ser entendido como ação de desaprovação de seus críticos, que, em sua avaliação, eram desqualificados para dirigir-lhes críticas, não tendo, por outro lado, seus estudos ou qualificação.

A questão da memória também é fundamental para o nosso trabalho, tendo em vista que percebemos que, em seus textos, o engenheiro tentou construir uma memória sobre si. Para Maurice Halbwachs, a memória deve ser entendida como um fenômeno coletivo e social, isto é, feito construído coletivamente e submetido a diversas transformações e flutuações de seu tempo. Já Michel Pollack sublinha que a memória é construída a partir do consciente e também do inconsciente, a partir de um trabalho de organização dos fatos, que culmina em um “enquadramento de memória”²⁹. Neste

²⁵ PROST, Antoine. As palavras. In: RÉMOND, René. *Por uma história política*. Rio de Janeiro: FGV, 2003. p. 298.

²⁶ *Ibidem*. p. 299.

²⁷ *Ibidem*. p. 311.

²⁸ *Ibidem*. p. 317.

²⁹ POLLACK, Michael. Memória e identidade social. *Estudos históricos*. Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992. pp. 200-212.

sentido, Sampaio buscou defender o seu legado e o da engenharia na consolidação do campo do urbanismo durante a Primeira República, influenciado pelos debates nos quais esteve profundamente inserido.

Algumas questões balizaram a nossa análise. Primeiro, de que maneira Carlos Sampaio se utilizou dos saberes específicos da engenharia para a construção de um consenso em torno da importância da realização das reformas urbanas na capital federal? Segundo, Sampaio atuava exclusivamente como empresário e engenheiro, tendo em vista a defesa da entrada de capital estrangeiro no Brasil?, E terceiro, quais eram os interesses de Carlos Sampaio ao escrever seus textos? Com o intuito de desenvolver essas questões, a dissertação foi dividida em três capítulos.

No primeiro capítulo, *O progresso a partir da técnica: os engenheiros e as reformas urbanas do Distrito Federal*, tivemos por objetivo abordar a presença dos engenheiros nos debates sobre o progresso e civilização no Brasil, associados aos projetos de remodelação urbana do Distrito Federal. A partir do último quartel do século XIX, os engenheiros passaram a ter a importância ampliada a partir de obras de modernização do país, como a construção de ferrovias e os melhoramentos portuários e das cidades, e buscaram criar mecanismos que assegurassem a ampliação de seu campo de atuação. Deste modo, daremos destaque à conformação do campo formado pela Escola Politécnica e pelo Clube de Engenharia, duas importantes instituições que atuavam na defesa dos interesses dos engenheiros. Na primeira, tendo em os engenheiros tinham a formação técnica e construíam redes de sociabilidade. Já o Clube fora criado para produzir pareceres técnicos e disseminar a visão de mundo partilhada pelos engenheiros sobre os melhoramentos urbanos e caminhos que o Brasil deveria seguir para alcançar o progresso.

O segundo capítulo, *Carlos Cesar de Oliveira Sampaio: trajetória e construção da memória*, confere destaque à trajetória do engenheiro, envolvido em uma série de empreendimentos sob a rubrica de melhoramentos urbanos. Temos como objetivo neste capítulo apresentar alguns caminhos percorridos por Sampaio, além de analisar a forma pela qual ele foi descrito e homenageado durante a sua vida e após a morte. Para tanto, utilizaremos o arcabouço teórico-metodológico sobre biografias e trajetórias formulado por Pierre Bourdieu³⁰ e Giovanni Levi³¹, a partir da discussão sobre o que se chamou de “ilusão biográfica”.

³⁰ BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org.) *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

Por fim, no último capítulo, *Administração pública e reformas: a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920 – 1930)*, temos por objetivo analisar a produção intelectual do engenheiro, focalizando os principais temas e o modo de pensar a administração pública formulado por Sampaio. No entanto, partimos do pressuposto de que o engenheiro, ao escrever seus textos, buscava construir uma memória sobre si, colocando o seu nome no rol de grandes prefeitos da capital federal.

³¹ LEVI, Giovanni. Usos da biografia. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org.) *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 2006.

1 - O progresso a partir da técnica: os engenheiros e as reformas urbanas no Rio de Janeiro

Ao longo do século XIX, a questão da salubridade das cidades passou a ser problematizada de forma sistemática por duas categorias profissionais: os médicos e os engenheiros. Segundo Giovana Mastromauro, enquanto os primeiros se preocuparam com as questões relativas à higiene pública, os engenheiros sanitaristas buscaram apontar soluções para os problemas discutidos pelos médicos³².

Em estudo sobre as epidemias de febre amarela na segunda metade do século XIX, Jaime Benchimol salientou que uma das percepções que apareciam nos textos médicos estava ligada à corrente higienista, voltada à prevenção e/ou ao combate da doença enquanto fenômeno coletivo, a partir da análise de suas causas e de formas de defesa contra a disseminação³³.

Um dos elos entre médicos higienistas e engenheiros sanitaristas era a teoria dos miasmas que, comungada por ambas as categorias, estava assentada na ideia que esses se originavam a partir das exalações de pessoas e animais doentes, de emanações dos pântanos ou de objetos em decomposição³⁴, que tornavam o ar impuro e podiam ser comprovadas, por exemplo, a partir do mau cheiro. Médicos e engenheiros buscaram então criar medidas visando melhorar a qualidade do ar, impedindo a proliferação de doenças e novos surtos epidêmicos.

Mastromauro assinala que era frequente a utilização de termos como emanações nocivas, pântanos, insalubridade, ar insalubre, mortífero, infectato e decomposições de matérias vegetais e animais nos relatórios de médicos e engenheiros que tentavam combater os miasmas “mortíferos”³⁵. A circulação de livros sobre a higiene pública e a questão da salubridade teve como resultado mais latente uma série de estudos e

³² MASTROMAURO, Giovana Carla. Alguns aspectos da saúde pública e do urbanismo higienista em São Paulo no final do século XIX. *Cadernos História da Ciência*. Vol.6 nº2 São Paulo jul./dez. 2010. Ver também: BRESCIANI, Maria Stela. Cidade e História. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi. *Cidade: história e desafios*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002.

³³ BENCHIMOL, Jaime Larry. *Dos micróbios aos mosquitos: febre amarela e a revolução pasteuriana no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz/Editora UFRJ, 1999. p. 14.

³⁴ MARTINS, Lilian Al-Chueyr Pereira e MARTINS, Roberto de Andrade. Infecção e higiene antes da teoria microbiana: a história dos miasmas. In: *III Encontro de Filosofia e História da Biologia*. Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, SP, 2005. s/p.

³⁵ MASTROMAURO, Giovana Carla. *Op. Cit.* P. 2.

proposições sobre a organização do espaço urbano, ou seja, a criação de normas e orientações para a construção de moradias e também para a realização de obras públicas, como o alargamento de ruas, a arborização da cidade e a distribuição de água.

Segundo Maria Letícia Corrêa, a partir do final do século XVIII houve a multiplicação de estudos e relatórios que versavam sobre variados aspectos da vida urbana, nos quais os médicos faziam proposições relativas a aspectos como o clima, o ar e o solo, as “emanações”, a circulação da água e as “aglomerações” humanas, em estudos que tinham por intuito evidenciar a diferença entre fatores como características naturais, densidade da população e das construções, atividades econômicas e os hábitos da população³⁶.

Com esses estudos, os médicos “diagnosticaram” que os costumes de moradia dos pobres eram nocivos ao restante da sociedade, acreditando funcionarem as habitações coletivas como focos de irradiação de epidemias e de propagação de toda sorte de vícios³⁷. Reside nesse entendimento a tentativa de criar uma legislação dispendo sobre a qualidade desse tipo de moradia, prevendo medidas como a coleta regular do lixo, a limpeza das latrinas e a abertura de janelas³⁸.

Tal formulação se aperfeiçoou ao longo dos anos, fazendo surgir a ideologia da higiene, em meados do século XIX. Para Sidney Chalhoub, este pressuposto se assentava na suposição da existência de um “caminho da civilização”, a ser percorrido pelos países que lograssem solucionar os problemas de higiene pública. Assim, tornava-se possível imaginar uma forma “científica”, supostamente acima dos interesses particulares e dos conflitos sociais, de gestão da cidade³⁹.

Margarida de Souza Neves destaca que, com os ideais modernos, formulou-se uma teoria associando os conceitos de progresso e civilização que, redesenhando a percepção do novo quadro internacional, passava a acenar com a possibilidade de um

³⁶ CORRÊA, Maria Letícia. Engenharia, ordem e disciplina sobre a cidade: Vieira Souto e os projetos de “casas para operários” no Rio de Janeiro da década de 1880. In: CORRÊA, Maria Letícia; ENGEL, Magali Gouveia e SANTOS, Ricardo Augusto. *Os intelectuais e a cidade: séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: Contra capa, 2012. p.88.

³⁷ CHALHOUB, Sidney. *Op. Cit.* p. 29.

³⁸ *Ibidem.* p. 31.

³⁹ *Ibidem.* P. 35.

otimismo “sem limites”, em função das conquistas da ciência e da técnica⁴⁰. Desse modo, no século XIX o conceito de civilização esteve relacionado com a ideia da melhoria constante, ou seja, de uma evolução em movimento capitaneada pelas sociedades ocidentais, conforme assinado por André Azevedo⁴¹. Esse percurso teria como finalidade e consequência levar a civilização e o progresso para todas as partes do mundo.

Para Simone Kropf, os engenheiros inscreveram-se nesse debate ao se utilizarem de estudos e relatórios elaborados pelos médicos, na busca de soluções para os problemas que apareciam como obstáculos ao progresso. Partilhavam assim da:

(...) crença absoluta no poder inigualável da ciência como chave para um conhecimento objetivo e verdadeiro das leis que regem a realidade e, conseqüentemente, como o guia por excelência a indicar os rumos corretos a serem adotados para o encaminhamento da sociedade na senda da civilização. Diferenciados profissionalmente pela formação científica, os engenheiros contrapunham-se implicitamente ao que condenavam como o prejudicial predomínio de uma cultura bacharelesca, calcada na retórica e em esquemas de pensamento abstratos e estéreis no sentido de propiciar meios concretos para a viabilização das conquistas do progresso⁴².

Conforme assinalado por Maria Stela Bresciani, a questão urbana foi estruturada no e pelo debate político, a partir de saberes já existentes e comprometidos com diversos projetos políticos e ideais reformistas⁴³. Nesse sentido, os planos sobre a cidade foram formulados em um terreno conflituoso, pressupondo uma articulação entre o saber médico e o saber do engenheiro.

(...) o encontro de dois saberes não esgota os fios que viriam a compor o saber sobre as cidades, nem a pretensão da técnica à objetividade e neutralidade: um — o saber médico com sua teoria mesológica apoiada na teoria dos miasmas e na descoberta da dupla circulação sanguínea por Harvey —, reivindicando deter os parâmetros do que seria o meio ambiente adequado

⁴⁰ NEVES, Margarida de Souza. Uma cidade entre dois mundos – o Rio de Janeiro no final do século XIX. IN: GRINBERG, Keila & SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial (1870-1889)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2009. p. 18.

⁴¹ AZEVEDO, André Nunes de. *Da Monarquia à República: um estudo dos conceitos de civilização e progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906*. Rio de Janeiro: PUC, 2003 (doutorado em História). p. 33.

⁴² KROPF, Simone Petraglia. Os construtores da cidade: o discurso dos engenheiros sobre o Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX. *Projeto História*. São Paulo, v. 13, jun. 1996. p. 181.

⁴³ BRESCIANI, Maria Stela. Cidade e História. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi. *Cidade: história e desafios*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002. p. 19.

para formar homens sãos para o trabalho (e para a política), já que a saúde pressupunha o abandono dos vícios e costumes promíscuos, daí, das práticas consideradas imorais; outro — o do engenheiro —, reivindicando deter o saber fazer/produzir esse ambiente desejado por meio do domínio da técnica⁴⁴.

Seria desse modo possível indicar o duplo objetivo das reformas urbanas: o primeiro, ligado ao saber médico, visava sanear a moralidade do indivíduo, que deveria deixar a condição de doente e tornar-se sadio; já a segunda finalidade seria enfrentar os problemas do território, a partir das técnicas conhecidas pelos engenheiros.

Estes últimos defendiam as reformas como fundamentais para a melhoria de vida nas cidades e, para tanto, consideravam necessário um programa destinado a tratar de problemas que apareciam com os “novos tempos”, marcados por uma nova dinâmica econômica e pelo crescimento demográfico. No Brasil, buscavam responder a demandas específicas da “face urbana das atividades agroexportadores, em função da inserção do Rio na economia mundial como exportador de produtos agrícolas e importador de toda sorte de manufaturas”⁴⁵.

Segundo Pedro Marinho, as noções de “progresso” e “civilização”, reelaboradas pelos dirigentes imperiais, coadunavam-se com a imagem que estes procuravam construir e exibir aos países da Europa e aos Estados Unidos⁴⁶. Em um contexto marcado pelo crescimento extraordinário da produção e da exportação de café, possibilitando a realização de uma série de reformas nas cidades, o Brasil parecia estar caminhando rumo ao patamar das nações civilizadas.

Para Simone Petraglia Kropf, foi na virada do século XIX para o XX que os engenheiros passaram a se apresentar como indispensáveis ao bom andamento das reformas, por deterem o saber “competente” sobre o reordenamento da cidade. Segundo a autora:

O debate sobre a remodelação da cidade do Rio de Janeiro foi um espaço privilegiado para que os engenheiros produzissem para si a identidade de grupo social diretamente comprometido com o projeto de modernização nacional que se encaminhava naquele período. Sendo uma questão amplamente discutida e por muitos apontada como elemento crucial das transformações que tal projeto pretendia representar, a reforma urbana da

⁴⁴ BRESCIANI, Maria Stela . *Op. Cit.* pp. 19-26.

⁴⁵ MOTTA, Marly. *Rio, cidade-capital*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 2004. p.30.

⁴⁶ MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil Oitocentista*. Niterói: UFF, 2008 (doutorado em História). p.82.

capital apresentava-se para eles como algo além de um campo particularmente promissor para a realização de suas atividades profissionais. Significava acima de tudo um poderoso instrumento para que construíssem e reivindicassem perante a sociedade o papel de agentes legítimos do que consideravam uma nova ordem, tida como representativa dos ideais de progresso e modernidade⁴⁷.

Os engenheiros emergiram desse modo como profissionais capazes de transformar a “cidade pestilenta” em capital “civilizada”. Nesse processo, o progresso material seria obtido com a ação sobre o espaço físico da nação, tendo como reflexo a própria regeneração da sociedade. A partir da associação com empresários e da organização de um campo de atuação propriamente “técnico”, conformavam-se, sob seu controle, as condições necessárias para a realização dos empreendimentos urbanos, adequando o país aos novos tempos⁴⁸. Para Vânia Cury:

Além dos problemas específicos da criação e instalação de plantas e equipamentos industriais, as novas especializações da engenharia proporcionaram meios de enfrentar os desafios que iam sendo colocados pelo rápido progresso da urbanização e das atividades de serviços a ela correspondentes (iluminação, águas e esgotos, transportes, edificações). Tal amplitude de ação colocava os engenheiros nos principais centros de decisão, em matéria de ciência e tecnologia aplicadas⁴⁹.

Formados, em sua maioria, na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, e participantes ativos das reuniões e discussões do Clube de Engenharia, os engenheiros compuseram um grupo social que, ao produzir e divulgar conhecimentos específicos sobre a cidade, defendeu a importância de um saber exclusivamente técnico na formulação dos projetos de melhoramentos. Foram assim responsáveis pela elaboração de laudos técnicos e pareceres que legitimavam a ação reformadora empreendida pelo Estado e por investidores privados, nacionais e estrangeiros, que buscavam auferir lucros em setores como os de serviços e comunicações.

Como destacou Vânia Cury, a categoria profissional dos engenheiros pode ser entendida como intérprete de um projeto que visava dotar o Brasil das condições

⁴⁷ KROPF, Simone Petraglia. O sonho da razão, alegoria da ordem: o discurso dos engenheiros sobre a Cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX e no início do século XX. In: HERSCHMANN, Micael; KROPF, Simone Petraglia; NUNES, Clarice. *Missionários do progresso: médicos, engenheiros e educadores no Rio de Janeiro – 1870-1937*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1996. p. 70.

⁴⁸ AZEVEDO, André Nunes de. *Op. Cit.* p. 116.

⁴⁹ CURY, Vânia. *Op. Cit.* p. 28.

materiais da modernidade⁵⁰. Concorriam, desse modo, para dirigir o país nos “trilhos” da civilização e progresso, pautando-se pelo pressuposto, já referido, da existência de um caminho a ser seguido para alcançar tais objetivos.

No entanto, para além da competência técnica que possibilitava o destaque dos engenheiros:

(...) foram as alianças políticas, sobretudo no período da Primeira República, que lhes garantiram o controle sobre os programas de remodelação da infraestrutura local, e não qualquer outro tipo de inserção política ou ideológica. Do mesmo modo, a alta influência que exerceram na administração pública brasileira assegurou-lhes o acesso aos principais cargos e postos de trabalho nos quais a sua competência específica era essencial⁵¹.

Ao fazer uma análise do perfil das elites políticas do Distrito Federal durante a Primeira República, Surama Pinto destaca a presença de prefeitos advindos, em sua maioria, dos três cursos superiores de Direito, Medicina e Engenharia, esta última ganhando proeminência na sociedade moderna⁵². Entre 1892 e 1930, a cidade foi administrada por cinco prefeitos engenheiros, o que poderia ser explicado pelo “esforço concentrado por parte das elites nacionais para transformar o Rio de Janeiro de urbe colonial em cidade moderna⁵³”. Fundando sua atuação em um saber tido como “neutro”, “científico” e “livre de paixões”, condições que conferiam legitimidade à sua atuação política, engenheiros como Francisco Pereira Passos, Paulo de Frontin⁵⁴ e Carlos Sampaio conduziram, na prefeitura do Distrito Federal, iniciativas de remodelação com impacto decisivo sobre a fisionomia e a vida na cidade.

⁵⁰ CURY, Vânia Maria. *Op. Cit.* p.17.

⁵¹ *Ibidem.* p. 17.

⁵² PINTO, Surama Conde de Sá. *Só para iniciados... o jogo político na antiga capital federal*. Rio de Janeiro: MauadX e Faperj, 2011. p. 46.

⁵³ *Ibidem.* p. 53.

⁵⁴ Segundo Surama Pinto, mesmo tendo assumido a Prefeitura sem recursos, em 1919, Paulo de Frontin deu início a uma série de grandes obras de infraestrutura urbana, como o alargamento e a pavimentação da Avenida Atlântica, a construção da Avenida Meridional (atual Delfim Moreira), a abertura de grande parte da Avenida Rio Comprido (atual Paulo de Frontin), a perfuração do Túnel João Ricardo, o prolongamento da avenida Beira Mar e a construção do Cais da Urca, além de obras no subúrbio. O grande volume de empreendimentos viários atendia em parte ao aumento da demanda provocada pela extensão das linhas de carris na zona sul. *Ibidem.* p. 207.

Cabe-nos desse modo analisar a atuação dos engenheiros, bem como seu papel nos empreendimentos urbanos como frutos de uma conjugação de fatores que não podem ser dissociados, como as decisões dos governantes, a disponibilidade de recursos, a atuação das empresas privadas e também a repercussão e a recepção de estudos realizados por eles mesmos e pelos médicos, que não se furtavam de procurar a imprensa ou associações de classes para defender as suas ideias.

Nesse capítulo temos por objetivo discutir as contribuições dos engenheiros nos debates sobre as reformas urbanas no Rio de Janeiro a partir de uma apresentação da historiografia existente sobre o tema, assinalando conceitos e interpretações utilizados para entender esse período e problemática na história brasileira. Em seguida, enfocaremos a participação da categoria profissional dos engenheiros em uma série de projetos de melhoramentos que tinham por objetivo alterar a fisionomia da cidade, tendo em vista solucionar os problemas existentes quanto a temas como a salubridade, a moradia, o embelezamento e a circulação. Por fim, consideramos fundamental apresentar a Escola Politécnica, responsável pela formação desses profissionais, responsável pela criação de laços que eram fortalecidos no Clube de Engenharia.

1.1 – Reformas urbanas e historiografia: discussões e contribuições

Um dos trabalhos pioneiros sobre as reformas urbanas do Rio de Janeiro e a atuação dos engenheiros foi *Pereira Passos: um Haussmann Tropical* de Jaime Larry Benchimol (1992)⁵⁵, originalmente uma dissertação de mestrado defendida no Programa de Planejamento Urbano e Regional do COPPE/UFRJ. Nele, Benchimol analisou o processo de constituição e a conseqüente transformação do espaço urbano da capital da república durante a administração de Francisco Pereira Passos como prefeito do Distrito Federal⁵⁶.

Segundo Benchimol, a gestão de Pereira Passos “constitui um verdadeiro divisor de águas no processo histórico-social da estruturação do espaço urbano do Rio de

⁵⁵ BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do Século XX. 1ª ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.

⁵⁶ *Ibidem*.

Janeiro⁵⁷”, agindo como um “terremoto” na vida da população devido ao amplo conjunto de iniciativas de saneamento, melhoramento e embelezamento então implementadas. Ao traçar um amplo panorama histórico-geográfico da cidade, o autor dá destaque ao “tecido social” no qual ocorreram as reformas urbanas, apontando as contribuições específicas da medicina e da engenharia na formulação dos projetos.

Outro trabalho fundamental sobre o papel desempenhado pelos engenheiros no Brasil foi realizado por Simone Kropf, divulgado em artigo com o título *Os construtores da cidade: o discurso dos engenheiros sobre o Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX*, publicado em 1996. A autora tem o sentido complementar as contribuições de Benchimol, centrando-se na investigação sobre os discursos dos engenheiros, para depreender quais eram os sentidos e significados das discussões e debates por eles promovidos⁵⁸.

Já Pedro Marinho, em sua tese de doutorado intitulada *Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista (1874-1888)*, demonstrou a relação entre esta categoria profissional e os interesses específicos das frações agroexportadoras. Segundo o autor, os engenheiros, capacitados na Escola Politécnica e filiados ao Instituto Politécnico Brasileiro e ao Clube de Engenharia, foram os responsáveis pela elaboração de projetos tendo por objetivo o melhoramento da infraestrutura, como a construção de ferrovias, para um melhor escoamento dos produtos primários. Baseado em conceitos formulados por Antonio Gramsci, Marinho destaca que os projetos concebidos no Clube de Engenharia desdobravam-se a ponto de extrapolar a sociedade civil em direção a sociedade política, ampliando deste modo o Estado brasileiro⁵⁹.

Para André Nunes de Azevedo, que se debruçou sobre a gestão de Pereira Passos no Distrito Federal, a reforma urbana ocorrida entre 1903 e 1906 deve ser entendida no plural, tendo em vista que teriam ocorrido então, de forma concomitante, duas ações: uma, empreendida pelo governo federal, na presidência de Rodrigues Alves, tendo por objetivo a modernização do porto e da região adjacente; e a segunda, que recebeu maior ênfase no trabalho desse pesquisador, levada a cabo pela administração municipal, sob a

⁵⁷ BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.* p. 17.

⁵⁸ KROPF, Simone Petraglia. *Os construtores da cidade: o discurso dos engenheiros sobre o Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX*. Projeto História. São Paulo, v. 13, jun. 1996. pp. 179-187.

⁵⁹ MARINHO, Pedro. *Op. Cit.*

liderança de Passos, tendo o intuito de integrar as diferentes regiões da cidade ao centro, o qual assumia a função de difundir “a civilização”⁶⁰.

Ao examinar os projetos e as memórias de Passos, Azevedo conclui que o prefeito tentou, a partir de uma perspectiva elitista, “elevar espiritualmente o operariado⁶¹” – ou seja, a partir do controle do governo municipal sobre a “civildade”, atrelado às reformas e à educação escolar, seria possível disseminar entre os trabalhadores o tipo de urbanidade baseado na ética burguesa. Esse teria sido sentido da criação, pelo engenheiro, das avenidas ligando o subúrbio ao centro da cidade, local de contemplação da civilização. Ganham relevância, assim, não só as obras e empreendimentos realizados por Passos quando prefeito, mas as ideias e concepções de progresso e civilização nelas incorporadas.

Buscando discutir as questões que permearam o surgimento do urbanismo na capital republicana e estudando período posterior ao de André Azevedo, a historiadora Lucia Silva nos apresenta os embates entre engenheiros e arquitetos que ocupavam cargos na administração municipal a partir da década de 1920⁶². Sendo assim, nos é possível inferir que o fim do mandato dos prefeitos também representava o término do projeto organizado por aquele governante, o que revela certa descontinuidade nos melhoramentos, confirmando-se assim a ideia de que os problemas urbanos eram uma questão de governo, e não de Estado.

Em seu livro, resultado de uma tese de doutorado, *Cidades quadradas, paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*, a arquiteta Verena Andreatta estudou a formação do urbanismo carioca a partir da análise dos planos de reformas e melhoramentos produzidos para a cidade. Andreatta buscou relacionar esses projetos com o pensamento ocidental do período e a sua conseqüente adaptação à realidade carioca e do país. Deste modo, a autora depreende as ligações entre Beaurepaire Rohan⁶³ e o reformador inglês Edwin Chadwick, responsável por realizar

⁶⁰ AZEVEDO, André Nunes. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UERJ, n° 10, 2003. p. 39-79.

⁶¹ *Ibidem*. p. 65.

⁶² SILVA, Lucia. *História do Urbanismo do Rio de Janeiro: Administração Municipal, Engenharia e Arquitetura dos anos 1920 à Ditadura Vargas*. Rio de Janeiro: E-papers, 2003.

⁶³ Henrique Pedro Carlos de Beaurepaire-Rohan (1812 – 1894) nasceu em Niterói, Rio de Janeiro. Foi aluno da Academia Militar entre 1832 e 1837, quando se formou em engenharia. Assumiu o cargo de Diretor de Obras Públicas da cidade do Rio de Janeiro, em 1840, e ocupando esta posição apresentou o “Relatório das Obras à Ilustríssima Câmara Municipal”, em 1843, que pode ser considerado o primeiro

estudos sobre higiene e saúde na Inglaterra, a relação entre o Plano de Melhoramentos de 1875 com as propostas de Ildefonso Cerdá para Barcelona, e por fim, a influência do barão de Haussmann, prefeito que liderou uma grande reforma em Paris entre 1853 e 1870, no remodelamento urbano projetado por Pereira Passos⁶⁴.

Margareth Pereira nos apresenta as virtudes esperadas das cidades modernas: circulação, embelezamento, higiene e justiça social⁶⁵. Os projetos de melhoramentos urbanos pensados para o Rio de Janeiro, ao longo do século XIX, buscavam assim conjugar esses objetivos, com ênfase nos três primeiros. Para a autora, os planos de melhoramentos devem ser entendidos sobretudo como sintomas e indícios de tentativas de regulação da forma social ou construída das cidades, sendo importantes exatamente porque nos permitem ver a circulação de palavras no campo dos dissensos e dos conflitos.

Para a autora, seria possível diferir duas retóricas distintas nos projetos discutidos para o Rio de Janeiro como cidade-capital, que acabaram conjugadas nos discursos sobre salubridade: a primeira associava a ideia de capital à própria capacidade de atrair capitais – humanos, econômicos e científicos –, priorizando então a eficiência das redes de circulação e os fluxos de bens; já a segunda, presente no Brasil desde a instalação da Corte, mantinha-se presa às questões arquitetônicas, fazendo do embelezamento urbano o instrumento primordial de agregação de valor à cidade⁶⁶.

Em artigo publicado em 2010 e intitulado *Rio, uma cidade e seus planos*, Nina Maria de Carvalho Elias Rabha tinha por objetivo relacionar os projetos de melhoramentos com as propostas de reordenamento urbano⁶⁷. Deste modo, ao conjugar os aspectos históricos e geográficos da cidade, Rabha destaca três características principais do Rio de Janeiro, todas elas relacionadas com o crescimento populacional.

plano urbanístico da cidade. Tem a sua trajetória ligada com a monarquia brasileira, atuando como Ministro da Guerra (1864), Conselheiro de Guerra (1876) Conselheiro do Estado (1887). Recebeu o título honorífico de Visconde. ANDREATA, Verena. *Op. Cit.* p. 96.

⁶⁴ ANDREATA, Verena. *Op. Cit.*

⁶⁵ PEREIRA, Margareth da Silva. O Rio de Janeiro no século XIX: cenários, formas e virtudes de uma cidade capital. In: Pinheiro, Augusto Ivan de Freitas (org.). *Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. p.136.

⁶⁶ *Ibidem.* pp. 137-138.

⁶⁷ RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. Rio, uma cidade e seus planos. In: PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (org.). *Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. pp. 205 – 230.

A primeira dizia respeito à relação entre homem e meio, tendo o ser humano uma permanente vontade de modificar a cidade⁶⁸. A segunda particularidade se referia à constante defasagem entre o planejamento do território e a dinâmica de crescimento populacional, uma vez que “os planos e projetos baseados em prognósticos do futuro foram concretizados, na maioria das vezes, parcialmente ou em situações distintas daquelas em que foram formulados⁶⁹”. Por fim, a autora destaca que o controle da ocupação do território se dava a partir de uma questão “de governo”, e não de Estado, ou seja, as decisões baseavam-se na fluidez política e eram alteradas ao sabor de decisões episódicas e isoladas⁷⁰ - aproximando-se esse estudo, nesse aspecto do de Lucia Silva, acima referido.

Os objetivos de adequação racional e funcional aos interesses do capital financeiro, e ainda o do embelezamento como mola propulsora da nação e da afirmação de um sentimento nacional, estariam presentes ainda no final da década de 1920, naquele que pode ser considerado como o segundo plano diretor da cidade do Rio de Janeiro, o elaborado pelo arquiteto francês Alfredo Agache, como ressaltado por Antonio Edmilson Rodrigues e Juliana Oakim⁷¹. A cidade passava então a ser pensada como um organismo, sendo seu funcionamento representado pelo metabolismo do corpo humano:

Assim, as praças, as avenidas e os jardins seriam os pulmões da cidade, o seu sistema aeróbico. As ruas seriam aproximadas das veias do corpo humano e fariam parte do sistema circulatório, tendo como função levar a vida até o coração da cidade: o Centro. Por fim, o aparelho digestivo seriam os esgotos. Esse mecanismo estrutural-funcionalista deveria ter como base o bom funcionamento de cada parte que compõe o sistema geral, realizando o objetivo da harmonia entre as partes e o todo. A anomia ou disfuncionalidade do sistema geraria “doenças” na cidade⁷².

A partir do exposto acima, temos por objetivo contribuir para o debate historiográfico acerca dos diversos projetos de melhoramentos urbanos do Rio de

⁶⁸ RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. *Op. Cit.* p. 206.

⁶⁹ *Ibidem.* p. 207.

⁷⁰ *Ibidem.* p. 207.

⁷¹ RODRIGUES, Antonio Edmilson Martins e OAKIM, Juliana Bandeira de Mello. As reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro: uma história de contrastes. *Acervo*, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, jan./jun. 2015. p. 32.

⁷² RODRIGUES, Antonio Edmilson Martins e OAKIM, Juliana Bandeira de Mello. *Op. Cit.* p. 34.

Janeiro. Neste sentido, visamos ir além das análises sobre os planos, as ideias e os discursos que permeavam as reformas urbanas da cidade, examinadas pelos autores acima, buscando perceber que as intervenções específicas dos engenheiros, e a de Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, estavam ligadas aos interesses econômicos e políticos, a partir da análise de sua trajetória e produção intelectual.

1.2. Os projetos de melhoramentos e a modernização do Rio de Janeiro: engenheiros e engenharia

Conforme notamos no item anterior, as reformas urbanas ocorridas no Brasil foram tema de uma série de trabalhos acadêmicos. Podemos afirmar que foi dada certa ênfase à gestão do prefeito Francisco Pereira Passos, o que não significa que os outros períodos tenham sido negligenciados. De todo modo, é importante começar esta seção com duas considerações: a primeira é que, apesar de ser fundamental para os estudos sobre melhoramentos, o governo Passos estava inserido em um movimento reformador no qual já se debatia a necessidade das melhorias na urbe, o qual remontava a meados do século XIX; o segundo apontamento é o destaque que os engenheiros passaram a ter na discussão sobre a cidade, o que pode ser constatado pela presença destes profissionais como figuras centrais nos diversos projetos modernizadores.

Buscando compreender como os engenheiros assumiram papel de destaque nos debates sobre as reformas urbanas na Primeira República – o que nos interessa mais diretamente, sendo nosso objeto primordial a atuação de Carlos Sampaio –, teremos que retornar ao século XIX para examinar os primeiros projetos integrados de remodelação da cidade do Rio de Janeiro.

A transferência da sede da Corte para o Rio de Janeiro, em 1808, foi responsável por mudanças significativas para a cidade. A necessidade de adaptação aos tempos inaugurados com a chegada da família real ao Brasil levou à criação de estradas, bancos, escolas e parques. O príncipe regente ordenou a realização de um estudo médico e a preparação do mapa oficial do Rio de Janeiro, que serviriam de instrumentos para

programar as intervenções necessárias na cidade, a partir da articulação de um projeto civilizatório à ação sobre o território⁷³.

Durante o período joanino construiu-se uma série de prédios e instalações com as quais se buscava atender às novas funções administrativas da cidade, como o Banco do Brasil, a Casa da Moeda, o Gabinete Real Português e o Jardim Botânico. Nesse período, a Missão Artística Francesa também foi convidada para representar a Corte e os costumes do Brasil.

No entanto, as mudanças ocorridas na cidade durante o período joanino careciam de um plano mais sistematizado, o que só foi realizado durante os primeiros anos do Segundo Reinado. Deste modo, indicaremos em seguida alguns dos projetos de melhoramentos da cidade do Rio de Janeiro elaborados no século XIX, buscando apontar os seus principais eixos de atuação e intervenção e a sua relação com o aumento da importância dos engenheiros na sociedade imperial.

Podemos dizer que o primeiro plano de melhoramento geral da cidade data de 1843, tendo sido produzido pelo engenheiro e diretor de Obras Municipais, Henrique de Beaurepaire Rohan. Segundo Nina Rabha, esta proposta revelava, numa visão de conjunto, os temas sujeitos à atuação da Câmara Municipal no período e que, por intervenção coordenada, poderiam atribuir uma nova fisionomia à cidade, a partir da seguinte divisão: salubridade pública e aformoseamento do município⁷⁴.

Em sua proposta, Beaurepaire Rohan retomou um antigo plano de abertura de um canal de navegação no mangue da Cidade Nova, considerado “foco de miasmas”, e a proposta de arrasamento do morro do Castelo, sugerindo o prolongamento de diversas ruas e a adoção de grandes eixos de comunicação ligando a Cidade Velha e a Nova e o interior do município⁷⁵.

Verena Andreatta destaca que, ao focalizar a região da Cidade Velha, o plano de Rohan previa a criação de praças e parques e áreas livres, além da expansão da cidade,

⁷³ CARVALHO, Amanda Lima dos Santos. O Rio de Janeiro a partir da chegada da Corte Portuguesa: Planos, Intenções e Intervenções no século XIX. In: PEIXOTO, Elane Ribeiro; DERNTL, Maria Fernanda; PALAZZO, Pedro Paulo; TREVISAN, Ricardo (Orgs.) *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Brasília, DF: Universidade Brasília- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014.

⁷⁴ RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. *Op. Cit.* p. 212.

⁷⁵ CORRÊA, Maria Letícia. Engenharia, ordem e disciplina sobre a cidade: Vieira Souto e os projetos de “casas para operários” no Rio de Janeiro da década de 1880. In: CORRÊA, Maria Letícia; ENGEL, Magali Gouveia e SANTOS, Ricardo Augusto. *Os intelectuais e a cidade: séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: Contra capa, 2012. p. 91.

como referido, juntamente com a realização de um conjunto de obras associadas em ruas paralelas. A autora salienta que o projeto foi influenciado pelo movimento higienista e da saúde pública, tendo em vista a previsão de normas para o arejamento da cidade, além da preocupação com a insalubridade das regiões de pântanos e mangues.

Segundo Andreatta, o plano de Beaurepaire Rohan foi fruto de um momento vivido pela cidade em fase de forte crescimento demográfico, motivado pelas migrações que ocasionaram, ao mesmo tempo, a concentração urbana e a formação de uma precária rede de serviços urbanos e de infraestrutura. Nesse sentido, a autora buscou atrelar a realização do projeto a uma conjuntura mais geral na qual o Brasil estava inserido.

A integração do Brasil às correntes internacionais de comércio, já sem a participação portuguesa, ocorreu, conforme assinalado por Emília Viotti da Costa, durante um período de plena expansão das trocas comerciais influenciadas pelo aumento da população, pela maior distribuição de riquezas e pela melhoria dos transportes, o que acabava por estimular o desenvolvimento dos portos e, por consequência, das cidades⁷⁶.

Já a presença das ideias do filósofo francês Saint-Simon nas propostas de Beaurepaire Rohan foi notada por Margareth Pereira. Segundo a autora, o engenheiro manifestou uma firme convicção quanto ao papel ativo que as “elites” técnicas deveriam ocupar no processo de modernização do Brasil, conduzindo desse modo as propostas de *grands travaux* na sede da corte na segunda metade do século XIX⁷⁷.

A importância do plano de Beaurepaire Rohan residia desse modo na forma de sistematizar um olhar sobre a cidade, marcando o novo lugar que os engenheiros passariam a ocupar a partir de então nos debates sobre a forma urbana, recebendo mais destaque que os arquitetos⁷⁸.

Em meados do século XIX, os engenheiros ganharam destaque como categoria profissional preparada para enfrentar os novos tempos, a partir de inovações como a chegada da primeira linha telegráfica e da estrada de ferro, por exemplo⁷⁹. A

⁷⁶ COSTA, Emília Viotti. *Da monarquia à república: momentos decisivos*. São Paulo: Editora Unesp, 2010. 9ª Ed. p. 242-243.

⁷⁷ PEREIRA, Margareth. *Op. Cit.* p. 141.

⁷⁸ *Ibidem.* p. 141.

⁷⁹ KESSEL, Carlos. *A vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, DGPC, AGCRJ, 2001. (Memória carioca; v. 2). p. 26.

incorporação das novidades tecnológicas seria fundamental para beneficiar os investidores estrangeiros e comerciantes vinculados à exportação, notadamente da produção cafeeira. Os engenheiros emergiram nesse período como os responsáveis por levar a cabo esse processo de transformações, a partir da realização das referidas obras de infraestrutura.

Importante destacar que o aperfeiçoamento e desenvolvimento do sistema de transportes, principalmente a expansão da malha ferroviária, coincidiu com a demanda crescente de café pelo mercado internacional, o que sinaliza a importância dessa produção para a realização de projetos nas cidades, possibilitando a urbanização:

À medida que os fazendeiros se mudaram para os grandes centros, cresceu a tendência em promover melhoramentos urbanos. Aumentou o interesse pelas diversões públicas, a construção de hotéis, jardins e passeios públicos, teatros e cafés. Melhorou o sistema de calçamento, iluminação e abastecimento de água. Aperfeiçoaram-se os transportes urbanos. O comércio urbano ganhou novas dimensões, bem como o artesanato e a manufatura. O processo foi favorecido pelo interesse que o capital estrangeiro teria nesse tipo de empreendimentos urbanizadores⁸⁰.

Nesse sentido, foi em um contexto marcado por fatores como a evolução nos meios de transportes, o incremento das redes comerciais, a urbanização e a presença de interesses do capital estrangeiro na remodelação das cidades que ocorreu o fortalecimento da figura do engenheiro na sociedade brasileira. A figura do engenheiro tomava vulto em contraposição à posição ocupada pelo bacharel em Direito⁸¹, o que indicava a superação do “maléfico predomínio do bacharel burocrata”, em detrimento do conhecimento técnico-científico de que aqueles se viam imbuídos, conforme salientado por Simone Petraglia Kropf em trabalho já citado⁸².

As obras de urbanização nas cidades brasileiras ganharam impulso nesse período também em razão de certa mudança na direção dos investimentos: se até 1850 os capitais eram empregados, preferencialmente, na compra de novos escravos, modelo esse que estava se esgotando devido às leis abolicionistas, passaram a ser utilizados, em

⁸⁰ COSTA, Emilia Viotti. *Op. Cit.* p. 258.

⁸¹ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 26.

⁸² KROPF, Simone Petraglia. *Op. Cit.* 1996. p. 181.

larga escala, mas não exclusivamente, nas obras de modernização e expansão das cidades⁸³.

Por outro lado, o agravamento das condições sanitárias no Rio de Janeiro era atribuído ao rápido crescimento populacional, tendo como reflexo a violenta deterioração das condições de vida dos trabalhadores⁸⁴. Este processo esteve relacionado com o fluxo crescente de imigrantes para a sede da corte.

Quadro 1 - População do Rio de Janeiro

| Ano | Habitantes |
|------|------------|
| 1821 | 86.323 |
| 1849 | 205.906 |
| 1872 | 274.972 |
| 1890 | 522.651 |
| 1906 | 811.443 |
| 1920 | 1.157.873 |

Fonte: PAMPLONA, Marco Antonio Villela. *Revoltas, repúblicas e cidadania*. Rio de Janeiro: Record, 2003. P.55 e PIMENTA, Tania Salgado. O Estado de Misericórdia (Rio de Janeiro, século XIX). IN: Anais do XXVII Simpósio Nacional de História: Conhecimento histórico e diálogo social. Rio Grande do Norte: Natal, 2013. Disponível para consulta em: http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1364476703_ARQUIVO_TaniaPimentaAnpuh2013.pdf

A ocorrência de uma violenta epidemia de febre amarela, em 1873, fez com que o governo consultasse os médicos e a Junta de Higiene sobre as medidas para o combate da doença, sendo a principal delas a sugestão do fim dos cortiços e demais habitações coletivas⁸⁵. Buscando solucionar os problemas sanitários e de higiene, o então ministro do Império, João Alfredo Correa de Oliveira, determinou a nomeação de uma comissão responsável por sistematizar um plano de ação conjunto de melhoramentos urbanos⁸⁶. Surgia então, em 1874, a Comissão de Melhoramentos do Rio de Janeiro, formada pelos engenheiros Jerônimo Rodrigues de Moraes Jardim, Marcelino Ramos da Silva e

⁸³BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do Século XX. 1ª ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992. p. 40.

⁸⁴*Ibidem*. p. 178.

⁸⁵*Ibidem*. p. 137.

⁸⁶RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. *Op. Cit.* p. 213.

Francisco Pereira Passos, que produziu dois relatórios, em 1875 e 1876, com sugestões para diversos bairros da cidade.

A escolha de três engenheiros para a Comissão de Melhoramentos não pode ser vista como mera coincidência. Nesse período, essa categoria profissional começava a ser vista como autoridade máxima sobre o saber e a responsabilidade pelas intervenções relativas ao espaço urbano, debatendo, a partir de um olhar competente, os projetos reformadores da cidade⁸⁷. Ao mesmo tempo, os engenheiros se apresentavam como portadores dos atributos indispensáveis à organização de estudos e relatórios⁸⁸.

Conforme assinalado por Margareth Pereira, já na década de 1870 a difusão dos postulados positivistas fomentava o intervencionismo do Estado nas questões urbanas, segundo o primado *saint-simoniano* relativo à necessidade de fomentar a “associação universal”, as “redes” de trocas de toda a natureza, a crença no “progresso positivo” firme, fundando-se assim o autoritarismo da adoção de medidas na especialização técnica⁸⁹.

Nina Rabha destaca que, em seu primeiro relatório, divulgado em janeiro de 1875, os membros da Comissão de Melhoramentos davam ênfase às intervenções na região norte da cidade, compreendendo desde o campo da Aclamação até a raiz da serra do Andaraí, concentrando-se nas intervenções voltadas a solucionar os problemas relativos ao dessecamento da área no entorno do canal do Mangue, bem como a sua desobstrução. Já no segundo relatório, do ano seguinte, a área central da cidade ganhou maior destaque, principalmente com as propostas de arrasamento dos morros do Castelo, Santo Antônio e Senado⁹⁰.

No âmbito dos trabalhos da Comissão de Melhoramentos, previa-se a construção ou a reforma de praças, ruas e casas tendo em vista facilitar a ventilação e auxiliar no escoamento das águas pluviais, concentrando-se essas intervenções na região da Cidade Nova. A Comissão evitava, no entanto, tratar de reformas e demolições na área central, devido ao alto número de edificações ali existentes, sob a alegação da falta de orçamento disponível para as desapropriações necessárias a esses empreendimentos. Por

⁸⁷ KROPF, Simone Petraglia. *Op. Cit.* 1996. p.179.

⁸⁸ CARVALHO, Maria Alice Rezende de. Governar por retas: engenheiros na Belle Époque carioca. In: Idem. *Quatro vezes cidade*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994. p. 86.

⁸⁹ Aqui a autora destaca a presença também a influência do filósofo positivista Augusto Comte e sua ideia do “ver para prever”. PEREIRA, Margareth. *Op. Cit.* p. 148.

⁹⁰ RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. *Op. Cit.* p. 214.

fim, os engenheiros propuseram, além das intervenções no canal do Mangue, a construção de extensas e largas avenidas traçadas para induzir a ocupação de regiões periféricas⁹¹.

Ao analisar os relatórios da Comissão de Melhoramentos, Verena Andreatta aponta a preocupação dos engenheiros em criar normas para a construção de casas em condições de salubridade – como, por exemplo, a regra que fixava em três metros o pé direito da residência, e a obrigatoriedade de terem as construções janelas voltadas para a rua, em todos os aposentos⁹², com o intuito de facilitar a ventilação.

Houve assim uma grande sintonia entre as noções práticas dos engenheiros e as normas instituídas pela medicina social para regular a desordem urbana, evitando-se os riscos associados por esta às numerosas formas de coabitações, como era o caso dos cortiços, como assinalado por Benchimol⁹³. Desse modo, percebemos já nesse aspecto a ligação entre engenheiros e médicos sanitaristas no desenvolvimento de ações sobre o espaço urbano.

Como forma de viabilizar o grande volume de obras previsto em ambos os relatórios e prevendo que o Estado teria dificuldade de garantir os vultosos recursos exigidos para sua realização, os engenheiros da Comissão de Melhoramentos sugeriram que a execução fosse entregue a uma empresa capaz de concretizá-las:

[a empresa] teria o privilégio de desapropriação, executaria as obras, venderia os terrenos resultantes ou os edifícios realizados neles, e exploraria as instalações públicas como o canal, a estação marítima, o zoológico, ou o palácio das exposições⁹⁴.

A maioria das obras previstas pela Comissão de Melhoramentos de 1875 não foi realizada. No entanto, a análise do conjunto de propostas contido nos relatórios permite depreender algumas considerações. A primeira é a recomendação dos engenheiros sobre a forma de financiamento das remodelações, indicando a opção da outorga de

⁹¹ BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.* p. 140 – 142. Ver também SILVA, Lucia. A Paris dos trópicos: a pequena África na época do Haussmann tropical. IN: SENGLARD, Gisele. ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de, SIQUEIRA, José Jorge (Orgs.) *História Urbana: memória, cultura e sociedade*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013. p. 203.

⁹² ANDREATTA, Verena. *Cidades Quadradas, Paraísos Circulares. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro, Mauad X, 2006. p. 160.

⁹³ BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.* p. 145.

⁹⁴ ANDREATA, Verena. *Op. Cit.* p.161.

concessões, o que tinha por objetivo facilitar a participação dos capitais privados interessados nesses empreendimentos – prática que, conforme será apresentado adiante, seria cada vez mais adotada na realização das reformas urbanas.

A segunda consideração diz respeito à presença de orientações sobre os projetos e a forma da construção de residências particulares, o que nos indica a tentativa de normatização que visava ao estabelecimento de uma prática salubre entre os moradores da corte, que deveriam adequar as suas casas às novas instalações, demonstrando o caráter higienista da proposta.

1.3. Projetos de melhoramentos: engenheiros e engenharia na Primeira República

Após a proclamação da República, a cidade do Rio de Janeiro foi objeto de uma nova série de projetos reformadores, que buscavam mudar a fisionomia da capital segundo um duplo objetivo: por um lado, por meio da regeneração da cidade pretendia-se mostrar ao mundo o progresso alcançado pelo Brasil; por outro lado, o Distrito Federal deveria servir de modelo para a remodelação de outras capitais brasileiras, como São Paulo, Porto Alegre e a futura Belo Horizonte.

Em sua análise sobre as inovações urbanas do período, Maurício Abreu destacou que:

A transformação da forma urbana visava sobretudo resolver as contradições que a cidade apresentava. Nesse sentido, o rápido crescimento da cidade em direção à zona sul, o aparecimento de um novo e elitista meio de transporte (o automóvel), a sofisticação tecnológica do transporte de massa que servia as massas urbanas (o bonde elétrico) e a importância cada vez maior da cidade no contexto de uma área central ainda com características coloniais, com ruas estreitas e sombrias, e onde se misturavam as sedes dos poderes político e econômico com carroças, animas e cortiços. Não condiziam, também, com ausência de obras suntuosas, que proporcionavam status às rivais platinas. Era preciso acabar com a noção de que o Rio era sinônimo de febre amarela e de condições anti-higiênicas, e transformá-lo num verdadeiro símbolo do “novo Brasil”.⁹⁵

⁹⁵ ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2008. p. 60.

Também as marcas do passado deveriam ser apagadas pelas reformas, conforme ressalta Maria Inês Turazzi:

(...) imbuídos da determinação de regenerar a cidade, esses engenheiros, sob a presidência de Rodrigues Alves, decretaram a destruição dos sinais mais evidentes daquela cidade “que tanto nos envergonhava” e que impediam o Rio de Janeiro de transformar-se numa metrópole avançada, digna da condição de capital da República, ou, em poucas palavras, num símbolo de prosperidade do país para as nações do globo⁹⁶.

Fundado em fins do império, em 1880, o Clube de Engenharia⁹⁷ alcançou na Primeira República um papel fundamental como fórum de discussão dos debates acerca dos projetos de melhoramentos urbanos do Rio de Janeiro. Engenheiros e industriais que faziam parte desta instituição, adotando como lema o “engrandecimento da pátria pelo trabalho”, tiveram como objetivo vincular a engenharia ao progresso material da sociedade⁹⁸.

A atuação dos engenheiros no Clube de Engenharia buscou delimitar o seu campo de atuação no Brasil, e a partir da instituição, essa categoria profissional fez gestões junto ao parlamento brasileiro, criou eventos, organizou estudos e seminários e produziu uma série de debates que ensejavam ampliar o seu espaço de atuação na

⁹⁶ TURAZZI, Maria Inez. *A euforia do progresso e a imposição da ordem: a engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX*. Rio de Janeiro. 1ª ed. São Paulo: UFRJ, Marco Zero, 1989. p. 48.

⁹⁷ Instituição criada por membros que segundo Vânia Cury, partilhavam uma auto representação enquanto “agentes do progresso”. Para Maria Inês Turazzi a fundação de agremiações, como o Clube de Engenharia, tinha por objetivo representar os interesses de novos grupos sociais em formação e, nesse caso específico, consagrava um modelo político-ideológico de formação de uma facção hegemônica, formada por engenheiros e industriais, que pretendiam impor sua dominação aos outros segmentos da sociedade, notadamente os trabalhadores assalariados urbanos. Deste modo, Cury apontou que a ação do Clube representava, em grande medida, o esforço dos engenheiros para garantir um lugar de destaque como interlocutores do poder público em questões tecnológicas e de infraestrutura⁹⁷. Por fim, Pedro Marinho afirma que os primeiros anos de funcionamento do Clube de Engenharia correspondem ao “fortalecimento da agremiação como aparelho privado de hegemonia, com potencial de inscrição de demandas na sociedade política, assim como a capacidade de construção de consensos na sociedade civil e reafirmação de políticas públicas nessa esfera. Cf: CURY, Vânia Maria. *Op. Cit.*; TURAZZI, Maria Inês. *A euforia do progresso e a imposição da ordem: a engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX*. Rio de Janeiro: COPPE, 1989.; MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita. Porta-vozes em uma era de incertezas: o Clube de Engenharia e a concepção de uma inspetoria geral das estradas de ferro *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 170-183, jul-dez 2010.

⁹⁸ CURY, Vania Maria. O Clube de Engenharia no contexto histórico de nascimento do moderno urbanismo brasileiro (1880 – 1930). *Anais: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Rio Grande do Sul: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012. p. 2.

cidade⁹⁹. No bojo das comemorações dos 400 anos do Brasil, em 1900, o Clube de Engenharia realizou o I Congresso de Engenharia e Indústria, presidido por Paulo de Frontin. O evento tinha por objetivo:

(...) exclusivo discutir e deliberar sobre as principais questões técnicas, industriais, econômicas, financeiras e administrativas que de mais perto e mais diretamente, possam interessar o desenvolvimento material do Brasil, de modo a formular resoluções que traduzam com clareza o parecer dos mais competentes sobre a solução prática que melhor convenha a cada uma das questões ventiladas¹⁰⁰.

Os principais temas debatidos no Congresso ganharam destaque na *Revista do Clube de Engenharia* e estiveram ligados ao problema dos transportes e ao saneamento do Rio de Janeiro e do Brasil, fazendo referência, também, à situação da indústria nacional. Podemos citar, por exemplo, o estudo sobre as condições dos arruamentos das cidades brasileiras, em especial do Rio de Janeiro, escrito pelo engenheiro Frederico Augusto Liberalli, sócio benemérito do Clube, apontando a existência de poucas ruas arborizadas e grandes, o que levaria: “dentro em pouco tempo ver em morte incipiente, por falta de ar e de luz, as multidões congregadas, como hoje se estragam e perecem ingloriamente nas vielas tortuosas, escuras, imundas e ruidosas da cidade¹⁰¹” Para Liberalli, era importante refletir sobre como as ruas eram delimitadas, tendo em vista que:

A rua é a artéria pela qual se palpa a saúde física e mental de um povo que goza de higiene e civilização. Ela deve satisfazer a determinadas condições de salubridade, de comodidade, de segurança pública, e atender as regras com relação ao alinhamento, orientação, ventilação, declividade, comprimento, largura, profundidade, revestimento, limpeza e o mais que se refere às construções sobre o solo e abaixo dele; regras que devem ser aplicadas no todo ou em parte, sempre que for possível¹⁰².

Articulando termos médicos ao estudo das cidades, Liberalli propunha a normatização da construção dos arruamentos, buscando atender a preceitos sanitários e

⁹⁹ AZEVEDO, André Nunes. A cura pela técnica: o Clube de Engenharia e a questão urbana na cidade do Rio de Janeiro na virada do século XIX ao XX. *Locus: Revista de História*, Juiz de Fora, v.19, n.02, p. 273-292, 2013. p. 80.

¹⁰⁰ *Revista do Clube de Engenharia*, dezembro 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. pp.11-12.

¹⁰¹ *Revista do Clube de Engenharia*, dezembro 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. p. 118.

¹⁰² *Ibidem*. p. 119.

de embelezamento. Desse modo, o trabalho dispõe sobre a definição de linhas gerais para a organização do espaço urbano por parte do poder público, listando uma série de recomendações:

A ventilação de uma cidade deve-se fazer pela largura das ruas sempre em relação com a altura dos prédios; pelas praças públicas arborizadas, distribuídas alternadamente por entre as quadras edificadas e nas ruas de maior extensão; por avenidas arborizadas, dispostas em convenientes direções para atender à maior facilidade de viação e ao encurtamento das distâncias; algumas vezes, por uma avenida de cinta ou circunvalação, cujo traçado pode ser estudado para conjuntamente servir à canalização das águas pluviais. Nas grandes cidades, a ventilação se obterá pelas largas superfícies destinadas aos parques, jardins, bosques ou florestas nativas, estas últimas situadas de preferência à montante das virações regulares que banham a cidade. (...) A arborização das ruas deve ser o principal característico das cidades brasileiras. Mas, para que a arborização não prejudique outras necessidades públicas, como a iluminação, etc., é necessário que aquela se faça arredada desta, não se conciliando no mesmo alinhamento com efeitos opostos¹⁰³.

No mesmo período da realização do I Congresso de Engenharia e Indústria, chegavam ao país investidores estrangeiros, com o intuito de criar bancos, empresas de seguros, companhias de energia elétrica, telefonia e telegrafia, atuando na construção das estradas de ferro e no aparelhamento dos portos. Se, do ponto de vista das condições sanitárias e geográficas, o diagnóstico então existente indicava que a cidade do Rio de Janeiro precisava urgentemente de reformas, a partir de um enfoque ideológico, que emergiu com a República, afirmava-se mudanças também por meio da reordenação do esquema de reprodução do capital e da força de trabalho. A modernização da capital simbolizava desse modo a transformação técnica da sua infraestrutura, considerada como o caminho para a integração do país ao mundo civilizado¹⁰⁴.

A presidência de Rodrigues Alves marcou um novo ímpeto reformador da cidade, agora capital republicana, em razão das condições vigentes no período, como a disponibilidade financeira e a facilidade de obtenção de empréstimos para a realização de obras. Segundo Margareth Pereira:

Para Rodrigues Alves vencer mais de um século de projetos inconclusos, de ondas de epidemias e de planos que se acumulavam nas gavetas administrativas significaria corrigir defeitos que afetavam e perturbavam não só o Rio de Janeiro, mas o próprio desenvolvimento nacional. Tratava-se de

¹⁰³ *Revista do Clube de Engenharia*, dezembro 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. pp. 120 - 123.

¹⁰⁴ CURY, Vânia. *Op. Cit.* p. 51.

manter o país no coro das nações progressistas e desenvolvidas, expandindo e melhor explorando suas potencialidades¹⁰⁵.

Com a nomeação de Francisco Pereira Passos¹⁰⁶ para a prefeitura do Distrito Federal, realizou-se um importante conjunto de reformas, a partir de uma intervenção que conjugava a esfera federal e a municipal, e também os saberes dos médicos higienistas e dos engenheiros. Nesse quadriênio, o Rio de Janeiro foi “governado por meio de retas” – expressão utilizada pelos críticos do governo para descrever o modo de agir dos engenheiros¹⁰⁷. Para Fransérgio Follis:

Capital Federal e principal porta de entrada do país, a cidade do Rio de Janeiro era vista como vitrine das virtudes nacionais. Contudo, problemas como a insalubridade e sua íntima relação com a ocorrência das temíveis epidemias; deficiência funcional de uma malha urbana ainda colonial, não mais compatível com o intenso movimento comercial da cidade; insuficientes serviços urbanos como água encanada, rede de esgoto, calçamento e iluminação; e presença de uma paisagem colonial tida como antiestética e de costumes vistos como “bárbaros” e “incultos” pela elite carioca, afetavam a imagem de uma cidade e, por extensão, de um país que sonhava com a civilização e o progresso¹⁰⁸.

Rodrigues Alves buscou atacar os problemas da região portuária, que dispunha de uma estrutura considerada antiquada e restrita, sendo limitado o espaço das docas para o armazenamento das mercadorias¹⁰⁹. Segundo Sergio Lamarão, a construção do novo porto foi o eixo da ampla operação de renovação urbana, consolidando o processo de hierarquização e segregação já em curso. As obras destruíram os modos e costumes de trabalhadores e moradores daquela região da cidade, representados pelos trapiches e

¹⁰⁵ PEREIRA, Margareth. *Op. Cit.* p. 153.

¹⁰⁶ Francisco Pereira Passos formou-se em Matemática pela Escola Militar, em 1856. Após a conclusão do curso, rumou para a França, onde se dedicou ao estudo de arquitetura, hidráulica, construção de portos, canais e estradas de ferro, direito e administrativo e economia política e engenharia¹⁰⁶. Um dos traços mais lembrados das biografias sobre Pereira Passos é a sua presença em Paris durante a grandiosa reforma empreendida por Georges Eugène Haussmann, que foram responsáveis por tornar a cidade um modelo de metrópole moderna. AZEVEDO, André Nunes. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UERJ, nº 10, 2003. p. 43-44.

¹⁰⁷ CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *Op. Cit.* p. 68.

¹⁰⁸ FOLLIS, Fransérgio. *Modernização urbana na Belle Époque paulista*. São Paulo: Editora Unesp, 2004. p. 29.

¹⁰⁹ SEVCENKO, Nicolau. *A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. São Paulo: Cosac Naify, 2010. p.62.

cortiços segundo os defensores das reformas, os quais foram substituídas pelas novas ruas, avenidas, armazéns e linhas férreas¹¹⁰.

Assim, a modernização do porto imbricava-se ao propósito de reformar a cidade, cuidando também da “regeneração” e da eliminação dos hábitos tidos como insalubres, que, em seu entendimento, contribuiriam para as endemias que assolavam o Distrito Federal.

Segundo Nina Rabha, o governo de Rodrigues Alves formulou um plano abrangente tendo em vista viabilizar os diversos projetos de remodelação urbana, para o que foi necessário conciliar ideias complexas e garantir os recursos exigidos para sua execução. Tratava-se de sanar os “defeitos da capital”, vistos como comprometedores do desenvolvimento nacional¹¹¹.

Como referido acima, as obras da região portuária da cidade, que incluíram a demolição do morro do Senado e o aterramento das áreas junto às ilhas de Melões e das Moças, ficaram sob jurisdição do governo federal. Além disso, foram realizadas a canalização completa do canal do Mangue, que havia sido preconizada pela Comissão de Melhoramentos em 1875, e a abertura da Avenida Central, atual Rio Branco¹¹². Dirigida pelo engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto, a Comissão de Obras do Porto projetou uma série de ruas paralelas e perpendiculares, formando quarteirões simétricos e não dando margem para curvas e sinuosidades, o que expressava, segundo André Nunes Azevedo, a visão mecanicista contida nesse plano, bem como certa concepção de verdade transistórica da ciência e da técnica, sustentada por seus integrantes¹¹³.

A nomeação de Pereira Passos ocorreu em 30 de dezembro de 1902, estando suspenso o funcionamento do Conselho Municipal, o que possibilitou ao prefeito organizar o programa de melhoramentos sem enfrentar os debates com o poder legislativo, contornando-se os conflitos entre essas duas esferas.

Desde o início, a administração de Passos foi marcada por um esforço de “disciplinarização dos usos dos espaços urbanos, por meio do licenciamento e da

¹¹⁰ LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 2006. p.14.

¹¹¹ RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. *Op. Cit.* p. 215. Ver também BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.* p.211.

¹¹² RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. *Op. Cit.* p.215.

¹¹³ AZEVEDO, André Nunes. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UERJ, n° 10, 2003. pp. 43-44.

proibição de atividades consideradas anacrônicas à cidade moderna¹¹⁴”. Tratava-se, por exemplo, da adoção de um maior rigor na fiscalização das casas de diversão, com seu consequente fechamento, no caso de faltarem documentos como as licenças, e também da interdição de ambulantes que traziam animais, como os antigos leiteiros.

No que se refere às obras de melhoramentos, o plano da Prefeitura do Distrito Federal concentrou-se na abertura de grandes eixos de circulação na cidade, com a construção da Avenida Beira-Mar, ligando o centro aos bairros do Catete e Botafogo, e da Avenida Mem de Sá, que atravessava a esplanada do Senado, terminando na Rua Frei Caneca. Outras obras viárias também buscavam a melhoria das comunicações do centro com a zona portuária, como a ligação do Largo da Prainha à Rua Uruguaiana e a da Praça Tiradentes à avenida novo cais¹¹⁵.

Associada ao “bota-abaixo” – expressão utilizada pela imprensa da época para referir-se ao elevado número de remoções e à demolição de casas e cortiços na região central da cidade – a gestão de Pereira Passos visava dar lugar às novas ruas e largas avenidas, consideradas essenciais à circulação de pessoas e mercadorias e ao objetivo da salubridade e do combate às doenças.

Na visão de Jaime Benchimol, a abertura de avenidas foi o instrumento principal do plano destinado a transformar a capital da República numa cidade moderna e higiênica¹¹⁶. Já André Nunes Azevedo assinala o objetivo de formar o sistema viário integrado pelas avenidas do Cais, do Mangue e Central que, absorvendo as atividades de distribuição de mercadorias provenientes do porto, estava sintonizado com o processo de expansão industrial da cidade¹¹⁷.

Em seu estudo sobre a modernização na *belle époque* paulista, Fransérgio Follis assinala o caráter “importado” das reformas urbanas ocorridas no Brasil, a partir de um modelo inaugurado em Paris. Para o autor:

Baseado em três ideais modernizadores – higienização, embelezamento e racionalização – e, em alguns casos, na necessidade de evitar ou reprimir possíveis revoltas das classes pobres, identificadas como classes perigosas, os administradores europeus passaram a intervir de maneira mais efetiva no espaço urbano com o objetivo de transformar a velha urbe antiquada, herdada

¹¹⁴ SILVA, Lucia. *Op. Cit.* p.205.

¹¹⁵ BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.* p. 238

¹¹⁶ *Ibidem.* p.236.

¹¹⁷ AZEVEDO, André Nunes. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UERJ, n° 10, 2003. p. 45.

do período medieval, em uma cidade civilizada, dotada de novos atributos que a modernidade passara a exigir¹¹⁸.

Esses vetores modernizantes também informaram a elaboração dos projetos de melhoramentos urbanos no Rio de Janeiro, ao buscarem normatizar a vida daqueles que viviam nos cortiços e demais habitações coletivas, vistos como “perigosos” para a manutenção da ordem e das hierarquias sociais herdadas da sociedade imperial. Desse modo, se Paris buscou tentava apagar os vestígios do passado medieval considerado como “bárbaro”, os governantes brasileiros extinguíam as marcas coloniais de suas cidades, sintonizadas como o atraso, a partir da construção de valores modernos e civilizados. No caso do governo do Distrito Federal houve uma investida contra as tradições dos habitantes, preocupando-se com seus comportamentos públicos e reclamando um status “europeu” ou “civilizado”¹¹⁹.

Conforme assinalado no estudo pioneiro de Nicolau Sevcenko, as reformas urbanas e, nelas, a atuação dos engenheiros, inscreviam-se em um processo mais amplo, conhecido como “Regeneração”, abarcando desde mudanças nas estruturas viárias e construção de redes sanitárias, como alterações nos modos de vida, rotinas e vestimentas de seus habitantes¹²⁰. Para Marly Motta, a transformação ocorrida no Rio de Janeiro durante a presidência de Rodrigues Alves e a administração Pereira Passos fez parte de um processo que reiterava, por parte do governo republicano, o papel de “vitrine” e “espelho da nação” que cabia às cidades-capitais, como Paris e Buenos Aires¹²¹, também objeto de obras de remodelamento. Tais empreendimentos continham em si, sobretudo, a ideia de progresso material:

A reforma urbana do Rio de Janeiro teria, portanto, como principal referência simbólica, a ideia de progresso material. Uma ideia que a intervenção urbana empreendida pelo governo federal buscou afirmar como sendo a metáfora política da república. Não foi sem sentido que a construção de um novo porto

¹¹⁸ FOLLIS, Fransergio. *Op. Cit.* p. 24.

¹¹⁹ PAMPLONA, Marco Antonio Villela. *Revoltas, repúblicas e cidadania*. Rio de Janeiro: Record, 2003. p.67.

¹²⁰ SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: Idem (org.). *História da vida privada no Brasil: República, da Belle-Époque à Era do Rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, Vol. 3. pp. 513-619.

¹²¹ MOTTA, Marly. *Rio, cidade-capital*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 2004. p. 29.

para o Rio de Janeiro foi a obra rótula de sua reforma urbana e que a Avenida Central foi projetada para receber os progressos emanados do novo porto¹²².

As reformas e intervenções realizadas sob a rubrica dos melhoramentos urbanos, por meio da abertura de ruas e avenidas e das diversas ações de saneamento promoveram uma transformação substancial da fisionomia da cidade, tornando mais ágil a circulação de pessoas e mercadorias e propiciando, em certas regiões, a forte valorização dos terrenos, favorecendo a especulação pelo capital imobiliário. Promoveram também o disciplinamento, seja pela adoção das novas posturas municipais e da regulação de antigos hábitos e costumes, seja pelas condições criadas pelas novas avenidas para o controle das multidões e da população dita como “perigosa”.

A preocupação com o embelezamento, especificamente, estava associada ao objetivo de construir uma nova imagem do país para os visitantes estrangeiros, além de garantir-lhes maior segurança, em razão do combate às epidemias. Desse modo, o progresso e a salubridade refletiam-se na beleza da cidade, conquistada a partir da técnica dos engenheiros, e não apenas pelas belezas naturais.

Neste processo, os engenheiros conquistaram espaços na administração pública, como técnicos responsáveis pelo planejamento e execução das obras e como consultores da Prefeitura. A chegada dos anos de 1920 marcaria um novo desafio para os mesmos, que passaram a disputar com arquitetos e urbanistas o debate sobre a cidade e também os espaços abertos pelos poderes públicos. O convite ao urbanista Alfred Agache marca essa inflexão, sendo sintomático do declínio da participação dos engenheiros nos debates sobre as reformas.

Até os anos de 1920, no entanto, os engenheiros colaboraram de forma central na tarefa de levar o país a adotar os novos ritmos ditados pelas relações comerciais do mundo capitalista, inaugurados com a Segunda Revolução Industrial, sendo o processo de acomodação nos postos da burocracia estatal regulado por sua vinculação aos espaços formadores, como a Escola Central, depois Politécnica, e ao Clube de Engenharia.

¹²² AZEVEDO, André Nunes. Rodrigues Alves: a legitimação política pelo progresso material. In: PRADO, Maria Emilia (org.). *Intelectuais e ação política*. Rio de Janeiro: Revan, 2011. p. 138.

1.4. Os reformadores: a Escola Politécnica do Rio de Janeiro

1.4.1. O ensino de engenharia no Brasil

Conforme assinalado por Pedro Marinho, os engenheiros que se envolveram nas ações modernizadoras, por meio da participação em projetos de obras públicas e de viação e na modernização de portos, haviam sido formados por um mesmo “princípio educativo e pedagógico”, partilhando de uma mesma “filosofia de vida”, originada, em sua maioria, de uma passagem pela Escola Politécnica, no Rio de Janeiro¹²³. Foi assim a partir dessa Escola que alunos como Carlos Sampaio constituíram alguns laços de amizade, profissionais e políticos com outros engenheiros.

Seguimos neste trabalho o entendimento de que as instituições de ensino, como a Escola Politécnica, devem ser entendidas como um terreno de criação de laços amizades e redes de sociabilidade que seriam essenciais não apenas às iniciativas e empreendimentos de que seus egressos participam, na vida profissional, mas também à formação de consensos em torno daquilo que passa a constituir os interesses da própria categoria. Do mesmo modo, a preparação de projetos de melhoramentos urbanos foi tema recorrente nos textos e projetos dos engenheiros, o que pode ser visto como um indício da presença desses temas em sua formação.

Ao tratar sobre os sistemas de ensino e de pensamento, o sociólogo Pierre Bourdieu buscou colocar em primeiro plano a função de integração cultural operacionalizada pela escola, apontando que a cultura escolar é responsável por propiciar aos indivíduos um corpo comum de categorias de pensamento que torna possível a comunicação, a criação de um repertório de lugares comuns, mas também de terrenos de encontros e acordo¹²⁴.

A Escola Politécnica do Rio de Janeiro surgiu em 1874, após uma série de reformulações nos programas de ensino das instituições formadoras que a precederam, como a Escola Central. A denominação “politécnica” foi motivada pelo objetivo de prover uma formação ampla, que fosse capaz de atender às diversas demandas e tarefas exigidas pela modernização da sociedade brasileira, como a construção de estradas de

¹²³ MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita. *Op. Cit.* p. 82.

¹²⁴ BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 2007. p. 206-207.

ferro, para o escoamento da produção. Tal formação seria necessariamente distinta da do engenheiro militar, conforme veremos mais adiante.

Os primeiros trabalhos de engenharia no Brasil foram realizados ainda no período colonial, com a construção de diversas fortificações, por parte do governo português, tendo por objetivo garantir a defesa do território brasileiro de possíveis invasões de outras metrópoles europeias, em plena disputa pelas novas possessões. Efetivamente, tais planos de construção não eram elaborados no Brasil ou por brasileiros, mantendo-se sob a responsabilidade de técnicos estrangeiros.

Os fortes e feitorias eram planejados em Portugal, para execução em todo o império colonial português, na África, Ásia e América. Pedro Telles salienta que, no século XVI, o ensino de matemática, aplicada às fortificações (engenharia) e à navegação, realizava-se na Escola de Santo Antão, em Portugal¹²⁵.

Segundo Cesar Honorato, em sua origem a expressão engenharia referia-se particularmente à construção de engenhos de guerra e à execução de obras voltadas para objetivos militares, daí a nomenclatura “engenharia militar”. Apenas em meados do século XVIII emergiu, na Europa, uma nova classe de profissionais que atribuíam a si próprios a realização de trabalhos que não possuíam propósitos exclusivamente de defesa, como a construção de estradas, nem eram executadas por soldados, passando a ser denominados engenheiros civis¹²⁶. As finalidades e funções dos engenheiros civis foram estabelecidas na *Charter of the Institution of Civil Engineers*, publicada em Londres, em 1828. A engenharia civil passava a ser definida com:

(...) a arte do direcionamento de grandes recursos energéticos da natureza para o uso e conveniências do ser humano, assim como os meios de produção e de tráfico entre os estados, tanto para comércio interno quanto para o comércio externo, sendo aplicados na construção de estradas, pontes, aquedutos, canais, navegação nos rios e docas, para transações e trocas internas, na construção de portos, armazéns, moinhos, diques, faróis, na arte da navegação através do uso de energia artificial com propósitos comerciais, na construção e adaptação de maquinaria e na drenagem de vilas e cidades¹²⁷.

¹²⁵ TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: Clavero Editoração, 1994. 2 v. p. 83.

¹²⁶ HONORATO, Cezar Teixeira. *O clube de engenharia nos momentos decisivos da vida do Brasil*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1996. p. 16.

¹²⁷ *Ibidem*. p. 16.

A primeira instituição de ensino voltada para a formação de engenheiros no Brasil começou a ser delimitada apenas em fins do século XVIII, ainda como engenharia militar, consolidando-se apenas em meados do século XIX, a partir da separação do ensino militar do civil.

1.4.2. A Academia Real Militar

Para Pedro Telles, a Real Academia de Artilharia, Fortificação e Desenho, criada em 1792, deve ser considerada como o primeiro instituto de nível superior de engenharia no Brasil. Em 1811, começou a funcionar a Academia Real Militar, concebida por Dom Rodrigo de Souza Coutinho, a qual receberia alunos da primeira instituição¹²⁸. Conforme assinalado por Pedro Marinho:

Estabelecendo um curso regular de ciências e de observação, essa instituição [a Academia Real Militar] também passou a oferecer cursos de outras ciências que tivessem aplicação aos estudos militares e práticos, com o intuito de contribuir para a formação de oficiais mais capacitados. Não era só um local para a formação de oficiais para o Exército, mas também uma instituição de ensino de engenharia, tendo em vista as necessidades dos grupos dirigentes face ao novo contexto político da colônia, que se tornara sede do governo real português no Brasil¹²⁹.

A Carta de Lei de 4 de dezembro de 1810, assinada pelo príncipe regente Dom João, futuro Dom João VI, que dispôs sobre a criação da Academia Real Militar, definia como seus objetivos a defesa e a segurança aos domínios portugueses, a partir de um curso regular de Ciências Exatas e de Observação. A academia formava assim oficiais da classe de engenheiros geógrafos e topógrafos, que também que pudessem ser úteis para a administração pública na realização das obras¹³⁰. Com a proclamação da

¹²⁸ TELLES, Pedro Carlos da Silva. *Op. Cit.* p. 87.

¹²⁹ MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita. *Op. Cit.* p. 97.

¹³⁰ O decreto está disponível no Arquivo Nacional e foi transcrito por José do Nascimento Brito, no artigo publicado pela Revista do Clube de Engenharia, de edição 313. Não nos interessa neste trabalho, entrar nos detalhes da criação da Escola, como salário, tipo de formação e disciplinas do curso da Academia Real Militar, mas cabe-nos apontar que estas informações estão disponíveis no documento. Cf: *Ibidem.* p. 605-618.

independência, a instituição passou a ser denominada de Academia Imperial Militar ou Academia Militar da Corte.

O curso de formação de oficiais de Infantaria e Cavalaria tinha duração de três anos, devendo o de Artilharia realizado em cinco anos. Já os cursos de engenharia tinham duração de seis anos, sendo o último ano formado pelas disciplinas de Arquitetura Civil, Materiais de Construção, Caminhos e Calçadas, Hidráulica, Pontes, Canais, Diques e Comportas.

A formação militar foi uma das formas de ascensão dos jovens filhos de médios comerciantes e produtores, que viam nessas instituições de ensino a possibilidade de alcançar alguma posição de relevância, em uma sociedade marcada pela busca de privilégios.

Em março de 1842, foi realizada uma reforma no currículo da Academia Militar da Corte, com o objetivo de adequar o ensino às demandas crescentes por engenheiros. Desse modo, foi criada uma classe de engenheiros ligados às obras hidráulicas, de pontes e calçadas, sendo instituídos os títulos de bacharel e de doutor em Ciências Físicas e Matemáticas e em Ciências Físicas e Naturais, que não tinham caráter militar, embora a formação se mantivesse subordinada ao Ministério da Guerra¹³¹.

Em 1858 realizou-se nova reforma, tendo por objetivo promover a adequação da formação às demandas crescentes ligadas ao surgimento de atividades com a de construção de estradas de ferro, não dispondo a Academia Militar de uma disciplina nesse tema. A Academia passou a denominar-se Escola Central, sendo a Escola de Aplicação do Exército transformada na Escola Militar e Aplicação do Exército. Assim, à primeira foi destinado o ensino das matemáticas e ciências físicas e naturais, como também as doutrinas próprias da engenharia civil¹³².

1.4.3. O caminho para o ensino civil: A Escola Central

Sediada no Largo de São Francisco, a Escola Central mantinha-se como estabelecimento militar, subordinado ao Ministério da Guerra, contando com alunos

¹³¹ TELLES, Pedro Carlos da Silva. *Op. Cit.* p. 102.

¹³² MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita. *Op. Cit.* p. 102.

fardados em suas aulas. Seu estatuto tinha como inspiração o da *École Centrale des Arts et Manufactures* de Paris, que fora criada em 1828. Longe de ser uma especificidade da instituição brasileira, o cunho militar era encontrado em diversas escolas de engenharia do período.

Juntamente com a Escola Central foi instituído o curso preparatório, com aulas de aritmética, metrologia, álgebra, história, geografia, cronologia, latim e francês¹³³. Esta iniciativa tinha por objetivo suprir as deficiências dos alunos, tendo em vista que muitos deles não tinham frequentado escolas, tendo sido educados em casa. Segundo o engenheiro Saturnino de Brito¹³⁴, a concepção deste curso foi a de abrir as portas da instituição a todas as “classes pobres”¹³⁵.

Segundo Pedro Marinho, o número de matrículas para o curso de engenharia na Escola Central era bastante elevado e aumentou na proporção em que a profissão se fazia necessária para levar à frente as obras públicas que os dirigentes imperiais consideravam prioritárias¹³⁶. A instituição tinha em média 400 alunos nos anos anteriores a Guerra do Paraguai, chegando a 502 alunos em 1872¹³⁷. Os cursos da Escola Central eram, no entanto, considerados pouco “práticos”, ou seja, tinham um caráter mais teórico ou enciclopédico¹³⁸.

¹³³ TELLES, Pedro Carlos da Silva. *Op. Cit.* p. 107.

¹³⁴ Francisco Saturnino de Brito nasceu em Campos dos Goitacazes, Rio de Janeiro, em 1864. Diplomou-se em engenharia na Escola Politécnica em 1887. Tendo trabalhado inicialmente no ramo da construção de ferrovias, em Minas Gerais, Pernambuco e Ceará, dedicou-se, prioritariamente, ao saneamento e urbanização, tendo publicado um grande número de artigos científicos e técnicos sobre esses temas. Escreveu também sobre economia, sociologia e gestão pública. Faleceu em 1929 e teve suas Obras completas, composta de 23 volumes, publicadas pela Imprensa Nacional, entre 1942 e 1943. NASCIMENTO, Nilo de Oliveira; BERTAND KRAJEWSKI, Jean Luc; BRITTO, Ana Lucia. Águas urbanas e urbanismo na passagem do século XIX ao XX: o trabalho de Saturnino Brito. *Revista UFMG*, Belo Horizonte, v. 20, n.1, p.102-133, jan./jun. 2013. p. 104.

¹³⁵ NASCIMENTO BRITO, José do. História da Escola Nacional de Engenharia. *Revista do Clube de Engenharia, Rio de Janeiro*, 313, setembro de 1962. s/p.

¹³⁶ MARINHO, Pedro Eduardo de Mesquita. *Op. Cit.* p. 103.

¹³⁷ A Guerra do Paraguai é tomada como referência, tendo em vista que durante este confronto a escola perdeu vários alunos e professores, que foram para o combate. TELLES, Pedro Carlos da Silva. *Op. Cit.* p. 111.

¹³⁸ O cientista suíço Louis Agassiz, em 1865, afirmou que mesmo com métodos aperfeiçoados de ensino, principalmente de Matemática, Química, Física e Ciências Naturais, a Escola Centra falhava pela “mesquinha” dos meios de demonstração prática e experimental, sublinhando que essas disciplinas não são ensinadas somente nos compêndios. *Ibidem.* p. 111.

1.4.4. A Escola Politécnica do Rio de Janeiro

No último quartel do século XIX, deu-se no Brasil a criação de importantes espaços institucionais para o ensino e a difusão das ciências, como a Escola de Minas de Ouro Preto, de 1875, e o Instituto Pasteur do Rio de Janeiro, de 1888. Também ocorreu a reformulação e a revitalização de instituições já existentes, como o Colégio Pedro II e a Escola Central¹³⁹. Essas mudanças associaram-se ao processo de consolidação de uma ideia de ciência da natureza predominantemente “aplicada”. Afirmava-se assim a concepção de que a modernização social estava relacionada com o desenvolvimento científico do país¹⁴⁰.

Em 1874, houve a reforma da Escola Central, que passou a estar subordinada ao Ministério do Império, ganhando também um novo nome: Escola Politécnica. Tornou-se assim um estabelecimento inteiramente civil, desvinculado do militarismo, apesar de características como rigidez e disciplina ainda fazerem parte do cotidiano dos estudantes. Para o visconde do Rio Branco, responsável pela iniciativa e também professor na Escola:

Os estatutos vigentes [desde 1874] marcaram uma nova época para esta Escola, feliz consequência da separação completa do ensino militar que lhe estava inerente, consagração do progresso das ciências naturais e físico-matemáticas, e provimento dado a várias das nossas necessidades sociais. A Escola Politécnica é hoje um grande centro de instrução profissional superior, ao mesmo tempo em que difunde entre nós os mais elevados conhecimentos teóricos das ciências exatas¹⁴¹.

Ângela Alonso nota, nos anos de 1870, uma mudança no perfil dos alunos que ingressavam nas instituições de ensino superior brasileiras, como consequência da mesma reformulação realizada pelo gabinete Rio Branco, de caráter modernizador. A

¹³⁹ FERREIRA, Luiz Otávio. Ciencia pura versus ciencia aplicada: la fuerza de la tradición positivista en la ciencia brasileña a comienzos del siglo XX. *Secuencia, nueva época*, n. 42, maio-agosto de 1998. p. 113.

¹⁴⁰ *Ibidem.* p. 113.

¹⁴¹ OLIVEIRA CASTRO, F. M. de. Matemática. IN: AZEVEDO, Fernando de. *Ciências no Brasil*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1944. P. 62 APUD TELLES, Pedro Carlos da Silva. *Op. Cit.* p. 468

reforma educacional, desse modo, abriu caminho aos filhos de profissionais liberais no ensino superior¹⁴².

Foi nesse contexto que ganharam relevo, entre os estudantes de engenharia, as apropriações das doutrinas científicas do positivismo, fortalecendo-se a ideia de que a modernização brasileira era dependente da atuação de homens “cientificamente preparados”¹⁴³ – embora, como ressaltado por Pedro Marinho, a difusão da doutrina comteana propriamente se mantivesse bastante restrita.

Num primeiro momento, a influência de Augusto Comte junto ao ensino das Escolas de Engenharia Civil e Militar se dava sobre um número reduzido de adeptos. Foi apenas a partir do final dos anos 70 do século XIX que o nome de Comte ascendeu entre os nossos engenheiros. (...) Assim, é possível inferir que as concepções positivistas foram difundidas e incorporadas na construção da identidade dos engenheiros não apenas pela transmissão formal e acadêmica. Porém, sobretudo, como um método adequado às formas de pensar a realidade brasileira, principalmente a partir da noção de progresso em uso naquele momento¹⁴⁴.

Para Luiz Otávio Ferreira, o debate em torno das proposições científicas do positivismo comteano teria mobilizado os engenheiros brasileiros vinculados a Escola Politécnica no Rio de Janeiro principalmente a partir das propostas de modernização, extrapolando a militância político-intelectual de alunos e professores¹⁴⁵.

Segundo o autor, a história da construção de uma tradição positivista no Brasil esteve assim intimamente relacionada com o ensino de engenharia durante o império, a partir da Escola Politécnica, com a sistematização das obras de Augusto Comte pelos professores¹⁴⁶.

A busca pelo progresso e civilização explicava a adesão ao positivismo e à destinação social da teoria positivista, atribuindo-se àqueles que detinham um saber científico, como os engenheiros, um papel proeminente no processo de renovação do

¹⁴² ALONSO, Ângela. *Idéias em movimento: a geração 1870 na crise do Brasil-Império*. São Paulo: Paz e Terra, 2002. p. 120-122.

¹⁴³ CORRÊA, Maria Letícia. *Op. Cit.* p. 85.

¹⁴⁴ MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita. *Op. Cit.* pp. 122-123.

¹⁴⁵ FERREIRA, Luiz Otávio. *Op. Cit.* p. 111-113.

¹⁴⁶ *Ibidem.* p. 114.

país. Sua ação poderia assim ser traduzida em empreendimentos como os melhoramentos urbanos, as ferrovias e a remodelação dos portos, por exemplo¹⁴⁷.

Nesse sentido, ressaltava-se o sentido atribuído ao projeto modernizador, de dotar o país de profissionais capacitados para às novas funções, reafirmando-se o papel de destaque das ciências tinham no Brasil. Para tanto, como pioneira no ensino da engenharia civil no país, segundo Vânia Cury, a Escola Politécnica seguia os modelos disponíveis na Europa e nos Estados Unidos, destinando-se a “preparar os primeiros profissionais para o exercício de funções que, embora já necessárias ao País, ainda teriam um longo caminho a percorrer para solidificar um campo de trabalho regular e crescente”¹⁴⁸. Conforme assinalado por Sonia Mendonça:

(...) seria de sua autoridade profissional [dos engenheiros] em áreas basicamente relacionadas à modernização técnica, que passaria a derivar-se um novo fundamento para o acesso ao poder, revelando-se sua competitividade no campo político. Semelhante autoridade lhe seria conferida, justamente, pelas instituições responsáveis por sua profissionalização: as politécnicas. Estas procuravam inculcar no futuro profissional o *habitus* do dirigente no exercício de suas funções, papel legitimado pela peculiaridade de sua formação específica; o engenheiro seria o agente mais apto a dirigir projetos, racionalizar a organização do trabalho e, por seu trato com subalternos, saber mandar¹⁴⁹.

Criada pelo decreto n. 5.600 de 25 de abril de 1874, a Escola Politécnica era composta por um Curso Geral e por sete cursos especiais, a saber: Curso de Ciências Físicas e Naturais; Curso de Ciências Físicas e Matemáticas; Curso de Engenheiros Geógrafos; Curso de Engenheiros Cíveis; Curso de Engenheiros de Minas; e Curso de Artes e Manufaturas. Além do título de engenheiro, a Escola Politécnica concedia os de bacharel e doutor em ciências físicas e matemáticas.

Segundo Pedro Telles, o curso geral tinha duração de dois anos, como também os cursos científicos (de ciências físicas e naturais ou matemáticas). Já as demais disciplinas eram concluídas após três anos, exceto o título de engenheiro geógrafo, dado

¹⁴⁷ FERREIRA, Luiz Otávio. O ethos positivista e a institucionalização da ciência no Brasil no início do século XIX. *Fênix – Revista de História e Estudos Culturais*. Vol. 4/Ano IV. Julho- Setembro/2007. nº 3. p. 5.

¹⁴⁸ CURY, Vânia Maria. *Op. Cit.* p.71.

¹⁴⁹ MENDONÇA, Sonia. A balança, a régua e o arado: sistemas de ensino e *habitus* de classe na primeira república. IN: *Cadernos do ICHF*. Niterói, UFF, Nov. 1992. p.48.

aos alunos que concluíssem o primeiro ano do curso de engenheiro civil¹⁵⁰. Os alunos, somente maiores de quinze anos, eram admitidos após a aprovação em diversas matérias, como português, francês, história, geografia, aritmética, geometria plana e álgebra.

Existiam três categorias de professores na Escola Politécnica. A primeira e mais importante era a de lente catedrático, responsável por lecionar uma determinada disciplina, ocupada, preferencialmente, pelo primeiro lugar do concurso para a matéria. Na reforma de 1911, passaram a ser chamados de professores ordinários e, após 1915, professores catedráticos. Os professores da segunda categoria eram responsáveis por auxiliar o trabalho dos catedráticos, e por isso eram conhecidos como lentes substitutos. Em 1911, passaram a ser denominados extraordinários e, em 1915, professores substitutos. Por fim, na última categoria, havia os professores responsáveis pelas aulas de desenho e de trabalhos gráficos.

Quadro 2 – Evolução da categoria dos professores na Escola Politécnica (1974-1937).

| Categoria | Escola Politécnica (1874-1910) | Escola Politécnica (1911-1914) | Escola Politécnica (1915 – 1937) |
|------------------|---|---|---|
| 1 | Lente Catedrático | Professor Ordinário | Professor Catedrático |
| 2 | Lente substituto | Professor Extraordinário | Professor substituto |
| 3 | Professor | Professor | Professor |

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita. *Op. Cit.*; BARATA, Mario Antônio. *Escola Politécnica do Largo de São Francisco: berço da engenharia nacional*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1973; TELLES, Pedro Carlos da Silva. *Op. Cit.*

Vânia Cury salienta que, apesar da influência francesa nos programas das disciplinas, o corpo docente da Politécnica era formado, em sua grande maioria, pelos mais notáveis representantes da engenharia nacional, tendo poucos estrangeiros lecionando na instituição¹⁵¹. Apesar das mudanças instituídas, que resultaram na criação da Escola, o ensino ainda era considerado “pouco prático”. Os docentes e alunos eram conhecidos como “politécnicos”, tendo em vista que transitavam em diversos ramos de

¹⁵⁰ TELLES, Pedro Carlos da Silva. p. 467.

¹⁵¹ CURY, Vânia Maria. *Op. Cit.* p. 71.

atuação profissional, como construção de ferrovias, estradas de rodagem e obras diversas.

O campo de trabalho dos engenheiros, portanto, à luz das concepções de indústria assumidas por eles, era suficientemente amplo para permitir-lhes atuar nos mais variados aspectos da produção e do campo material. Lembrando que sua formação profissional, nessas primeiras gerações, era fundamentada no enciclopedismo, ou seja, numa total ausência de especializações rígidas, podemos compreender que, tal qual a educação recebida na escola, sua visão da profissão incluía todos os domínios da vida material, nos quais consideravam-se capacitados a agir, em função da base científica e tecnológica de seu próprio saber¹⁵².

A seleção de professores era realizada através de concurso público, o que conferia legitimidade e *status* à instituição. A admissão dos docentes era então realizada a partir da defesa de tese, das provas escrita e oral e da prova prática¹⁵³. Paulo de Frontin, André Rebouças, Aarão Reis, Luiz Rafael Vieira Souto, Carlos Sampaio, Everaldo Backheuser, Otto de Alencar foram alguns dos engenheiros que lecionaram na instituição até o final do século XIX¹⁵⁴.

Neste item da dissertação tivemos por objetivo compreender a formação dos engenheiros no Brasil, a partir da apresentação das mudanças realizadas na escola superior de engenharia do Rio de Janeiro. Os profissionais formados pela Escola, ao lado da atuação nas empresas, afluíram para as fileiras do Estado, conduzindo os diversos projetos de reformas.

Deste modo, um dos objetivos do ensino realizado pela Escola Politécnica era a criação de dirigentes capazes de organizar os projetos de adequação do Brasil ao rol das nações civilizadas. A consolidação de um aparelho escolar deu-se em sintonia com esses interesses. As redes de sociabilidades, criadas na escola, eram mantidas em associações e órgãos como o Clube de Engenharia, que foi outra instituição importante para delimitar os campos de atuação dos engenheiros na virada da monarquia para a república.

Partilhando de um projeto de modernização que previa uma série de reformulações nas cidades, os engenheiros na Primeira República reconheciam a

¹⁵² CURY, Vânia Maria. *Op. Cit.* p. 92.

¹⁵³ TELLES, Pedro. *Op. Cit.* p. 469.

¹⁵⁴ *Ibidem.*

importância do poder público para a realização de tais empreendimentos, fosse a partir de concessões, fosse sob a condução da prefeitura ou do governo federal.

Os engenheiros buscaram conquistar um espaço de ação para a categoria profissional na condução do progresso e pela defesa da realização de obras de melhoramentos urbanos e expansão da infraestrutura. Nesse sentido, esta categoria profissional se apresentava como aptos a promover as mais diversas campanhas para a modernização do país¹⁵⁵. Conforme assinalado por Pedro Marinho:

Envolvidos intensamente na viabilização do “complexo econômico” que surgia, os engenheiros se organizavam, negociavam, disputavam e estabeleciam alianças no âmbito da sociedade civil, ao mesmo tempo em que inscreviam agentes na sociedade política, com vista a realizar ações particulares e salvaguardar os seus próprios interesses e da classe que representavam, quaisquer que fossem as frações hegemônicas dentro dos complexos agroexportadores que conseguiam fazer girar, sob a sua órbita, a vida econômica do país¹⁵⁶.

Desse modo, a partir da formação na Escola Politécnica e posterior ação no Clube de Engenharia difundia-se uma visão de mundo baseada na valorização da ciência e na técnica, associada a defesa de interesse dos setores mais diretamente envolvidos nos projetos de modernização. Seus integrantes participavam assim da “organização, representação e institucionalização – tanto no âmbito da sociedade civil quanto no âmbito da sociedade política – dos interesses de determinados grupos sociais. Ao unificar interesses e difundir visões de mundo, atuou como “partido” no sentido gramsciano”¹⁵⁷.

Os membros do Clube de Engenharia, malgrado a socialização promovida pela associação, trilhavam caminhos próprios. No próximo capítulo, examinaremos a trajetória política e profissional do engenheiro Carlos Cesar de Oliveira Sampaio que, formado na Escola Politécnica e membro do Clube, criou uma vasta rede de relações pessoais e profissionais que lhe conferiram um lugar proeminente nas reformas do Rio de Janeiro.

¹⁵⁵ Marinho, Pedro Eduardo Mesquita. *Op. Cit.* p. 173.

¹⁵⁶ MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita. Porta-vozes em uma era de incertezas: o Clube de Engenharia e a concepção de uma inspetoria geral das estradas de ferro. *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 170-183, jul-dez 2010 p. 174.

¹⁵⁷ *Ibidem.* p. 175.

2. Carlos Cesar de Oliveira Sampaio: trajetória e construção da memória

O sucessor escolhido pelo Sr. Presidente da República é um engenheiro de grande reputação profissional e perfeitamente familiarizado com os problemas técnicos e outros que devem preocupar a atenção do Prefeito de uma grande cidade como a nossa. Estranho inicialmente à política local, está em condições de administrar o Rio, como se administram as grandes metrópoles que visitou e conheceu. Pode-se esperar de sua gestão um trabalho eficaz de embelezamento crescente da cidade (...). O Sr. Carlos Sampaio com as suas preciosas qualidades de inteligência, de bom gosto, de energia e de superioridade, só não será um bom prefeito se não quiser¹⁵⁸.

A epígrafe deste capítulo nos apresenta uma das imagens produzidas sobre o personagem central deste trabalho, destacando sua figura / memória de forma positiva. Todavia, esta não é a única versão existente sobre Carlos Sampaio. Diversas foram as narrativas sobre a atuação e o papel desse engenheiro, principalmente sobre a sua gestão como prefeito do Distrito Federal. Desse modo, primeiramente faz-se necessário sublinhar sua trajetória, tendo em vista que o próprio Sampaio buscou registrar o seu nome no rol das grandes personalidades da história da cidade. Isto precisa ser feito a partir de uma postura crítica, haja vista a necessidade de confrontar este seu objetivo.

Em um segundo momento, será analisado como este personagem foi representado ao longo do tempo, a partir de textos de jornais, homenagens escritas por seus pares, e também como sua trajetória foi abordada pela historiografia, buscando compreender as dinâmicas políticas da capital durante a Primeira República.

Nesse sentido, intentando contemplar as questões acima apresentadas, o presente capítulo se estrutura a partir de três eixos fundamentais: o primeiro é do levantamento da trajetória de Carlos Sampaio, pensando os espaços que ocupou e suas redes de sociabilidade; o segundo enfoca especificamente a gestão na Prefeitura do Distrito Federal, dando atenção aos conflitos, bem como aos arranjos políticos que levaram a sua nomeação, com destaque para sua ligação com o presidente Epitácio Pessoa, para o que procedemos à análise de suas mensagens ao Conselho Municipal. Por fim, temos como objetivo depreender como a memória sobre Sampaio foi sendo construída ao longo do tempo, a partir do cotejamento de diferentes trabalhos que versaram, de

¹⁵⁸ *Jornal do Commercio*, 8 de junho de 1920. p. 4.

alguma forma, sobre sua vida, utilizando-nos de obituários, homenagens, livros e trabalhos historiográficos.

2.1 - Biografia, trajetória e história

Antes de iniciarmos a análise da produção intelectual de Carlos Sampaio, entendemos ser necessária uma apresentação anterior da trajetória do engenheiro, tendo em vista que os textos e discursos produzidos por ele se relacionavam, ao mesmo tempo, com o contexto de sua atuação política e profissional e, também, com suas escolhas e o caminho percorrido.

O debate sobre os usos da biografia ganhou força na década de 1980 com o advento de uma série de estudos que buscavam contribuir para o debate teórico-metodológico sobre esse tema. O artigo pioneiro de Pierre Bourdieu, intitulado “*A ilusão biográfica*”, tornou-se ponto de inflexão nessa discussão. Nele, o sociólogo nos apresenta os perigos de uma escrita que privilegia a história de vida como um caminho orientado, com deslocamento linear, tendo começo, meio e fim¹⁵⁹. Produzindo este tipo de narrativa biográfica, o pesquisador estaria escrevendo acriticamente sobre a história de vida, ou seja, o conjunto de acontecimentos em série, ordenado de forma cronológica, conformando-se, desse modo, com a escrita de uma ilusão biográfica.

Entendemos que a organização da história de vida é operada *a posteriori*, tanto pelo personagem ou por meio daquele que foi responsável por escrever sua biografia. Isto pode ocorrer, segundo Miguel Montagner, porque o objetivo da busca por uma causalidade harmônica das histórias de vida individuais está assentado na necessidade constante de atribuir um sentido coerente às ações tomadas pelos homens¹⁶⁰.

A teoria praxiológica de Pierre Bourdieu possibilita a análise de trajetórias, ao relacionar os conceitos de capital, campo e *habitus*. Para o sociólogo, a prática, o que se efetiva em um determinado tempo histórico, não depende apenas de um agente, mas sim

¹⁵⁹BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org.) *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 2006. p. 183.

¹⁶⁰MONTAGNER, Miguel Ângelo. Trajetórias e biografias: notas para uma análise bourdieusiana. *Sociologias*. Porto Alegre, ano 9, nº 17, jan/jun. 2007. p.252.

do campo como um todo, ou seja, das possibilidades oferecidas pela sociedade¹⁶¹. Também é no campo que ocorre a distribuição do capital, que vai determinar a posição desempenhada pelo agente. Assim, é importante definir quais são as relações de influência e subordinação/dominação do intelectual, por exemplo, em relação à estrutura de poder da classe dirigente¹⁶².

Nessa perspectiva, o *habitus* assume um papel fundamental, tendo em vista que ele é resultado dos embates realizados pelos agentes envolvidos em um campo, e assim, não se refere apenas ao indivíduo, mas também ao grupo e classe que aquele representa¹⁶³. Para Bourdieu, as trajetórias seriam o resultado construído de um sistema de traços pertinentes de uma biografia individual¹⁶⁴. Ou seja, a trajetória deve ser entendida como a objetivação das relações entre os agentes e as forças no campo, descrevendo, deste modo, a série de posições ocupadas sucessivamente pelo mesmo indivíduo em estados contínuos do campo. Nas palavras de Bourdieu:

(...) toda trajetória social deve ser compreendida como uma maneira singular de percorrer o espaço social, onde se exprimem as disposições do *habitus* e reconstitui a série das posições sucessivamente ocupadas por um mesmo agente ou por um mesmo grupo de agentes em espaços sucessivos¹⁶⁵.

Entendemos que a análise de uma trajetória tem por sentido acompanhar o desenrolar histórico de determinados grupos sociais, em um espaço social definido por estes, em suas batalhas pela definição dos limites e da legitimidade dentro dos campos nos quais estão inseridos.

Seguindo essa perspectiva, o presente capítulo pretende analisar a trajetória de Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, nascido no Rio de Janeiro, que teve atuação política e profissional marcada pela inscrição no processo de modernização do Brasil, por meio da participação em diversos projetos de melhoramentos urbanos, como engenheiro e empresário. Importa-nos perceber o capital acumulado por Sampaio, permitindo que ele

¹⁶¹DA SILVA, João Paulo de Souza. O uso das ferramentas sociológicas de Pierre Bourdieu para a pesquisa da História Intelectual da Educação. *Anais do X ANPED Sul*. Florianópolis, outubro de 2014. p. 1.

¹⁶² MONTAGNER. Miguel Ângelo. *Op. Cit.* p.254.

¹⁶³ DA SILVA, João Paulo de Souza. *Op. Cit.* p. 1.

¹⁶⁴ BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 1998.

¹⁶⁵ *Ibidem*.

assumisse posições de relevo no âmbito das reformas urbanas, principalmente no último quartel do século XIX e nas primeiras décadas do século XX.

Quanto aos textos que versaram sobre a trajetória de Carlos Sampaio, partimos do pressuposto de que, por serem testemunhos produzidos posteriormente, podem estar buscando conferir certa lógica que foi formada ao longo do tempo, isto é, os relatos podem ter sido reorientados para permitir certa coesão na vida do engenheiro.

Danièle Vodman sublinha que as testemunhas próximas ao personagem selecionam as lembranças, causando diminuição de choques, tensões e conflitos que possam ter ocorrido¹⁶⁶. No caso dos altos funcionários do Estado, existe ainda uma tentativa de justificar suas ações passadas. Deste modo, o ponto de vista fornecido neste caso no relato biográfico visa estabelecer tanto a veracidade, como controlar a posteridade da memória.

Neste trabalho, utilizaremos homenagens, artigos publicados em jornais e revistas, além de textos editados por órgãos públicos com o objetivo de conhecer a memória produzida sobre Carlos Sampaio, repensando principalmente a ideia de que o engenheiro ocupou certos cargos em sua trajetória em decorrência de competências técnicas e valores meritocráticos. Entendemos, então, que foram as suas redes de sociabilidade em um determinado campo que permitiram essa sua atuação. Sendo assim, é indispensável a reconstrução do contexto em que o indivíduo age, operando numa pluralidade de campos, a cada instante¹⁶⁷.

2.1.1. Carlos Sampaio: engenheiro, professor e empresário

Filho do pequeno comerciante português Joaquim José de Oliveira Sampaio e de Rosa Júlia de Oliveira Sampaio, Carlos Cesar de Oliveira Sampaio nasceu em 13 de setembro de 1861, no Rio de Janeiro. Após ser educado em casa, foi aprovado no concurso de admissão da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, no ano de 1875, matriculando-se no curso de engenharia civil dessa instituição. Após cinco anos,

¹⁶⁶ VOLDMAN, Danièle. A invenção do depoimento oral. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org.) *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 2006. p. 258

¹⁶⁷ LEVI, Giovanni. Usos da biografia. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org.) *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: FGV, 2006. p.170.

recebeu o título de engenheiro geógrafo e civil e o de bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas.

Também em 1880, Carlos Sampaio fundou, ao lado de outros engenheiros e industriais, o Clube de Engenharia, importante instituição que fora criada para defender as áreas de atuação dos engenheiros brasileiros e pautar um projeto de modernização do país. Por ter participado da fundação, Sampaio recebeu o título de sócio benemérito do Clube, concedida apenas a estes e aos que se destacassem pela contribuição ao desenvolvimento do país, após aprovação da Diretoria e do Conselho Diretor¹⁶⁸. A partir da leitura da *Revista do Clube de Engenharia* foi possível inferir que Carlos Sampaio ocupou o seu primeiro cargo na estrutura administrativa da instituição em 1903, ao assumir o Conselho Diretor, que era composto por cinquenta membros, permanecendo neste cargo até o seu falecimento, em 1930¹⁶⁹.

Aprovado em segundo lugar no concurso para Professor de Mecânica Aplicada e Máquinas da Escola Politécnica, acabou nomeado professor substituto da cadeira, tendo ficado em primeiro lugar no concurso o engenheiro André Paulo de Frontin, em 1881. Carlos Sampaio lecionava então na segunda cadeira do segundo ano do curso de Engenharia Civil da Escola Politécnica¹⁷⁰.

Com a reformulação do currículo, ocorrida em 1896, elaborada pelos professores Paulo de Frontin, Luís Rafael Vieira Souto e Manoel Joaquim Teixeira Bastos¹⁷¹, a cadeira em que Sampaio atuava como substituto foi desdobrada, tornando-se o engenheiro Catedrático de Mecânica Aplicada, que era a segunda cadeira do terceiro ano do curso geral da Escola Politécnica.

Carlos Sampaio exerceu este cargo até a sua aposentadoria, em 1925, quando deixou a Escola devido a um problema de saúde. No entanto, cabe destacar que em alguns momentos de sua trajetória teve que se afastar da prática docente, em razão de viagens ao exterior para reuniões com empresários e investidores, que eram constantes.

Já em 1884, Sampaio fora aprovado em primeiro lugar no concurso de Matemática da Escola da Marinha (depois denominada Escola Naval), em uma seleção

¹⁶⁸ Disponível em: <http://www.portalclubedeengenharia.org.br/info/socios-benemeritos/37> Último acesso em 8 de novembro de 2015.

¹⁶⁹ Destaca-se que este também foi o período de ascensão de Paulo de Frontin nas fileiras do Clube de Engenharia, graças a idealização do I Congresso de Engenharia e Indústria, que culminou na sua nomeação a presidência, em 1903, cargo que ocupou até 1934. Cf: Cury, Vânia. *Op. Cit.* p. 171-172

¹⁷⁰ TELLES, Pedro. *Op. Cit.* p.475.

¹⁷¹ *Ibidem.* p. 477.

que pressupunha o domínio de matemática e conhecimentos de navegação, artilharia e balística, natação e esgrima.

Carlos Sampaio casou-se com Rosa May Goodwin e teve seis filhos: Paulo de Oliveira Sampaio; Luís Rafael de Oliveira Sampaio; Joaquim de Oliveira Sampaio; Rosita de Oliveira Sampaio, Carlota de Oliveira Sampaio e Sylvia de Oliveira Sampaio¹⁷². Os dois primeiros filhos receberam o nome de grandes amigos engenheiros de Sampaio: André Gustavo Paulo de Frontin¹⁷³ e Luiz Rafael Vieira Souto¹⁷⁴. Este último fora responsável pelo convite a Sampaio para participar das obras de desmonte do Morro do Senado, em 1887, sendo esta sua primeira inserção em um empreendimento na rubrica de melhoramentos urbanos. Nesse sentido, conforme assinalado por Carlos Kessel:

É possível, ao falar de Carlos Sampaio, inserir a sua atuação num grupo específico, que teve em comum a formação profissional, a participação em

¹⁷² SOUZA, Ismael Coelho de. Centenário de Carlos Sampaio. *Revista do Clube de Engenharia*. n. 301, ano 1961. p. 96.

¹⁷³ Engenheiro carioca, André Gustavo Paulo de Frontin nasceu em 1860. Formou-se na Escola Politécnica em 1879. Professor de engenharia civil da Politécnica e do Colégio Pedro II. Protagonizou o episódio conhecido como “Água em seis dias”, em 1889, que tentou solucionar a constante falta d’água na cidade do Rio de Janeiro. Em 1903 foi eleito presidente do Clube de Engenharia, cargo que permaneceu ao longo de três décadas, sendo importante para a ampliação do seu capital político. Ingressou no Partido Republicano do Distrito Federal (PRDF) em 1912 e se elegeu deputado em 1917, mesmo ano em que fundou a Aliança Republicana. Foi senador pelo Distrito Federal e nomeado prefeito do Distrito Federal pelo presidente interino Delfim Moreira (1918-1919). Sua rápida passagem pela prefeitura, cerca de seis meses em 1919, foi marcada pela realização de uma grande quantidade de obras, fazendo-o ser chamado de “Hércules da Prefeitura”, “Prefeito da varinha de condão” e “megalomaniaco”. Buscou não contrariar os interesses ligados ao grande capital da cidade, além de ter suspenso a cobrança de imposto territorial. O Partido Republicano Feminino e a União dos Operários Municipais lançaram uma campanha para Frontin continuar na prefeitura após a posse de Eptácio Pessoa, no entanto, o escolhido pelo presidente foi Sá Freire. Manteve-se no Senado após a sua passagem como prefeito até o fechamento do Congresso, imposto no governo provisório de Getúlio Vargas. Faleceu em 1933. PINTO, Surama Conde Sá. FRONTIN, Paulo de. (verbete biográfico). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível para consulta em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/Frontin,%20Paulo%20de.pdf>

¹⁷⁴ Luiz Raphael Vieira Souto nasceu no Rio de Janeiro em 1849. Ingressou na Escola Central em 1868, recebendo o grau de bacharel em ciências matemáticas e físicas, em 1871. Posicionou-se contra os relatórios produzidos pela Comissão de Melhoramentos, publicando artigos no *Jornal do Commercio*, que contestavam as medidas propostas. Foi aprovado para ser professor da Escola Politécnica, em 1880, atuando como Catedrático de Economia Política, Direito Administrativo e Estatística. Na década de 1880 desenvolveu o projeto de construção de “familistérios”, que eram moradias populares. Associado a Carlos Sampaio e Paulo de Frontin, fundou a Melhoramentos e também foi Diretor de Obras da Prefeitura, em 1915. Filiado ao Instituto Politécnico Brasileiro, ao Clube de Engenharia, da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, do Centro Industrial do Brasil, e da Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro e da Sociedade Nacional de Agricultura. Durante a gestão de Carlos Sampaio na Prefeitura do Distrito Federal (1920 - 1922), Vieira Souto atuou como consultor dos projetos de arrasamento do morro do Castelo. Faleceu em 1922. CORRÊA, Maria Leticia. Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto como estudo de caso (1849-1922). *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, jul/dez 2010. pp. 157-169.

empresas concessionárias da prefeitura ou do governo federal e o desempenho de cargos na estrutura administrativa governamental. Este grupo se caracteriza com certa elite do país, que vai representar o papel de intermediária por excelência no processo de modernização: um mundo de engenheiros que se situa entre o poder público e os capitais disponíveis no Brasil e no exterior, identificando oportunidades, planejando negócios, engendrando parcerias e estabelecendo-se como a ligação entre o público e o privado. Que ocupa, aos poucos, posições no aparato do Estado que permitem a tomada de decisões que iriam favorecer ou prejudicar os grupos e companhias de que eram integrantes ou representantes¹⁷⁵.

O projeto de arrasamento do Morro do Senado fora formulado por Vieira Souto em 1873. Todavia este engenheiro só obteve a concessão para a realização da obra em 1879, que tinha por objetivo a construção de uma esplanada no local, com a construção de prédios nos terrenos adquiridos com a remoção. Nesse plano, a terra proveniente do desmonte seria utilizada para o aterramento da extensa área compreendida entre o morro de São Diogo e o morro da Gamboa, unindo o continente as ilhas dos Melões e das Moças e fazendo desaparecer, assim, as praias Formosa, das Palmeiras e o saco dos Alferes, na que corresponderiam m parte à atual zona portuária da cidade. Iria ocorrer então a valorização dos terrenos da região, que também seriam vendidos¹⁷⁶, garantindo retorno aos financiadores do empreendimento. Neste empreendimento, Carlos Sampaio teve por atribuição a supervisão dos trabalhadores.

As obras de melhoramentos usualmente eram realizadas por meio do sistema de concessões, a partir do qual o Estado buscava viabilizar empreendimentos como os de saneamento e modernização da cidade, sem dispêndio de dinheiro público. Ao conseguir a concessão, os empresários, como era o caso de Sampaio e Vieira Souto, partiam em busca de investidores interessados em participar das obras. Buscava-se empréstimos em bancos estrangeiros ou atraía-se os próprios investidores do exterior para executarem os trabalhos.

Outra participação de Carlos Sampaio nos projetos de melhoramentos urbanos foi no episódio que ficou conhecido como “Água em seis dias”, que fora protagonizado pelo engenheiro Paulo de Frontin, seu amigo e compadre. Este prometera ao imperador Dom Pedro II, em 1889, resolver o problema de abastecimento de água no Rio de Janeiro em apenas seis dias.

¹⁷⁵ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 40.

¹⁷⁶ PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit.* p. 217.

Naquele ano, um surto de febre amarela na cidade do Rio de Janeiro foi agravado por uma grande seca. O Imperador tomou então a iniciativa de buscar medidas com o intuito de diminuir a falta d'água e amenizar a incidência das doenças. Paulo de Frontin propôs então resolver a questão do abastecimento da cidade em apenas seis dias, obtendo a concordância do monarca. Para conseguir cumprir seu intento, Frontin convidou Sampaio para chefiar uma turma de oitocentos trabalhadores que ficou “responsável pelo reconhecimento do terreno para a colocação dos condutores de água da cachoeira Água Fria até o reservatório do Barrelão, próximo a Tinguá, de onde seria levada para os chafarizes da Corte”¹⁷⁷. Após seis dias de intensa movimentação dos engenheiros e trabalhadores, a água chegou até a cidade.

Para além da realização de reformas, deu-se em fins do século XIX, conforme assinalado por Verena Andreatta, a implantação de novos serviços urbanos, como por exemplo, a criação, por parte do engenheiro Buarque de Macedo, da Empresa de Obras Públicas do Brasil, em meados dos anos de 1880, para atuar no serviço de telefones¹⁷⁸. Após a obtenção da autorização provisória, Carlos Sampaio assumiu a direção técnica e a gerência da empresa, na qual permaneceu por apenas seis meses, período suficiente para que o serviço de telefonia fosse assumido de forma permanente por Buarque de Macedo.

Aos 17 de maio de 1890, foi fundada no Distrito Federal a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, por Carlos Sampaio, Vieira Souto e Paulo de Frontin. Criada no contexto da euforia provocada pela emissão de crédito sem lastro que gerou a crise que ficou conhecida como encilhamento, a firma tinha por objetivo atuar no ramo dos empreendimentos ferroviários, em atividades de colonização e em projetos relacionados com a remodelação urbana do Rio de Janeiro, como a reforma do Cais do Porto¹⁷⁹.

Em estudo sobre as obras na região do Porto, Sergio Lamarão destaca que a Melhoramentos obteve, em 1890, uma concessão para a construção de um cais desde o Arsenal de Marinha até a ponta da Saúde e daí à ponta do Caju, para o atracamento de grandes navios, com armazéns próprios e demais melhoramentos. Estava prevista também a instalação de aparelhagem de carga e descarga e a criação de linhas férreas

¹⁷⁷ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 28.

¹⁷⁸ ANDREATTA, Verena. *Op. Cit.* p. 187.

¹⁷⁹ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 29.

desde o porto até a Central do Brasil¹⁸⁰. No que diz respeito à questão da salubridade, a *Melhoramentos* deveria proceder o saneamento da enseada compreendida entre a ponta da Chichorra e a do Caju. O presidente da empresa era Paulo de Frontin, cabendo a Sampaio à função de engenheiro chefe e a da captação de recursos, ou seja, de fazer os contatos necessários com possíveis investidores para a realização dos empreendimentos projetados.

No mesmo ano de fundação da *Melhoramentos*, Carlos Sampaio obteve a concessão para o arrasamento do Morro do Castelo. A ideia de demolir a montanha era partilhada por uma série de engenheiros e sanitaristas que acreditavam que, com a adoção desta medida, estariam resolvendo parte dos problemas sanitários da capital republicana. O engenheiro transferiu essa outorga para a *Melhoramentos* em 14 de fevereiro de 1891, a qual fundou, em seguida, a Empresa de Arrasamento do Morro do Castelo. Carlos Sampaio também participou da demolição do cortiço Cabeça de Porco, em 1893.

No entanto, devido à crise do encilhamento, diversos projetos formulados pela *Melhoramentos do Brasil*, com a participação de Carlos Sampaio, tiveram que ser interrompidos uma vez que a violenta especulação financeira e a alta inflacionária dificultaram a obtenção de capitais para as reformas urbanas¹⁸¹.

Em artigo publicado em 1923, intitulado como *O arrasamento do Morro do Castelo*, Sampaio mostraria o seu descontentamento por não ter conseguido demolir o Castelo nessa primeira oportunidade:

(...) eu mesmo, em 1891, obtive do Governo Provisório uma concessão que teria provavelmente sido levada a efeito, se o crack, que se seguiu a época denominado de encilhamento, não tivesse impedido a Empresa do Arrasamento do Morro do Castelo o levantamento do capital necessário para tão útil empreendimento¹⁸².

Após a crise, a empresa foi se desfazendo das concessões de que era detentora. Em dezembro de 1896, Sampaio veio a substituir Frontin, que fora nomeado para a Estrada de Ferro Central do Brasil, na presidência da *Melhoramentos*. No ano seguinte,

¹⁸⁰ LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos Trapiches ao Porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 2006. p.131.

¹⁸¹ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 31.

¹⁸² SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas*. *Op. Cit.* p. 4.

viajou para a Europa com a incumbência de negociar as obras do cais do porto, que não tinham sido realizadas ainda, diretamente com a *Union Financière et Industrielle* e a *Anglo Brazilian Docks Finance Corporation*, que estavam interessadas na aquisição das concessões obtidas pela Melhoramentos¹⁸³. Não conseguiu, no entanto, concluir essa transação.

Carlos Sampaio também atuou como diretor da Empresa de Construção Civil e da Companhia de Melhoramentos, em São Paulo, entre 1892 e 1901, que foram empresas imobiliárias fundadas após a proclamação da República¹⁸⁴.

Carlos Sampaio também teve papel central na atuação da Light¹⁸⁵ no Brasil, empresa que chegara ao Brasil em um período de expansão dos investimentos dos países centrais, pós-segunda revolução industrial. O engenheiro atuava como intermediador da Rio Light, que fora criada em 1904, junto a homens de governo e empresários brasileiros, haja vista que era do interesse da corporação arregimentar concessões de serviços públicos, como a participação das atividades de fornecimento de força elétrica para a indústria, iluminação pública, transportes coletivos elétricos e telefones¹⁸⁶.

Podemos dizer que Sampaio aliava os seus conhecimentos técnicos com contatos políticos para mediar a aquisição de concessões para empresas como a Light. Realizou também levantamentos e estudos de viabilidade tendo em vista a obtenção de boas condições de negócios para essa empresa¹⁸⁷. Em uma espécie de “recompensa” pelos

¹⁸³ SOBRAL, Silvio. Coleção Prefeitos do Rio. *Carlos Sampaio: vida e obra*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2008. p. 22.

¹⁸⁴ PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit.* p. 217.

¹⁸⁵ Light se refere ao grupo de empresas constituídas por investidores canadenses e norte-americanos em fins do século XIX, que tinham por objetivo explorar os serviços de iluminação pública e particular, fornecimento de energia elétrica e de transportes por tração elétrica nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro. A primeira criada foi a São Paulo Railway, Light and Power Company Limited, em 1899. Já a Rio de Janeiro Light and Power Company Limited, ou Rio Light, foi fundada em 1904. Em 1912 foi constituído o holding Brazilian Traction, Light and Power Company Limited, que tinha por objetivo adquirir e possuir obrigações ou debêntures, ações e outros títulos de qualquer corporação do governo e de bancos. Ainda que criadas no Canadá, essas empresas contavam com significativa participação de capitalistas estadunidenses e também aportes dos mercados europeus, principalmente o inglês. IN: CORRÊA, Maria Letícia. Light. (verbete). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível para consulta em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/LIGHT.pdf>

¹⁸⁶ WEID, Elisabeth von der. O advento da Companhia (1900-1912). In: LAHMEYER, Eulália Maria & LEVY, Maria Bárbara (coordenação). *Estudos sobre a Rio Light*. Rio de Janeiro: Instituto Light/ Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2008. p. 37

¹⁸⁷ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 36.

serviços prestados, foi contratado, em 1908, para gerenciar os serviços da *Brazil Railway*¹⁸⁸, uma das empresas do grupo. Carlos Sampaio também foi nomeado presidente da *Compagnie du Port de Rio de Janeiro*, empresa do empresário norte-americano Percival Farquhar, que arrendou o porto do Rio de Janeiro, em 1910. O engenheiro cuidou de todo processo desta operação, convidando Vieira Souto para assumir a administração do dia-a-dia da companhia¹⁸⁹.

Nesse sentido, Carlos Sampaio teve atuação de destaque também como empresário, mantendo relações próximas a grandes investidores estrangeiros, como era o caso do já citado Percival Farquhar¹⁹⁰ e de Frederick Stark Pearson¹⁹¹ e Alexander Mackenzie¹⁹². Este envolvimento do engenheiro com nomes do capital internacional foi

¹⁸⁸ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 36.

¹⁸⁹ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 37.

¹⁹⁰ Percival Farquhar foi um engenheiro e empresário estadunidense, nascido em 19 de outubro de 1864, em York. Em 1900 obteve a concessão para abastecimento de eletricidade e construção de ferrovias em Cuba e Guatemala. Ao lado de Frederick Pearson e Alexander Mackenzie fundou a Rio Light and Power, em 1904. No ano seguinte adquiriu o direito de construir e explorar economicamente o porto de Belém. Já em 1906 desenvolveu um projeto de sistema ferroviário capaz de unificar a América do Sul, adquirindo concessões na região sul do Brasil e em países vizinhos, em São Paulo e em 1907 iniciou a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré. A Primeira Guerra Mundial, responsável pela retração de recursos na economia global, levou a falência das empresas de Farquhar, que voltou a atuar no Brasil em 1919, ao obter um contrato vantajoso junto ao presidente Epitácio Pessoa para a exploração de minério de ferro em Itabira, sendo impedido de levar adiante este projeto por Artur Bernardes. Fundou, ao lado de empresários brasileiros, a Companhia Brasileira de Mineração, que arrendou parte dos bens de Itabira. Farquhar faleceu em 1953. Sem autor. Percival Farquhar (verbete biográfico). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível para consulta em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/FARQUHAR,%20Percival.pdf>: Acesso em 5 de julho de 2016.

¹⁹¹ Empresário e engenheiro nascido nos Estados Unidos, Frederick Stark Pearson nasceu em 1861 e faleceu em 1915, no naufrágio do Lusitânia. Foi o primeiro diretor presidente da Rio Light, da diretoria da Light São Paulo e primeiro presidente da Brazilian Traction Light and Power Co. Ltd. No início da carreira trabalhou na Boston and Maine Railroad, que era uma importante ferrovia dos Estados Unidos. Em 1880, ingressou na The Boston West Tramways, que era responsável por operar um dos primeiros sistemas de bondes eletrificados da América. Cinco anos depois, mudou-se para o Canadá, onde prestou assistência técnica à Domination Coal Company, empresa mineradora de carvão, e iniciou contatos com importantes empresários, com o intuito de prosperar com seus negócios. Em 1898, conheceu Percival Farquhar e ao se associarem a um grupo canadense, venceram a concessão de bondes cubanos. Fundou a São Paulo Railway Light and Power e atua como presidente da Light até 1915. TÓRTIMA, Pedro. Biografias dos pioneiros: quatro diretores da empresa ou a teoria dos vasos comunicantes do poder. In: LAHMEYER, Eulália Maria & LEVY, Maria Bárbara (coordenação). *Estudos sobre a Rio Light*. Rio de Janeiro: Instituto Light/ Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2008. pp. 111-125.

¹⁹² Empresário e advogado canadense, Alexander Mackenzie nasceu em 1860 e faleceu em 1943. Iniciou, em 1883, a sua carreira profissional no escritório de advocacia Blake, Lash and Cassels, que mais tarde atuaria na estruturação da Light em São Paulo e no Rio de Janeiro. Mackenzie teve como função elaborar os estatutos da companhia e de sua legalização junto ao governo, atuando como consultor jurídico e contando com a confiança de Pearson. Tornou-se vice-presidente da São Paulo Tramway Light and Power Co. Ltd., em 1902. Tinha relações de amizade com o engenheiro Paulo de Frontin e foi aceito sócio efetivo do Clube de Engenharia em 1905, sob o título de industrial. Assumiu a presidência do grupo após a

identificado a partir da leitura de uma série de cartas trocadas por Sampaio e os empresários, que estão disponíveis para consulta na *Coleção Carlos Sampaio*¹⁹³. A partir da leitura de Carlos Kessel¹⁹⁴ e dessa correspondência foi possível depreender a relação entre o engenheiro e os investidores estrangeiros, notadamente os ligados ao Grupo Light.

Desse modo, por exemplo, Carlos Sampaio recebeu, em 14 de abril de 1910, uma carta de Percival Farquhar informando-o sobre seu interesse em construir uma ferrovia no estado de Mato Grosso, com o intuito de “conectar a navegação do rio Paraguai com a do rio Guaporé”. O empresário afirmava que não saber se o governo estava interessado em investir na obra, no entanto, afirmava que “eles poderiam negociar e tentar educá-los”, referindo-se aos governantes. Por isso sugeriu, inclusive, um preço para começar a negociação, mesmo sem ter certeza, como assinalava, se o governo iria pagar um valor global pela obra ou por quilometragem¹⁹⁵.

Em 18 de maio do mesmo ano, Sampaio enviava telegrama a Frederick Pearson sobre um projeto de construção de uma doca na Ilha do Governador:

Eu acho que neste contrato devemos tentar (e eu vou fazê-lo) para trabalhar em uma concessão para construir nossa doca, não só a manipulação com o propósito de entregar carvão, ferro e manganês da nossa própria, mas também todo o carvão, ferro e manganês e outros minerais que passa dentro e fora do porto de Rio de Janeiro¹⁹⁶.

Na sequência, em 24 de junho, Carlos Sampaio informava a Farquhar sobre a correspondência com Pearson, revelando mais detalhes de sua intenção de conseguir a

morte de Pearson. Foi agraciado com o título de Cavaleiro-Comandante da Ordem do Império Britânico em 1919 e passou a utilizar o “Sir” antes do nome. Utilizando dos seus contatos, atuou como intermediador entre o prefeito Carlos Sampaio e o banco Dillon Read and Co., para a obtenção de um empréstimo por parte da prefeitura, em 1921. Exonerou-se do comando da Light em 1928 e retornou ao Canadá, fazendo periódicas viagens à Itália para tratar um câncer na garganta. TÓRTIMA, Pedro. *Biografias dos pioneiros: quatro diretores da empresa ou a teoria dos vasos comunicantes do poder*. In: LAHMEYER, Eulália Maria & LEVY, Maria Bárbara (coordenação). *Estudos sobre a Rio Light*. Rio de Janeiro: Instituto Light/ Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2008. pp.649-668.

¹⁹³ A Coleção foi organizada a partir dos documentos doados por Carlota Oliveira Sampaio, filha de Carlos Sampaio, em 2 de setembro de 1964. *Coleção Carlos Sampaio*. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Lata 579, Pasta 101.

¹⁹⁴ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.*

¹⁹⁵ FARQUHAR, Percival. *Carta a Carlos Cesar de Oliveira Sampaio*. Paris, 14 de abril de 1910. Lata 635, Pasta 33 (Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB, Rio de Janeiro).

¹⁹⁶ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Carta a Frederick Stark Pearson*. Rio de Janeiro, 18 de maio de 1910. Lata 637, Pasta 6 (Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB, Rio de Janeiro).

autorização do governo para a construção da doca na Ilha do Governador. A ideia era conectá-la com a Estrada de Ferro Central por uma linha de 26 quilômetros, tendo por objetivo melhorar a escoação de carvão, minerais e outras mercadorias pesadas, arregimentando assim uma “espécie de concessão portuária” para Percival Farquhar¹⁹⁷. Em correspondência expedida em 12 de julho, Sampaio demonstrou que a relação entre empresários e governos era próxima, e afeita à concessão de benefícios:

(...) o governo está completamente pronto para conceder todos os favores (...). Além disso, tendo em vista o fato de que nossa propriedade estará em condição única para o efeito, que irá conceder o direito exclusivo de manusear e armazenar tudo, mineral, manganês, carvão e etc. (...) Essa é uma concessão importante. (...) Nós podemos ser os primeiros a assinar o contrato e obter os favores, como tenho certeza que as simpatias do governo estão conosco neste assunto¹⁹⁸.

Já em correspondência remetida a Frederick Pearson, em maio, Carlos Sampaio relatava ter tido um encontro com o presidente, Hermes da Fonseca, com o intuito de negociar a adição de cláusulas em um contrato para a instalação de uma fábrica do ramo da siderurgia. Durante a conversa, ficara acertado entre o engenheiro e o presidente que os investidores teriam 10% de lucro no valor dos produtos, o que, segundo Sampaio, iria satisfazer os interesses de Pearson. Para que este contrato prosperasse, seria obrigatória a presença de um empreiteiro brasileiro na Companhia, o que “não parecia difícil” naquelas circunstâncias, conforme assinalou Sampaio¹⁹⁹.

Ao escrever uma carta informando a sua renúncia no Conselho de Administração da *Brazil Railway*, em 1914, no entanto, as relações com Farquhar pareciam ter se alterado. Sampaio fazia uma série de críticas ao americano, acusando-o de não saber administrar as empresas, escolhendo maus agentes e mantendo estratégia empresarial excessivamente agressiva²⁰⁰. Por trás dessa ruptura, estava o desejo de Sampaio de impedir qualquer reestruturação da empresa que beneficiasse apenas os investidores norte-americanos, sem contemplar os acionistas europeus e brasileiros, como era o seu

¹⁹⁷ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. Carta a Percival Farquhar. Rio de Janeiro, 24 de junho de 1910. Lata 637, Pasta 6 (Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB, Rio de Janeiro).

¹⁹⁸ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. Carta a Frederick Stark Pearson. Rio de Janeiro, 18 de maio de 1910. Lata 637, Pasta 6 (Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB, Rio de Janeiro).

¹⁹⁹ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. Carta a Frederick Stark Pearson. Rio de Janeiro, 18 de maio de 1910. Lata 637, Pasta 6 (Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB, Rio de Janeiro).

²⁰⁰ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p.40

caso²⁰¹. No entanto, apesar da crise com Farquhar, o engenheiro manteve vínculos com Mackenzie e com a Light.

Já em 1915, Alexander Mackenzie enviou uma correspondência ao engenheiro mostrando o interesse da *Societe Anonyme do Gaz do Rio de Janeiro*, também do grupo Light, em vencer a concorrência aberta para a pavimentação da Avenida Rio Comprido. Para conseguir tal objetivo, Mackenzie pedia a Sampaio que conseguisse uma entrevista de seu emissário, Domingues Cordeiro Júnior, com o engenheiro Vieira Souto, que então ocupava o cargo de diretor de Obras da Prefeitura²⁰².

Para além de pensarmos se essas medidas foram realmente tomadas, nos importa neste trabalho sublinhar uma espécie de *modus operandi* que envolvia empresários, engenheiros e representantes do governo brasileiro. Nesse sentido, a busca por benefícios e condições vantajosas nas cláusulas dos contratos de concessão era recorrente, através dos contatos políticos existentes, como foi possível discorrer pela leitura da correspondência trocada entre Carlos Sampaio e os investidores.

Seguindo conselhos médicos, Carlos Sampaio deixou o Rio em 1912 para tratar-se em estações termais na França²⁰³, deixando também o seu cargo na *Rio Light*. Dois anos depois, eclodiu a Primeira Guerra Mundial, fazendo-o retornar ao Brasil. Assumiu então o cargo de presidente da *Port do Rio de Janeiro*²⁰⁴, ocupando esta função até 1918, quando seguiu mais uma vez com a família para Paris, voltando a morar no Brasil em fins do ano seguinte.

Assumiu então novamente as cadeiras que lecionava na Escola Politécnica e Escola Naval. Devido à proximidade com empresários e com o presidente Epitácio Pessoa, Carlos Sampaio foi indicado para representar o governo brasileiro em conferências ao redor do mundo, atuando como embaixador da Conferência Internacional do Trabalho e também na II Conferência Financeira Pan-Americana, ambas em 1919. Neste último evento, o engenheiro tratava das relações comerciais entre Brasil e Estados Unidos, afirmando que

²⁰¹ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p.40

²⁰² MACKENZIE, Alexander. Carta a Carlos Cesar de Oliveira Sampaio. Toronto, 1915. Lata 635, Pasta 47 (Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro – IHGB, Rio de Janeiro).

²⁰³ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 39.

²⁰⁴ *Ibidem.* p. 41.

(...) apesar de o Brasil ser uma nação devedora, a sua imensa riqueza e extensão territorial lhe proporcionaria vantagens potenciais de nação credora (...). Grandes somas podem ser empregadas com proveito, e não somente em empréstimos, como também comprando sociedades e concessões e assumindo a direção de companhias, que são atualmente de propriedade de europeus²⁰⁵.

Pode-se supor que a escolha de Sampaio para representar o país nessas exposições foi motivada pelo fato de ele ter acesso a vários investidores, como foi visto anteriormente, em um período de reestruturação das relações comerciais, datado a partir do fim da Primeira Guerra Mundial.

2.1.2. Carlos Sampaio: o prefeito e a administração da cidade (1920-1922)

No dia 7 de junho de 1920, Carlos Sampaio foi nomeado prefeito do Rio de Janeiro, recebendo também a incumbência de preparar a cidade para a realização da Exposição do Centenário da Independência, em 1922. O convite para a prefeitura partiu de seu amigo, o presidente Epitácio Pessoa²⁰⁶, que chegara ao poder em 1919, após o falecimento do candidato eleito Rodrigues Alves e de uma disputa com Rui Barbosa.

Sampaio sucedeu o advogado Milcíades Mário Sá Freire, que teria se recusado a dar início aos preparativos da Exposição Internacional do Centenário da Independência alegando falta de recursos disponíveis para esta finalidade. O auge da crise entre presidente e prefeito se dera com a passagem dos serviços da Higiene Pública para o governo federal, levando ao pedido de renúncia por parte de Sá Freire, que considerava que a medida tomada por Pessoa feria a autonomia do Distrito Federal.

²⁰⁵ *O Paiz*. 25 de janeiro de 1920. p. 1.

²⁰⁶ Epitácio Lindolfo da Silva Pessoa nasceu na Paraíba, em 1865. Advogado formado pela Faculdade de Direito de Recife em 1886. Participou da Assembleia Constituinte de 1891. Em 1898 assumiu o Ministério da Justiça do governo Campos Sales, onde permaneceu até 1901. Nomeado ministro do Supremo Tribunal Federal no ano seguinte, se aposentando em 1912. Elegendo-se no mesmo ano para o cargo de senador da Paraíba. Foi o representante brasileiro na Conferência de Paz de Versalhes, em 1919. Venceu Rui Barbosa, candidato da oposição, tornando-se presidente da República. Seu governo foi marcado pela eclosão do movimento tenentista e a realização da Exposição do Centenário. Apoiou Getúlio Vargas na campanha à presidência da República e foi convidado por ele para ser embaixador brasileiro nos Estados Unidos, cargo que recusou e pôs fim a sua vida política. Faleceu em 1942. DIAS, Sônia. Epitácio Pessoa (verbete biográfico). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível para consulta em: http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/biografias/epitacio_pessoa Acesso em 5 de julho de 2016.

Carlos Sampaio não tinha tido uma carreira na política formal até esse momento, ou seja, nunca havia se candidatado a cargo eletivo, diferentemente de outros engenheiros, como fora o caso de Paulo de Frontin que, além de importante empresário e engenheiro, tinha expressiva participação na política e era filiado ao Partido Republicano do Distrito Federal. A nomeação de Sampaio pode ter sido um aceno do presidente Epiácio Pessoa ao líder do partido²⁰⁷, haja vista que os dois engenheiros eram próximos, como já vimos neste trabalho. Esta visão pode ser corroborada a partir do discurso do intendente e médico Henrique Lagden que, ao saber da nomeação de Sampaio, afirmou que era melhor ter “escolhido logo” Paulo de Frontin, que estava mais ciente dos problemas que a cidade enfrentava e era seu amigo²⁰⁸. Tal postura de Lagden se refere ao fato de Frontin ter sido prefeito da cidade há pouco tempo e presidir o Clube de Engenharia.

Carlos Sampaio buscava afirmar que a sua nomeação estava ligada exclusivamente a questões técnicas, como sua experiência na execução de diversos melhoramentos urbanos, apresentando-se, assim, livre de paixões políticas e atuando com certa neutralidade para gerir a cidade. No entanto, deve-se colocar em evidência que o engenheiro operou como intermediário do processo de modernização que ocorria no país, colocando-se entre o poder público e privado e atuando como diretor de empresas que levavam a cabo as obras de infraestrutura.

Nesse sentido, a nomeação de Sampaio deveu-se a uma combinação de fatores, como o fato do engenheiro ser amigo do presidente da República, que era o responsável por fazer a nomeação, e o fato de ele ser um nome preeminente no mundo dos negócios²⁰⁹. Também é preciso levar em conta na indicação do engenheiro o peso de seus interesses como empresário da construção civil e concessionário de grandes obras públicas, responsáveis por enfeixar uma importante rede em que se cruzavam interesses privados nacionais e estrangeiros²¹⁰.

²⁰⁷ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 22.

²⁰⁸ Annaes do Conselho Municipal. *Sessões de 1 de junho a 31 de julho de 1920*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues Ro. p. 110.

²⁰⁹ PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit.* p. 216.

²¹⁰ MOTTA, Marly Silva da. O Hércules da Prefeitura e o Demolidor do Castelo: o Executivo municipal como gestor da política urbana da cidade do Rio de Janeiro. IN: OLIVEIRA, Lucia Lippi (org.) *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002. p. 201.

Podemos afirmar que, mesmo não atuando como meros interventores do governo federal, os prefeitos nomeados no Distrito Federal nos indicam sinais evidentes das relações de poder e correlações de força que atuavam no país, em um período marcado pela proeminência dos interesses do capital imobiliário e de empresas ligadas à expansão dos serviços urbanos, como destacado anteriormente.

À época da nomeação, o *Jornal do Commercio* e parte do Conselho Municipal optaram por destacar a mesma característica de Carlos Sampaio: a sua formação profissional no campo da engenharia e a capacidade técnica para realizar os empreendimentos necessários à realização da Exposição do Centenário. Como percebemos na epígrafe deste capítulo, o *Jornal do Commercio*, um dos entusiastas do evento e parceiro de primeira hora dos governos municipais, foi contundente ao afirmar que Sampaio tinha as condições de organizar um conjunto de melhoramentos que privilegiassem o embelezamento da capital.

Também *O Paiz*²¹¹ noticiou com entusiasmo a nomeação de Carlos Sampaio, relacionando a importância de sua indicação com a proximidade da Exposição do Centenário e a necessidade de realização de obras, O periódico teceu, então, largos elogios a sua formação profissional:

A notícia ontem à noite divulgada da nomeação do Dr. Carlos Sampaio para prefeito municipal foi acolhida com intensa e notória satisfação. Trata-se, na verdade, de um nome dos mais ilustres e dos mais em evidência da nossa engenharia, capaz de impor mais largo sentimento de confiança. O Dr. Carlos Sampaio sempre teve uma vida de trabalho intenso, revelando, na direção de grandes empresas e de negócios importantes, dotes de completos de organizador e administrador (...). E, além de acertada, convém não esquecer que ela é ainda das mais oportunas. Nós estamos, com efeito, as portas do centenário da Independência. A comemoração desse gloriosíssimo período de nossa história ocorrerá ainda nesse governo. E a capital da República não poderia permanecer indiferente, como até agora tem acontecido²¹².

Já o *Jornal do Brasil* noticiou como “imprevista” a nomeação de Carlos Sampaio, tendo em vista que ele não estava cotado para assumir o cargo, além de frisar que a exoneração de Sá Freire também fora surpresa. Segundo a publicação, a “cidade

²¹¹ Comandado por João de Souza Lage, *O Paiz* tinha um apelo popular e nas palavras de Luiz Edmundo “amigo incondicional de todos os governos, serve-os com diligencia e com agrado”, o que demonstra o perfil do jornal. EDMUNDO, Luiz. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2003. p. 577.

²¹² *O Paiz*. 8 de junho de 1920. p. 2.

acolheu com simpatia” o novo prefeito, que foi apresentado como alguém de fora da política e que encontraria problemas na prefeitura, devendo lidar com as disputas entre os homens de governo.

Compreendíamos o grande sacrifício que ia fazer aquele homem de iniciativa, de extraordinária capacidade de trabalho e de inteligência brilhante. Naturezas dessas sentem-se contrariadas em cargos públicos, onde a personalidade verga ao peso das influências e injunções políticas²¹³.

Por outro lado, *O Jornal* prestou uma cobertura mais voltada para a renúncia de Sá Freire, expondo que esta fora motivada pela discordância do prefeito com a reforma empreendida pelo presidente Epitácio Pessoa nos serviços da saúde pública, que tivera como consequência a transferência do setor de Higiene Municipal para o governo federal, ocasionando perda de fontes de renda da prefeitura²¹⁴. Ainda assim, também *O Jornal* demonstrava preocupação com o andamento das obras da Exposição, apontando que era desejo de Sampaio a obtenção dos recursos necessários para a realização das obras. Anunciava, ainda, a presença de Vieira Souto no cargo de consultor técnico da prefeitura²¹⁵.

Foi ontem recebida com surpresa a notícia da exoneração, a pedido, do cargo de governador da cidade, do Sr. Milcíades Mario de Sá Freire. Há algum tempo, falava-se com frequência na substituição do prefeito. Foi pouco depois que o Sr. Sá Freire foi empossado daquelas funções, em que desenvolvia aos negócios da Municipalidade uma espécie de política administrativa reacionário a do seu antecessor.

Sabida a nomeação do Sr. Carlos Sampaio para dirigir o governo da cidade, fomos ontem à noite, a sua residência, no intuito de conhecer o que podemos chamar o seu programa na administração municipal. (...) O novo prefeito disse-nos: - Não tenho, propriamente, programa assentado. Sei que as condições da prefeitura estão longe da prosperidade, de maneira que esperar projetos a esse respeito não é oportuno. Não gosto de prometer para depois não cumprir. É melhor que eu não prometa nada e que faça alguma coisa. Quanto ao centenário – acrescentou – espero que surjam recursos capazes de tornar a Municipalidade apta a festejar condignamente a grande data da independência nacional. Sobre os auxiliares que o vão cercar, o Sr. Carlos Sampaio até ontem só havia escolhido o Sr. Vieira Souto. Disse-nos que o deseja junto a sua administração na qualidade de consultor técnico.

De acordo com *O Malho*, a urgência na realização de obras para receber os reis belgas fora importante para a nomeação de Carlos Sampaio. A revista considerava que a

²¹³ *Jornal do Brasil*. 8 de junho de 1920. p. 7.

²¹⁴ *O Jornal*. 8 de junho de 1920. p.3.

²¹⁵ *O Jornal*. 9 de junho de 1920. p.3.

gestão do engenheiro poderia ser similar às de Paulo de Frontin e Pereira Passos, referindo-se, possivelmente, à quantidade de obras que o prefeito precisaria realizar em preparação aos eventos. Segundo a revista, Sampaio seria:

(...) um homem de ação (...) Parece até que tem ‘alma’ de Frontin e ‘cérebro’ de Passos! (...) Veja como o prefeito voa e se multiplica acudindo a todos os pontos fracos. Novas ruas novas avenidas. Demolições. Retificações. Limpeza. Arborização. O Diabo! (...) Na pessoa de Carlos Sampaio levantou-se o extinto Passos, e o Frontin deu homem por si. (...) teremos uma cidade melhorada, embelezada, teremos limpeza e irrigação, saneamento, teremos edifícios próprios para escolas teremos casas para operários e para gente de poucos recursos (...).²¹⁶

No Conselho Municipal, Carlos Sampaio foi recebido de forma entusiasmada pelo intendente Ernesto Garcez, que era um grande incentivador dos melhoramentos urbanos preparatórios para a Exposição do Centenário. Em discurso proferido no dia 9 de junho de 1920, Garcez relatava ter dado uma entrevista ao jornal *A Noite*, sugerindo que a cidade precisava de um prefeito competente para a realização de obras, não tendo Sá Freire capacidade técnica para este cargo. Sendo assim, a nomeação de um “engenheiro notável” como Carlos Sampaio era fundamental para o Distrito Federal “sair da tão demorada letargia” e apresentar os melhoramentos para a celebração do centenário²¹⁷.

De outro lado, o intendente Vieira de Moura concordava com a necessidade de um engenheiro competente para assumir a prefeitura, desde que não fosse um aliado do presidente da república, o que violava a autonomia do município²¹⁸. Críticas mais enfáticas foram feitas por Henrique Lagden, que frisou a presença de Sampaio na defesa dos interesses de empresas e companhias estrangeiras, afirmando que, apesar de sua capacidade na engenharia, não considerava o nome adequado para ocupar o cargo de prefeito. Para Lagden, Sampaio não conhecia os problemas da cidade, já que não morava no Brasil há alguns anos²¹⁹.

Cabe destacar que, apesar da sua amizade com o presidente, Carlos Sampaio não agiria como um mero interventor do governo federal durante a sua administração. Conforme analisaremos no terceiro capítulo, o engenheiro se envolveu uma série de

²¹⁶ *O Malho*. 07 de agosto de 1920. p.1.

²¹⁷ Atas do Conselho Municipal. *Ata da 7ª sessão*, em 9 de junho de 1920. *Op. Cit.* p. 109.

²¹⁸ *Ibidem*. p. 109.

²¹⁹ *Ibidem*. p. 110.

atritos com Epitácio Pessoa e o Senado, que impediram a efetivação de algumas das mudanças que preconizava, como a unificação dos serviços de esgotos da cidade. Nesse sentido, apesar de não ter ocorrido uma ruptura, com uma saída antecipada do engenheiro – como havia acontecido com Sá Freire –, é importante ressaltar que ocorreram discordâncias entre Sampaio e o presidente.

Desse modo, entendemos que a nomeação de Sampaio foi vista de formas distintas pelos membros do Conselho Municipal: se, por um lado, alguns intendentess defenderam a sua escolha visando à Exposição do Centenário, outros enxergaram nela um gesto de intervencionismo do presidente, que indicara um aliado na Prefeitura.

A cerimônia de posse do engenheiro, ocorrida às 14 horas do dia 8 de junho de 1920, na secretaria de Estado do Ministério da Justiça, contou com a presença dos senadores Otacílio Camará, Eloy de Souza e Metello Junior; dos deputados Rocha Miranda, Augusto de Lima, Sampaio Correia, Paulo de Frontin, Salles Filho, Aristides Caire e Alberto Maranhão; e dos intendentess Henrique Guimarães, Rodrigues Alves e Silva Brandão. Compareceram também os Drs. Celso Vieira, Soares de Mello, Elmano Cardim, Dr. Bittencourt Filho e Antonio José Teixeira, representantes da Associação Comercial e do Derby Club²²⁰.

No mesmo dia, Sampaio nomeou como auxiliares de seu gabinete Mario Cavalcanti, que já havia exercido esse cargo nas administrações Amaro Cavalcanti e Paulo de Frontin, e Ivan Pessoa, que exerceu tal função no governo de Sá Freire. Sampaio também manteve o diretor de fazenda, o coronel Elpídio da Boamorte²²¹, e efetivou o engenheiro Luis Raphael Vieira Souto no cargo de consultor da Prefeitura. O cargo de sub-diretor de obras ficou com Moura do Valle²²². O engenheiro civil Alfredo Conrado de Niemeyer foi nomeado diretor de obras e viação, enquanto Nascimento Silva foi convidado para ser diretor geral de instrução²²³ e Manuel Duarte para assumir o cargo de secretário de gabinete.

²²⁰ *O País*, 9 de junho de 1920. p.3.

²²¹ *Ibidem*. p. 3.

²²² *O País*. 11 de junho de 1920. p. 11.

²²³ *O País*. 14 de junho de 1920. p. 8.

Carlos Sampaio tinha como atribuições, como prefeito, organizar dois grandes eventos: o primeiro seria a visita dos reis belgas²²⁴, que ocorreria ainda em 1920, e o segundo a Exposição do Centenário, em 1922. Ainda no primeiro ano, foi convidado por Pessoa para fazer parte da comissão organizadora da recepção da realeza da Bélgica, juntamente com Azevedo Marques, que era ministro das relações e exteriores e presidente da comissão, Oscar Weinschenck, Olyntho de Magalhães, Arnaldo Guinle e Affonso Vizeu²²⁵.

O papel do prefeito na organização da recepção era preparar a cidade para a chegada dos reis belgas. Com esse objetivo, teria começado a sua gestão corrigindo calçamentos, lavando as estátuas espalhadas pela cidade, cuidando da arborização e reformando a Avenida Atlântica que, construída na gestão Paulo de Frontin, em 1919, fora destruída por uma ressaca. Além disso, Sampaio concluiu a abertura da Avenida Niemeyer, que havia sido paralisada no início do governo Sá Freire. Ordenou a troca de lâmpadas a gás por lâmpadas elétricas, obrigando a lavagem das fachadas dos prédios nas ruas principais. Nesse sentido, foi um importante aliado do presidente no preparo do evento.

No início de seu mandato, Sampaio teve uma relação amistosa com o Conselho Municipal, o que se reflete nas primeiras mensagens enviadas pelo prefeito aos intendentes, versando sobre a organização dos arquivos da prefeitura em almoxarifados²²⁶ e pedidos de criação de leis que instituíssem fiscalização sobre as fraudes na compra e vendas de casas²²⁷, que afetavam diretamente a arrecadação da prefeitura.

Em 17 de julho de 1920, enviou ao Conselho mensagem notificando a obtenção de um crédito tendo por objetivo pagar as dívidas da prefeitura contraídas a partir de 1917. No dia 22, pediu autorização para tomar um empréstimo de cinquenta mil contos,

²²⁴ A Bélgica foi o primeiro país a ser visitado pelo presidente Eptácio Pessoa, logo após o anúncio de sua vitória nas eleições presidenciais. Então, ele convidou o rei Alberto I e a rainha Elizabeth para fazer uma visita ao Brasil, com vistas de aumentar as relações comerciais entre Brasil e Bélgica e, ao mesmo tempo, mostrar o progresso que estava sendo alcançado pelo país, aos monarcas de uma nação muito estimada por Eptácio.

²²⁵ *O Paíz*. 13 de junho de 1920. p.4.

²²⁶ Mensagem número 410. 8 de julho de 1920 IN: FEDERAL, Boletim da Prefeitura do Distrito. *Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito* (1920). Rio de Janeiro: Typográfica do Jornal do Commercio, 1922. p.284.

²²⁷ Mensagem número 411. 10 de julho de 1920. In: *Op. Cit.* p. 285.

com prazo de amortização de trinta anos, tendo como avalista o governo federal²²⁸. No entanto, em 5 de agosto, os intendentess se retiraram da sessão que votaria essa autorização, impedindo a obtenção da mesma. Esta atitude dos membros do Conselho Municipal ajuda-nos a entender, de certo modo, a dinâmica política da capital republicana: o prefeito indicado pelo presidente era visto como um interventor do governo federal, enquanto os intendentess evitariam apoiar qualquer medida que aumentasse o poder da prefeitura na execução orçamentária, causando assim, constantes atritos entre os dois poderes²²⁹.

Com o objetivo de aprovar o orçamento municipal de 1921, que seria um ano fundamental da sua administração no prosseguimento das obras de melhoramentos urbanos, se reuniu com treze intendentess e conseguiu chegar a um acordo com eles, causando queixas entre aqueles que não haviam sido convidados. Com o início do ano legislativo, a relação entre o prefeito e o Conselho Municipal começou a se deteriorar, haja visto que o órgão se sentia impotente no controle da aplicação das quantias contraídas com empréstimos, uma vez que Sampaio remanejava as verbas sem o conhecimento do Legislativo²³⁰.

Sampaio enviara em fins de 1921 o orçamento para o próximo ano de sua administração, o qual sofreu uma série de modificações dos intendentess. Estes visavam impedi-lo de manipular os recursos disponíveis, evitando que fossem usados sem diálogo com o Conselho. Ao retornar para a Prefeitura, a proposta por sua vez foi vetada pelo engenheiro, o que permitiu que as obras no ano do centenário fossem realizadas de acordo com sua programação, instrumentalizada por Manuel Duarte e Elpídio Boamorte, acima referidos²³¹.

Carlos Sampaio teve como característica da sua gestão a dificuldade no diálogo com o Conselho Municipal, postura esta que teve como reflexo a elevação do número de vetos, quando relacionado aos outros prefeitos. Por este motivo um de seus

²²⁸ Mensagem número 413. 22 de julho de 1922. In: *Op. Cit.* pp. 287-290.

²²⁹ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 69.

²³⁰ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 72.

²³¹ *Ibidem.* p. 73.

adversários, o senador Irineu Machado, afirmara que o engenheiro sofria de uma doença chamada “vetomania”²³².

O prefeito teve papel central na realização da Exposição do Centenário, operando uma série de obras para o evento, como o arrasamento do Morro do Castelo. Integrou a Comissão Executiva do Centenário, criada pelo decreto de n. 15.066, de 24 de outubro de 1921, ao lado de figuras como Joaquim Ferreira Chaves, ministro da Justiça e Interior, J. B. Mello e Souza, secretário geral, Pires do Rio, ministro dos transportes públicos e da agricultura, Alencar Guimarães, tesoureiro, Alfredo Niemeyer, diretor geral da participação estrangeira, e João Baptista da Costa, diretor de belas-
artes²³³.

Segundo o regimento interno da comissão, a Carlos Sampaio cabiam as seguintes atribuições: realizar desapropriações, demolições, edificações e reconstruções necessárias para a realização do evento; a concessão das áreas, juntamente da aprovações de plantas dos pavilhões estrangeiros e dos Estados; a construção de restaurantes, bares e locais para o divertimento; a iluminação e a força elétrica do interior do evento e a ornamentação da cidade²³⁴.

Carlos Sampaio chamou arquitetos e engenheiros para participarem de um concurso para os projetos dos edifícios da Exposição, que deveriam ser em estilo neocolonial, recebendo, por esse motivo, o título de “patrono dos arquitetos”, pelo fato de ter reconhecido a importância desta categoria profissional²³⁵. De forma especial, o prefeito pediu a Arquimedes Memória e Francisque Couchet que elaborassem um projeto de reconstrução do Antigo Arsenal da Guerra e da Casa de Trem para que o local abrigasse o Palácio das Indústrias²³⁶.

²³² Cabe destacar aqui que os vetos do prefeito iam para apreciação de comissões no Senado, que podiam ou não derrubar o veto. Segundo Surama Pinto, em 1909, o Senado apresentou 22 pareceres sobre os vetos do prefeito da cidade; já em 1917, foram 17 pareceres. Na gestão de Sampaio, a autora levantou que foram analisados 78 em 1921 e 111 em 1922. PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit.* p. 112 - 116.

²³³ *Brazilian American*. 14 de outubro de 1922. p. 3.

²³⁴ SANTOS, Araci Alves. *Terra encantada – a ciência na exposição do centenário da independência do Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ (dissertação de mestrado) 2010. p. 163.

²³⁵ LEVY, Ruth Nina Vieira Ferreira. A Exposição do Centenário como marco para a profissão do arquiteto. *19&20*, Rio de Janeiro, v. II, n. 3, jul. 2007. Disponível em: <http://www.dezenovevinte.net/arte%20decorativa/ad_ruth.htm>. s/p.

²³⁶ SANT'ANA, Thaís Rezende da Silva de. Fincando Estacas: a Exposição do Centenário da Independência do Brasil de 1922 nas fotografias da coleção Augusto César Malta de Campos pertencente ao Arquivo Histórico do Museu Histórico Nacional. *19&20*, Rio de Janeiro, v. II, n. 2, abr. 2007. Disponível em: http://www.dezenovevinte.net/arte%20decorativa/expo_1922.htm

A Exposição do Centenário contou com a participação da Argentina, Estados Unidos, Japão, França, Grã-Bretanha, Itália, Dinamarca, México, Tchecoslováquia, Noruega, Bélgica, Portugal, Chile, Suécia e Holanda, que montaram pavilhões no evento. cerca de duzentas mil pessoas participaram da inauguração, que ocorreu no dia 7 de setembro de 1922, encerrando-se a exposição apenas em 24 de julho de 1923. Segundo Marly Motta:

Passadas as festas de inauguração, a exposição ficou aberta aos visitantes que, oriundos da capital e dos outros estados, acorreram em massa aos palácios e pavilhões, bem como ao alegre e movimentado parque de diversões. Os registros apontam para o mês de fevereiro de 1923, considerado fraco pelo calor que assolava a cidade, uma frequência de 175 mil visitantes, com piques de até 14 mil pessoas em um só dia²³⁷.

Na Avenida das Nações encontravam-se pavilhões de grandes empresas nacionais e estrangeiras, como *General Electric* – que inclusive publicou um anúncio na *Brazilian American*²³⁸, informando que fora responsável pelo *design* e execução da iluminação do evento – a *Nestlé* e a *Brahma*.

Com a aproximação do fim de seu governo, Carlos Sampaio acelerou a demolição do morro do Castelo, que não chegou a ser concluída totalmente. No entanto, a questão que marcou o término da gestão foi a polêmica renovação dos serviços telefônicos da cidade com a *Light*, assinada a apenas três dias da chegada de seu sucessor. A esse respeito, ainda em 1920 Alexander Mackenzie enviara correspondência para o engenheiro, lembrava que a empresa havia aumentado as suas despesas com energia e que estas, apesar de não serem obrigatórias por contrato, haviam permitido o desenvolvimento industrial do país. Afirmava então a Sampaio estar “preocupado com a situação da nossa *Light & Power* em face das enormes necessidades de capital adicional²³⁹”.

Após o pedido de renegociação impetrado pela empresa no Conselho Municipal, Carlos Sampaio atendeu às reivindicações da *Light*, como, por exemplo, aumentando o prazo da concessão até 1950, o que foi feito embora a população considerasse o serviço muito ruim; elevou o valor das mensalidades pagas pelos usuários e, por fim, garantiu

²³⁷ MOTTA, Marly. Exposição do Centenário (verbeta). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011.

²³⁸ *Brazilian American*. 22 de agosto de 1922. p. 2.

²³⁹ INSTITUTO Histórico e Geográfico Brasileiro. *Arquivo. Coleção Carlos Sampaio*. Lata 635, Pasta 51.

uma indenização de 100% por parte da prefeitura, ao fim do contrato, no valor dos equipamentos adquiridos pela empresa, o que contrariava a contrato anterior, que estabelecia que eles deveriam ser arrendados pela municipalidade gratuitamente²⁴⁰.

Entendemos que o caso da renovação dos serviços telefônicos da cidade é significativo no que diz respeito à associação entre o poder público e empresários, retratando como as redes de sociabilidade eram importantes para a aquisição e manutenção de privilégios. Após o fim da sua gestão, Carlos Sampaio publicou livros e artigos na imprensa, que serão analisados no terceiro capítulo desta dissertação. Faleceu, em Paris, em 1930.

2.2. A construção da memória: homenagens, obituários e textos sobre Carlos Sampaio

Segundo Michel Pollack, a memória é um fenômeno arquitetado a partir de construções em dois níveis, consciente e inconsciente. Isto é, o que a memória individual grava, recalca e exclui é resultado de um intenso trabalho de organização, calcado na realidade em que a pessoa ou o grupo viveu. Assim, a partir da memória existe a constituição de um sentimento de identidade, que pode ser individual e coletivo. Também é importante destacar que a construção da identidade é um fenômeno que se produz em referência aos outros, podendo ser negociada, ocorrendo então um “enquadramento da memória”, com a reiteração constante, a partir de um trabalho de manutenção, de coerência e unidade²⁴¹.

A partir da contribuição de Pollack, buscamos entender como ocorreu a construção de uma memória sobre Carlos Sampaio, buscando entender quais foram os elementos reiterados e que produziram a organização necessária para a consolidação de uma determinada identidade acerca do engenheiro. Levamos em consideração que este processo ocorreu durante a própria vida de Sampaio, quando ele escreveu sobre suas

²⁴⁰ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 63.

²⁴¹ POLLACK, Michael. Memória e identidade social. *Estudos históricos*. Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992. p. 200-212.

ações, e teve continuidade após o seu falecimento, por meio de homenagens e registros biográficos.

Com a aproximação da Exposição do Centenário, publicaram-se na imprensa registros biográficos de Carlos Sampaio, como, por exemplo, nas reportagens publicadas pela revista estadunidense *Brazilian American* e no brasileiro *Jornal do Commercio*. Ambos os textos tinham em comum o fato de relacionarem o engenheiro às obras por ele realizadas, principalmente às de sua gestão na prefeitura do Distrito Federal.

Em 17 de junho de 1922, a revista semanal estadunidense *Brazilian American* publicou uma reportagem de cinco páginas, intitulada *The man who makes dreams come true*, que jogava luz sobre a biografia de Carlos Sampaio e sua gestão como prefeito do Distrito Federal. Em um primeiro momento, o artigo buscava demonstrar a especificidade da capital em relação a outras cidades da América do Sul, diretamente relacionadas com a Exposição do Centenário:

Is no other city in South America and perhaps in the entire world have so many important creative projects, which have to do with civic betterments, conveniences, sanitation and beautification, been undertaken and carried forward at one and the same time as now obtain in Rio de Janeiro, the National Capital of Brazil – all begun and much of which is to be completed in a period of less than 18 months. This does not take into account the construction of our international or world exposition the buildings of which are of a permanent character and to be utilized for governmental purposes at its close. The Work on the Exposition was begun in May 1921 and will be completed ready for the opening, September 7, 1922²⁴².

Segundo a *Brazilian American*, existiam algumas razões que explicavam o momento que a cidade estava passando. Por isso, ganharam destaque na publicação o arrasamento do Morro do Castelo, o saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, com a criação de um boulevard, as obras no Rio Maracanã, a reconstrução da orla de Copacabana e a criação de uma avenida em torno do Morro da Viúva. Ao fim do arrolamento de obras, apontavam a figura de Carlos Sampaio, apresentado como o responsável pela realização desses empreendimentos:

to the genius, foresight, initiative and broad vision of one man, Dr. Carlos Sampaio, mayor of Rio de Janeiro, is due the honor of having inaugurated the movement that has resulted in these great undertakings and to his energy

²⁴² *Brazilian American*, 17 de junho de 1922. p.5.

and executive ability is due the credit for expediting the work to a point where their completion is now in sight²⁴³.

Na segunda parte da reportagem, a publicação abordava a trajetória de Carlos Sampaio, expondo os primeiros anos de sua vida, como a educação recebida em casa e a sua entrada na Escola Politécnica como aluno e, posteriormente, como professor. A revista parece ter tido contato com familiares do engenheiro para produzir o relato sobre sua infância:

When He was Five years of age, na older brother taught him the alphabet and a little later he began the study of Portuguese, French and English, arithmetic, geography and history. At ten years of age he entered the preparatory school. He showed no inclination to study until his father sternly corrected him for his idleness. This reproof was so thoroughly impressed on the boy's mind that a few years later self-same father thought little Charles devoted too much of his time to his studies. He completed his course in less than four years, having passed with honors in all examinations²⁴⁴.

A partir da leitura do periódico é possível depreender uma narrativa que pretendia destacar a singularidade do engenheiro em todos os momentos de sua vida, utilizando-se, por exemplo, de comparações entre Sampaio e pessoas de sua idade e enfatizando, sempre que possível, sua jovialidade nas diversas conquistas. Este teria sido o caso de sua entrada como professor na Escola Politécnica e na Escola Naval e do início de seu envolvimento com os melhoramentos urbanos do Distrito Federal:

When Dr. Sampaio was elected to the professorship in Polytechnic School and took up his first important work in life he was but nineteen years old, an age when most young men are still in college or without serious responsibilities. Never before had so young a man held such a position in the Escola Politécnica. He taught many pupils much older than himself, and preferred the company of the students rather than that of the other professors. As a result of this association he was not permitted to correct any of the carelessly prepared examinations at the end of the year. (...) Dr. Sampaio achieved at twenty-one years of age what never before had been accomplished by one so early in life namely, a professorship in two of the leading institutions of higher education in Brazil. Dr. Sampaio was still a very young man when in 1887, he became associated with Vieira Souto in razing the Senate Hill to make room for the prominent buildings which now line the Rio Branco, and reclaiming land in the bay of the Beautiful of years to complete²⁴⁵.

²⁴³ *Brazilian American*, 17 de junho de 1922. p. 6.

²⁴⁴ *Ibidem*. p. 6.

²⁴⁵ *Ibidem*. p. 7.

Após abordar a relação entre Carlos Sampaio e os empresários estrangeiros, principalmente com Percival Farquhar, a publicação assinalava ter o engenheiro enriquecido, sendo capaz de viver apenas com os seus investimentos. Mesmo sendo convidado para assumir cargos públicos, não aceitara se envolver com política. Isso pode ser interpretado como uma tentativa de defender a ideia de que, quando assumira a Prefeitura, Sampaio não buscava fazer fortuna, mas apenas colocar em prática os melhoramentos “necessários”:

Later Dr. Sampaio was given the management of the Brazilian Railway Company and after many years service acquired a large fortune and is thus able to live solely on the income from his investments. (...) Many times during the years in which He was engaged in industrial pursuits the government tried to enlist his services, but He, as consistently refused, not caring to be involved in political. (...) In exercising his duties as Mayor of Rio, Dr. Sampaio has shown the qualities of a true administrator. His vigilance and untiring energy coupled with his knowledge of municipal affairs gained during visits to the principal cities of the world, eminently fitted him for the great task before him, and enable him to plan and carry forward with readiness and dispatch many city improvements, the most important of which are briefly noted at the beginning of this article²⁴⁶.

A reportagem, que já contava com uma grande fotografia de Carlos Sampaio na capa, era concluída com a seguinte assertiva:

In summing up, the public service which Dr. Sampaio has rendered and to vision what he may still render to his city nation, it is safe to say that history will accord to him a place among the immortals of this country²⁴⁷.

No bojo das comemorações do Centenário da Independência, três meses após a matéria da *Brazilian American* sobre Carlos Sampaio, o periódico *Jornal do Commercio* publicou uma extensa reportagem sobre o engenheiro. À primeira vista, a reportagem tratava dos melhoramentos transcorridos no Distrito Federal para a realização da Exposição Internacional.

Como já destacado neste trabalho, o *Jornal do Commercio* havia declarado apoio incondicional à nomeação de Sampaio, enfatizando principalmente a necessidade das obras para abrigar o evento, engrandecendo a imagem do engenheiro.

²⁴⁶ *Brazilian American*, 17 de junho de 1922. p. 9.

²⁴⁷ *Ibidem*. p. 10.

Na extensa reportagem, intitulada *A obra grandiosa do prefeito Carlos Sampaio*, o *Jornal do Commercio* buscou apresentar o engenheiro como um emérito administrador que fora capaz de realizar um conjunto importante de melhoramentos no Distrito Federal. O título indica duas questões fundamentais, desenvolvidas ao longo do texto: a primeira é a consideração de “obra grandiosa”, por referência à demolição do morro do Castelo, tendo em vista que este fora o empreendimento de maior vulto de sua gestão; a segunda destacava a importância atribuída ao engenheiro para sua realização. Para o jornal:

A cidade tem em todos os seus bairros e em outros variadíssimos pontos de sua área o sinal fulgurante desse emérito administrador (...). Em dois anos e meio – que tão pouco dura a administração Carlos Sampaio – quanta obra majestosa e útil, que gigantesco e proveitoso trabalho. O Rio de Janeiro não será indiferente ao seu grande filho e ousado transformador e nos Annaes de suas supremas grandezas guardará o nome do Dr. Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, como daqueles imperecíveis símbolos que fazem a gloria de uma nacionalidade²⁴⁸.

Apoiador incontestado da gestão do engenheiro, o *Jornal do Commercio* buscou ressaltar a importância de Sampaio para a demolição do tradicional morro do Castelo, apontando que teria sido graças à sua ação que os brasileiros poderiam demonstrar a energia, a vitalidade e a concepção firme para a realização de grandes empreendimentos, motivos de orgulho nacional.

A maior das importantes obras devidas à brilhante iniciativa do Sr. Dr. Carlos Sampaio é o arrasamento do morro do Castello, obra que em qualquer parte do mundo seria considerada grandiosa. Vai marcar uma época, vai assinalar, para sempre, o ano do primeiro centenário da nossa Independência (...). Um marco maior, mais duradouro esta sendo levantado no domínio da moral e por isso mesmo imperecível. Esse marco será, paradoxalmente, o desaparecimento do morro do Castelo. A sua representação material será o deslumbrante bairro novo que vai ser construído na área de sua vasta base, em tipos de elegante arquitetura, de características monumentais e todos os confortos e melhoramentos das edificações modernas. E então, o que tem servido de motivo a críticas pejorativas, constituirá um motivo de orgulho nacional. E então se dirá: “aqui havia um morro disforme e obstrutivo que impedia a ventilação do centro da cidade. Atiramos o morro ao mar e substituímo-lo por este bairro de palácios”. Será uma demonstração documentada da energia, de vitalidade de arrojo, de concepção e firmeza de execução que fará honra ao povo brasileiro. Todos os brasileiros se orgulharão dessa obra²⁴⁹.

²⁴⁸ *Jornal do Commercio*, 7 de setembro de 1922, p.4.

²⁴⁹ *Ibidem*. p.4.

O jornal representava Carlos Sampaio como um engenheiro “ilustre, de cultura pouco vulgar, viajado, conhecedor das necessidades do país e aparelhado para poder fazer confrontos com o que havia de melhor no estrangeiro”. Com isso, o prefeito era apresentado como detentor de uma capacidade técnica, capaz de realizar a demolição do Castelo. A obra assim não era fruto de improviso, mas havia sido planejada e executada por um profissional habilitado.

O periódico ressaltava que o conhecimento de Sampaio fora utilizado também para em outros projetos de melhoramentos urbanos, como o embelezamento do morro da Viúva e o saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, além da construção de hotel para abrigar os visitantes da Exposição do Centenário:

A execução destas obras, porém, exigia grande quantidade de pedra destinada a muralha de contorno. Daí a feliz Idea da conjugação dos obras do morro do Castello com os do morro da Viúva. De fato, o grande volume de pedra necessária, cujo transporte devia ser reduzido ao mínimo, poderia ser vantajosamente extraído do morro da Viúva, tanto mais quanto a realização desse objetivo dava lugar a execução do plano que hoje é uma magnífica realidade – a continuação dessa bela avenida que contorna o morro ligando a Avenida Beira Mar à praia de Botafogo.

Esta nova avenida é lugar de residência sem igual, porque recebendo o sol de Nascente, fica na sombra, a partir de 11 horas é açoitada pela brisa do mar, ora proveniente de Botafogo, ora da entrada da barra. (...) Este melhoramento tem merecido unânimes e calorosos elogios. Esta avenida, este belo prolongamento da Avenida Beira Mar, oferece, de fato, um aspecto pitoresco admirável e veio aumentar o numero das belezas da Cidade. Dela se tem uma vista sobre parte da Bahia, lado da barra, que é simplesmente maravilhosa.

O Sr. Dr. Carlos Sampaio compreendendo a tempo a sua responsabilidade de governadores da Cidade, por ocasião das festas do Centenário, desenvolveu o melhor dos seus esforços, empregou inteligente energia na solução do problema de alojamento dos números visitantes esperados. A avenida do morro da Viúva, hoje denominada avenida Ruy Barbosa foi beneficiada por essa orientação do Sr. Prefeito, Ali adquiriu um velho barracão, deposito de materiais de construção e, na previsão justa dos acontecimentos, fez construir o belo Hotel Sete de Setembro, um dos melhores, digamos mesmo o melhor dos da sua classe por ser perfeitamente adaptado ao clima (...) O Sr. Prefeito logo organizou os projetos de melhoramento e embelezamento do morro da Viúva e da lagoa Rodrigo de Freitas resolveu acabar com a vergonha do embarque na praia de Botafogo²⁵⁰.

Ademais, Sampaio fizera escolhas acertadas para conduzir as obras como, por exemplo, com a contratação de Saturnino de Brito que, chamado para trabalhar no saneamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, era apresentado pela publicação como um

²⁵⁰ *Jornal do Commercio*, 7 de setembro de 1922, p. 5.

“distinto engenheiro²⁵¹”. Mostrava-se assim que o prefeito havia se cercado de profissionais competentes, como ele próprio. Ao elencar as obras empreendidas por Carlos Sampaio, o *Jornal do Commercio* buscou dar uma noção de conjunto a estes melhoramentos, o que, no entendimento dos editores, só seria possível realizar nos governos de figuras ilustres. Ao final, a tese sustentada pelo artigo era a de que “o Sr. Dr. Carlos Sampaio [...], de há muito, estudava a cidade como profissional de engenharia e como artista que é, formulando ideias próprias quanto à sua melhoria e seu embelezamento (...)”²⁵²,

Por ocasião de seu falecimento, diversos dos obituários publicados na grande imprensa consagravam a figura do empreendedor. *O Jornal*, do Assis Chateaubriand, figura ligada aos interesses dos estrangeiros no Brasil e defensor da *Light*, assim iniciava a notícia sobre a morte de Sampaio:

Entre as figuras representativas da geração de homens de inteligência e de capacidade de realização saídas dos nossos institutos de ensino no fim do período monárquico, Carlos Sampaio ontem falecido foi incontestavelmente uma das mais interessantes pela pujança do seu espírito e pelas aptidões de atividade empreendedora que o caracterizava. Formado na Escola Politécnica em 1880, juntamente com Paulo de Frontin, Carlos Sampaio era o mais moço da turma, contando apenas dezenove anos de idade ao receber o grau de engenheiro. Logo em seguida entrava em concurso e conquistava com provas brilhantes um lugar no magistério da Escola donde acabara de sair²⁵³.

O Jornal lembrava a trajetória empresarial do engenheiro, apontando a importância de Sampaio nas firmas de melhoramentos urbanos criadas com o advento da República, situando-o como aliado de investidores estrangeiros. Sua capacidade profissional fora assim capaz de lhe conferir “prestígio” nesse ramo:

Prestigiado pelas demonstrações de talento e de cultura profissional que lhe iam granjeando tão precoce sucesso na carreira, Carlos Sampaio que também já obtivera por concurso a cadeira de mecânica da Escola Naval aparece representando papel de destaque na organização de empresas técnicas que se formam anos mais tarde sob o influxo da super atividade dos negócios coincidentes com a proclamação da República. Combinando a sua privilegiada inteligência o pendor pelos estudos peculiares a sua profissão, a que juntava decidida aptidão por matemática, com uma capacidade excepcionalmente desenvolvida para lidar com questões financeiras e com os grandes negócios, o ilustre engenheiro tornou-se rapidamente um dos

²⁵¹ *Ibidem.* p. 5.

²⁵² *Ibidem.* p. 6.

²⁵³ *O Jornal.* 18 de setembro de 1930. p. 1.

elementos de maior atuação no desenvolvimento de empresas de vulto, passando também a ser um dos mais prestigiosos negociadores com os altos círculos do capital estrangeiro. Assim exerceu Carlos Sampaio uma função de primordial importância na organização da Brazil Railway, ao lado de Percival Farquhar²⁵⁴.

Ao referir-se à atuação de Carlos Sampaio na prefeitura do Distrito Federal, *O Jornal* afirmou que ele já havia conseguido obter a sua fortuna pessoal, ou seja, não almejava o cargo público para enriquecer ou obter benefícios particulares. Ao lado de Pereira Passos e Prado Júnior, Sampaio fora responsável por renovar a fisionomia da capital:

Sem ingratidão para o inesquecível prefeito da presidência de Rodrigues Alves sem injustiça ao atual governador da cidade, pode-se afirmar que dos três foi Carlos Sampaio quem concebeu e realizou um plano mais amplo, mais grandioso de transformação da metrópole brasileira²⁵⁵.

Deste modo, *O Jornal* considerava a gestão de Carlos Sampaio mais importante do que a de Pereira Passos, contradizendo uma ideia que foi sendo fundamentada nas décadas seguintes à publicação da reportagem, que tendia a tomar a administração do segundo como a mais grandiosa no que diz respeito aos melhoramentos urbanos. Isto pode estar relacionado ao fato do periódico ter acolhido Carlos Sampaio como colunista, após o fim de sua gestão, cedendo espaço para que o engenheiro expusesse suas concepções sobre cidade nas páginas da publicação, o que, por sua vez, sugere estreita ligação e afinidade de interesses entre ele e Assis Chateaubriand.

O Jornal também destacou que Sampaio não preconizava apenas as belezas de suas obras, mas sua funcionalidade, principalmente no que dizia respeito à viação pública e à circulação²⁵⁶. Apoiava-se assim as medidas do prefeito que, ao enfrentar os “idolatrás de coisas velhas”, soubera erguer uma cidade moderna sobre as marcas coloniais, como a construção de prédios no Passeio Público, no lugar do terraço que ali existia, aumentando, na visão da publicação, as belezas da avenida Beira Mar²⁵⁷.

²⁵⁴ *O Jornal*. 18 de setembro de 1930. p. 1.

²⁵⁵ *O Jornal*. 18 de setembro de 1930. p. 1.

²⁵⁶ *Ibidem*. p.1

²⁵⁷ *Ibidem*. p. 1.

O periódico defendia ainda a ideia que o engenheiro, mesmo após o fim do seu governo, continuara a se preocupar com a cidade, envolvendo-se em debates sobre os problemas urbanos que iam aparecendo, no que remetia, provavelmente, à paralisação das obras na gestão do seu sucessor, Alaor Prata. Esse argumento era, de certo modo, importante para sustentar a tese da capacidade técnica indiscutível do homenageado:

Nesta rápida resenha das obras realizadas por Carlos Sampaio escapou-nos provavelmente alguns serviços que deveriam ser aqui registrados. Mas o que citamos basta para mostrar que o povo carioca não poderá esquecer-se da memória do brasileiro ilustre cuja morte veio enlutar a engenharia brasileira. Tendo deixado a prefeitura Carlos Sampaio continuou vivamente interessado pelos problemas da cidade e não foi apenas para justificar a sua administração, que ele defendeu cabalmente em trabalhos publicados sob forma de livro, que se tornou assíduo frequentador das colunas de colaboração d'O Jornal, com a extraordinária lucidez de seu espírito e com vivo ardor polemístico discutiu todos os problemas urbanistas que tem surgido. Assim Carlos Sampaio, depois haver sido um dos maiores prefeitos passou a ser o guarda inteligente e vigilantes dos interesses municipais²⁵⁸.

Outro periódico a prestar homenagem a Carlos Sampaio, produzindo um obituário, foi *O Globo*, também do Rio de Janeiro. Ao lamentar a morte do engenheiro, os editores afirmavam que:

A instrução superior e a cidade do Rio de Janeiro muito devem a atividade do dr. Carlos Sampaio. Lente catedrático das escolas Politécnica e Naval, durante muitos anos esteve o extinto entregue ao professorado, contando várias gerações de oficiais que lhe ouviram os ensinamentos²⁵⁹.

Lembrando a carreira de Carlos Sampaio como professor, *O Globo* também o apresentava como engenheiro e empresário. Sobre a sua passagem pela prefeitura do Distrito Federal, a publicação era apenas sucinta, apontando a ocorrência de divergências a respeito de suas medidas:

Mas onde Carlos Sampaio se destacou como figura de invejável atividade foi nas numerosas obras de engenharia as quais tem o seu nome ligado. Companheiro de Paulo de Frontin foi um dos incorporadores da Empresa de Melhoramentos no Brasil, sucessora da Empresa Coimbra, que iniciou o desmonte do Morro do Senado, com o qual foi aterrada a antiga Vila Guarani, hoje avenida Vieira Souto, e a fronteira e o cais do porto. Além desse desmonte que durou muitos anos, a empresa conseguiu a construção da

²⁵⁸ *O Jornal*. 18 de setembro de 1930. p.1.

²⁵⁹ *O Globo*. 18 de setembro de 1930. p.1.

estrada de ferro que teve o mesmo título e foi encampada pelo governo, constituindo a Linha Auxiliar. O Dr. Carlos Sampaio foi também o demolidor do Castelo, com cujo aterro conquistou grande trecho ao mar, alargando bastante a avenida Beira Mar. Prefeito municipal desta capital, Carlos Sampaio, apesar de atos que deram lugar a divergências e dele emanados, prestou reais serviços, principalmente em vias públicas e de comunicação²⁶⁰.

Na edição do dia 19 de setembro de 1930, *O Paiz* também publicou uma homenagem ao Carlos Sampaio, noticiando o seu falecimento. Para a publicação, ele fora uma “relevante figura da engenharia brasileira, a quem devemos, entre outras obras relevantes as de construção do cais do porto, da avenida Rio Branco e do desmonte do morro do Senado²⁶¹”. Note-se que, neste primeiro momento, a reportagem dava destaque para os empreendimentos realizados antes de sua chegada à Prefeitura.

Após apresentar a trajetória do engenheiro, afirmando que Sampaio fora o “mais distinto aluno da sua turma” na Politécnica, assinalava-se que este se tornara professor em seguida e, ensinando a muitos, contribuía para a instrução superior da cidade. O artigo mencionava a relação de amizade entre Carlos Sampaio e Paulo de Frontin, que haviam estudaram juntos. Sobre a passagem do primeiro pela prefeitura, afirmava que, apesar de atitudes que levaram a divergências, este prestara “reais serviços principalmente nas vias públicas e de comunicação”.

O Paiz também buscou ressaltar a repercussão da notícia do falecimento do engenheiro. Segundo a publicação, o senador Paulo de Frontin requereu um voto de pesar pelo ocorrido, fazendo “longas considerações sobre a sua personalidade”, destacando em seu discurso o fato de Sampaio ter se tornado engenheiro jovem, ter sido professor, após passar em brilhante concurso, alcançando destaque em uma série de melhoramentos, como o da “água em seis dias”, as obras do cais do porto e a da avenida Rio Branco²⁶². Notamos que Frontin se referiu a episódios em que ele e Sampaio haviam atuado juntos, inclusive a prova para professor da Politécnica.

Já o prefeito Prado Junior encerrou o expediente da Prefeitura e afirmou que determinaria outras homenagens ao “ilustre morto”. Em sessão do Clube de Engenharia,

²⁶⁰ *O Globo*. 18 de setembro de 1930. p.2.

²⁶¹ *O Paiz*. 19 de setembro de 1930. p.2.

²⁶² *Ibidem*. p.2.

presidida por Frontin, o engenheiro Miranda Ribeiro pediu a palavra para “salientar a figura do eminente vulto da classe, como profissional, professor e administrador²⁶³”.

A memória de Sampaio não foi, no entanto, sempre positiva ou elogiosa. Alaor Prata, que o sucedera na prefeitura do Distrito Federal, em seu livro *Recordações da vida pública*, de 1958, buscou apresentar o seu ponto de vista sobre a sua gestão e os constantes embates com seu antecessor. Aproveitou a oportunidade para sublinhar algumas características de Sampaio:

Homem sabidamente inteligente e culto, mas também sabidamente presunçoso e ousado, na sua inalterável condição de maior e mais intolerante de seus admiradores, então caprichou-se em despejar sobre a minha administração, então às voltas com dificuldades enormes, que ele temerariamente havia semeado, quantas acusações lhe acudissem à mente, injustas, quase sempre, e disparatadas, comumente. Às mais das vezes, levianas e desleais²⁶⁴.

De fato, durante a administração de Alaor Prata, Carlos Sampaio tecera-lhe diversas críticas, criando-se um ambiente hostil entre os dois engenheiros. Prata destacou a posteriori que optara por não responder por um tempo, aguardando até o final da gestão Prado Júnior. No entanto, a morte de Carlos Sampaio o fizera adiar esses planos²⁶⁵. Quando finalmente manifestou-se sobre Sampaio, contestou o volume de obras atribuído ao engenheiro, contrariando a visão consagrada por jornais da época de que ele era um bom administrador:

(...) para pôr as vultuosas obras em execução, volveu-se desembaraçadamente para as torneiras de crédito, encharcando-se de empréstimos nacionais e estrangeiros. Entrara a gastar, agravando temerariamente a crise do erário municipal²⁶⁶.

Alaor Prata comparava também as formas de administrar a cidade de Carlos Sampaio e Sá Freire, defendendo que o segundo não contribuía para a diminuição dos déficits da prefeitura.

Preocupado tão somente com interesses fundamentais da sua terra, Sá Freire marchava para a redução das despesas para a eliminação dos déficits, para o

²⁶³ *O Paiz*. 19 de setembro de 1930. . p.2.

²⁶⁴ PRATA, Alaor Soares. *Recordações da vida pública*. Rio de Janeiro, s. ed., 1958. pp. 27-28

²⁶⁵ *Ibidem*. p. 30.

²⁶⁶ *Ibidem*. p. 55.

equilíbrio financeiro, proclamando que a sua administração haveria de estar subordinada às conveniências das finanças municipais. Carlos Sampaio, porém, marchava para o aumento das despesas, para a agravação dos déficits, para a perpetuação do desequilíbrio orçamentário, não proclamando – isso, não, abertamente o proclamava – mas entendendo que as finanças municipais haveriam de estar subordinadas às conveniências da sua administração.

Efetivamente, Alaor Prata não escreveu sobre a trajetória de Carlos Sampaio. Sua intenção era a de responder, ainda que tardiamente, as questões por ele levantadas na década de 1920. No entanto, o livro foi importante por nos apresentar outra visão sobre Sampaio, colocando em evidência características pouco lisonjeiras, que não aparecem nos demais textos e refletem as tensões entre os dois personagens.

Artigo que também pode ser considerado um relato biográfico sobre Carlos Sampaio foi o produzido pelo engenheiro civil Ismael Coelho de Souza²⁶⁷, quando da comemoração do centenário de nascimento de Sampaio, em 1961. Esta homenagem foi publicada na *Revista do Clube de Engenharia*, periódico que regularmente prestava tributos aos seus membros mais importantes, como era o caso do ex-prefeito. A principal característica do texto de Coelho de Souza é a exaltação da figura de Sampaio, contribuindo para a construção de uma imagem positiva sobre sua trajetória.

Ismael Coelho de Souza demonstrava grande orgulho por ter sido escolhido para redigir a homenagem, tendo em vista que havia sido aluno de Sampaio na Escola Politécnica. Posteriormente, tornou-se seu amigo, sendo convidado para trabalhar em uma de suas empresas²⁶⁸. Apesar de afirmar que outros sócios do Clube colaboraram na escrita do texto, Coelho de Souza não os menciona diretamente. Segundo a apresentação da revista, o discurso de Ismael Coelho de Souza seria sobre “um professor, um homem de negócios e um prefeito”²⁶⁹.

Ismael Souza se apresentou então como discípulo²⁷⁰ do homenageado. Seu texto é caracterizado por um tom pessoal, afirmando aos laços de amizade entre os dois. Buscou traçar a trajetória de Sampaio de forma linear, dando vulto aos seus mais importantes feitos e destacando sua notabilidade no campo da engenharia.

²⁶⁷ Ismael Coelho de Souza era formado em engenharia civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, em 1910. Nasceu em Paraíba do Sul, Rio de Janeiro, em 18 de março de 1887. Sócio efetivo do Clube de Engenharia desde 1914. Faleceu em 4 de setembro de 1974. Estas informações estão disponíveis para consulta em sua ficha de filiação do engenheiro no Clube de Engenharia.

²⁶⁸ SOUZA, Ismael Coelho de. *Op. Cit.* p. 92.

²⁶⁹ *Ibidem.* p.91.

²⁷⁰ *Ibidem.* p. 92.

A especificidade da homenagem realizada por Ismael Souza consiste na grande importância atribuída à atuação de Sampaio enquanto professor da Escola Politécnica, que ocupa parte considerável de sua narrativa. Deste modo, o professor Sampaio é assim descrito:

Carlos Sampaio foi talvez o mais completo professor que conheci e dos homens mais inteligentes com que tenho tratado. Frase escorreita, fisionomia sempre alegre, não deixando em sua exposição dúvida qualquer, parecia a seus alunos, terminada a aula, que sabiam tudo quanto havia sido explicado. Esse professor alegre e amável era, todavia um julgador severo nos exames. Minha turma se compunha de apenas 12 alunos. No último trimestre avisou “ia sacudir a laranjeira e ai das laranjas mal seguras!”. Não intimidava, mas no simbolismo de sua frase não deixava dúvidas a ninguém, a reprovação viria para os menos estudiosos (...). Não reprovava pelo prazer de reprovar. Desejava que seus discípulos soubessem de alguma coisa e nisso era irredutível, não promovia ninguém ²⁷¹.

Como podemos notar no trecho acima, Ismael Souza atentou para o cotidiano da instituição de ensino, importando-se em mostrar como era a postura de Carlos Sampaio como professor, diante dos seus alunos, expondo um docente severo, mas justo, em uma tentativa de ressaltar suas qualidades.

Ismael Coelho retratou também a aprovação do engenheiro para professor da Escola Naval. Neste trecho, buscou dar ênfase a sua inteligência e força de vontade para tornar-se apto a diferentes matérias, tendo em vista que o concurso previa os conhecimentos necessários de matemática, mas também o de navegação, balística, artilharia, natação, esgrima, dentre outros. Souza afirmou que Carlos Sampaio destacou-se de tal maneira, que não houve classificação do segundo e terceiro lugares, sendo indicado de forma unânime pela Congregação ²⁷².

Ao referir-se à relação de amizade entre Paulo de Frontin e Carlos Sampaio, Ismael Souza apresentou a seguinte observação:

(..) eram dois homens dinâmicos, forrados de cultura, que sabiam o que desejavam executar e que, a si mesmos, determinavam prazos para a conclusão de suas obras. Parece-me que eles tinham retirado de seus dicionários a palavra difícil ou o difícil os atraia para provarem sua capacidade de realização ²⁷³.

²⁷¹ SOUZA, Ismael Coelho de. *Op. Cit.* p.92.

²⁷² *Ibidem.* p. 92.

²⁷³ *Ibidem.* p. 92.

Na visão de Ismael, Sampaio prestara à cidade do Rio de Janeiro grande quantidade de serviços, sendo necessário o reconhecimento da importância da sua administração como prefeito do Distrito Federal.

Dando prosseguimento ao seu relato, Ismael de Souza apresenta de forma breve a trajetória profissional de Carlos Sampaio, apontando os cargos que ocupou e os empreendimentos realizados, como o arrasamento do Morro do Senado e o episódio da “água em seis dias”²⁷⁴. Com o intuito de mostrar o empenho de Sampaio em realizar o que era proposto, lembrou as viagens do engenheiro ao exterior, motivadas pela busca de auxílio financeiro e pelos projetos de melhoramentos urbanos:

Carlos Sampaio não era homem para meias medidas, desejou sempre realizar as coisas em larga escala e com perfeição. Estudioso na técnica, não o era menos da economia e das finanças nacionais. Sentia que o Brasil não devia mais dar passos vacilantes, de menino e sim os de jovem audacioso, ciente de sua força e de seus recursos.

Para Ismael de Souza, em janeiro de 1920 o engenheiro assumiu posição de destaque no cenário político brasileiro: recebeu convites para representar o Brasil em conferências no exterior e, em junho, foi convidado para assumir a prefeitura do Distrito Federal²⁷⁵. Souza reproduz assim uma ideia largamente utilizada por Sampaio, em seus próprios textos, analisados no capítulo três desta dissertação, a de que o prefeito sempre havia “fugido” dos cargos políticos e da administração pública.

Ismael Souza considerava Carlos Sampaio como capacitado para assumir a Prefeitura e resolver os problemas da cidade, tendo em vista que os estudava há anos, apresentando solução para as demandas mais urgentes²⁷⁶. Percebe-se claramente que Souza apropriou-se de argumentos utilizados por Carlos Sampaio em sua defesa da gestão no livro *Memória Histórica*, devido à similaridade de argumentos e disposição das ideias, como, por exemplo, a defesa das obras reprodutivas, que embelezariam a capital e aumentariam a arrecadação da Prefeitura, conforme veremos adiante.

Por fim, Ismael de Souza apontou que Carlos Sampaio era visto como um prefeito presente nas obras, sempre disposto a saber sobre seu andamento, sendo cordial

²⁷⁴ SOUZA, Ismael Coelho de. *Op. Cit.* p. 92.

²⁷⁵ *Ibidem.* .p.94.

²⁷⁶ *Ibidem.* p.94.

e gentil com os funcionários. Destacava ainda o fato de Sampaio estar aberto para debater os projetos que lhe eram apresentados, acolhendo ideias advindas de outros engenheiros²⁷⁷, o que reforçava a ideia apresentada no começo da homenagem: Sampaio era um homem justo, competente e receptivo.

Na década de 1970, o engenheiro José de Oliveira Reis²⁷⁸ produziu uma série de livros sobre as gestões dos chefes do executivo municipal, publicada pela prefeitura carioca. Apresentava nesses textos um relato biográfico sobre os governantes e as medidas tomadas em sua administração. O seu texto sobre Sampaio começava da seguinte maneira:

Carlos Cesar de Oliveira Sampaio era, como Paulo de Frontin, carioca, engenheiro ilustre e igualmente professor da gloriosa Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Convidado pelo Presidente Epitácio Pessoa para assumir a Prefeitura do Distrito Federal e preparar a cidade para as festas comemorativas do 1º Centenário da Independência do Brasil, tinha o Prefeito Carlos Sampaio dois grandes obstáculos a vencer na sua administração: a exiguidade de tempo para execução das obras preparatórias para a comemoração do centenário, e as precárias condições financeiras da municipalidade. Aceitando, entretanto, as responsabilidades que a investidura do cargo lhe trazia, não teve dúvida em meter mãos à obra e levar avante o seu programa de governo. Carlos Sampaio tinha uma vantagem sobre outros administradores: além de ser engenheiro militante e de grande competência, era um estudioso dos problemas da cidade do Rio de Janeiro²⁷⁹.

Nesse sentido, o texto de Reis contribui para sedimentar uma imagem de um engenheiro competente para a resolução dos problemas da cidade, tendo em vista que os havia estudado por anos, antes de assumir a gestão da municipalidade, capacitando-se a propor os melhoramentos indispensáveis aos “novos tempos” que seriam celebrados na Exposição do Centenário.

²⁷⁷ SOUZA, Ismael Coelho de. *Op. Cit.* p.95.

²⁷⁸ José de Oliveira Reis era engenheiro civil e geógrafo formado na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, em 1926. Trabalhou na Prefeitura do Rio de Janeiro entre 1933 e 1966, quando se aposentou e resolveu se dedicar a escrita de trabalhos sobre as administrações municipais do Rio de Janeiro. FARIA, Rodrigo Santos de. *José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926 - 1965/1966)*. Tese (Doutorado em História) – Universidade Estadual de Campinas. São Paulo: s/n, 2007.

²⁷⁹ REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977. p. 77.

Outro trabalho financiado pelo poder público foi o da Coleção Prefeitos do Rio – Carlos César de Oliveira Sampaio: vida e obra²⁸⁰, escrito por Silvio Sobral. Esse autor também elencou as principais realizações do engenheiro durante a sua trajetória profissional, sem ter a preocupação de contextualizar criticamente as ações de Sampaio.

Neste trabalho, a biografia do engenheiro é apresentada de forma linear, começando com seus anos de estudo, passando pelo período de “empresário poderoso”, por sua gestão na prefeitura e pelas suas principais obras. Ao discorrer sobre a aprovação de Carlos Sampaio nos concursos do magistério, Sobral destacou certo pioneirismo do engenheiro, afirmando que, mesmo com pouca idade, ele estava ocupando importantes cargos na sociedade:

Quando foi selecionado para lecionar na Escola Politécnica, assumindo seu primeiro cargo importante, o futuro prefeito estava em idade na qual a maioria dos jovens ingressa na faculdade (...). Até então, nenhum homem tão jovem conseguira obter uma posição de tamanha importância na Escola Politécnica (...). Em 1884, obteve o magistério por votação unânime e começou a lecionar matemática na Escola Naval. (...) Carlos Sampaio atingia assim, aos 23 anos de idade, o que ninguém havia ainda conquistado tão cedo, as Cátedras de professor em duas das instituições de ensino superior de maior prestígio no Brasil (...)²⁸¹.

No item intitulado “empresário poderoso”, Sobral dava destaque a dois momentos da carreira de Carlos Sampaio: sua associação com o engenheiro Vieira Souto, ainda em 1887, em sua primeira experiência nas obras de melhoramentos do Rio de Janeiro, e sua aproximação com os investidores da Light:

O resultado da disciplina e da formação dos hábitos de estudos na sua juventude na Escola Politécnica refletiu-se nas enormes realizações de Carlos Sampaio. Com sua forte vocação para o sucesso, ele só demonstrava satisfação com o completo domínio das ferramentas com as quais trabalhava. Sua participação nas profundas transformações que a cidade do Rio de Janeiro viria a sofrer (...) começou em 1887, quando o engenheiro Luis Raphael Vieira Souto convidou-o para chefiar o arrasamento do morro do Senado²⁸².

O futuro prefeito era convicto sobre a retidão de suas ações quanto ao capital internacional (...). Foi criada em 7 de junho de 1904, a The Rio de Janeiro

²⁸⁰ A *Coleção Prefeitos do Rio* é composta sete livros sobre administradores da cidade, a saber: Francisco Pereira Passos, Innocencio Serzedello Corrêa, Antonio Prado Junior, Paulo de Frontin, Bento Ribeiro, Rivadavia Corrêa e Carlos Sampaio. Publicados entre 2008 e 2010, pelo Instituto Pereira Passos, estes trabalhos versam sobre as trajetórias e biografias de prefeitos do Rio.

²⁸¹ SOBRAL, Silvio. *Op. Cit.* p. 6.

²⁸² *Ibidem.* p.14.

Tramway Light and Power Co. Ltd., empresa que se tornaria conhecida como Light. Carlos Sampaio e Alexander Mackenzie envolveram-se no atendimento às demandas da companhia e à intervenção dos credores externos, um intrincado elo entre crédito internacional e concessões de serviços²⁸³.

É possível depreender de ambos os trechos a ideia de que o sucesso acompanhava Sampaio, sendo responsável por seu envolvimento com os melhoramentos urbanos e com os investidores estrangeiros. Quando da sua nomeação, Sobral buscava confirmar a assertiva de que Carlos Sampaio “nunca tinha aceitado cargo público anteriormente”:

Muitas vezes, durante os anos em que Sampaio esteve engajado em seus negócios e ocupações industriais, o governo tentou recrutar seus serviços, mas ele recusou. Desta vez, apesar de contrário aos seus desejos, ele não podia recusar o convite do presidente. Convocado a comparecer ao Palácio, prontamente aceitou. E para Carlos Sampaio, aceitar era fazê-lo sem reservas²⁸⁴.

A última parte do trabalho intitula-se *O prefeito Carlos Sampaio (1920 – 1922): o homem que transforma sonhos em realidade*. Ao utilizar este título, Silvio Sobral retoma a publicação da *Brazilian American*, que já analisamos neste trabalho. Ao longo deste item, Sobral teve por objetivo reforçar a mensagem da capa do *Brazilian American*, ao expor que a maioria dos problemas encontrados por Sampaio enquanto administrador da cidade já havia sido pensada por ele, anteriormente ao início de sua gestão, como era o caso do desmonte do morro do Castelo.

Mesmo tendo utilizado outras fontes primárias para escrever o seu trabalho, Silvio Sobral conferiu destaque à publicação norte-americana. Isto pode ser interpretado como uma tentativa de conferir legitimidade e mostrar o prestígio que Sampaio teria na imprensa, recebendo atenção, inclusive, de um periódico voltado ao público estrangeiro.

Silvio Sobral expõe uma imagem da posse Sampaio, em uma sala repleta de convidados e sugere uma possibilidade que explicaria a nomeação do engenheiro: “O presidente talvez nutrisse a ambição de presidir, dentro de dois anos, as apoteóticas comemorações previstas para os 100 anos da independência, perpetuando desta forma sua gloriosa passagem pela presidência²⁸⁵”.

²⁸³ SOBRAL, Silvio. *Op. Cit.* p. 17.

²⁸⁴ *Ibidem.* p. 21.

²⁸⁵ *Ibidem.* p. 24.

Sobral tentava ainda demonstrar o conhecimento de Carlos Sampaio sobre as doutrinas higiênicos-civilizatórias e os seus reflexos na organização do espaço urbano. Afirmava ainda que o prefeito tinha pressa na realização desses empreendimentos, que caracterizava o tom autoritário do engenheiro, tendo em vista que:

Carlos Sampaio tinha uma enorme preocupação com a interrupção de suas realizações, diante da constatação de que a descontinuidade administrativa, somada às crises cíclicas nas finanças da municipalidade, além dos aspectos controversos que o crescimento da cidade tornava, ameaçavam interromper as obras iniciadas. Cercou-se então de cuidados e garantias para que não restasse ao seu sucessor nenhuma escolha a não ser concluí-las. Jamais ocultou esses desígnios, ao contrário, orgulhava-se por ter logrado deixar o prefeito que o sucederia de mãos atadas²⁸⁶.

Por fim, Sobral sublinhou a relação conflituosa entre Sampaio e o Conselho Municipal, a que nos referimos anteriormente. No entanto, o autor procurou apontar que, ao fim de seu mandato, o prefeito se mostrava avesso ao que chamou de prática de compromissos e favores que permeava a ação dos intendentes, descrita como “uma doença”, não sendo afeito a este tipo de negociação:

Carlos Sampaio, engenheiro brilhante cujas metas prioritárias eram arrasar o morro do Castelo, terminar as obras que iniciara e inaugurar a Exposição do Centenário, por fim admitia, relutante e amargo, a importância da política nos mecanismos administrativos do município, diante da constatação de que é na arena política que atuam as forças que decidem as transformações urbanas²⁸⁷.

A historiografia também se ocupou de estudar traços da trajetória de Carlos Sampaio. Em 2002, Marly Motta publicou um texto intitulado *O “Hércules da Prefeitura” e o “Demolidor do Castelo”: o Executivo Municipal como gestor da política urbana da cidade do Rio de Janeiro*²⁸⁸, que tinha por objetivo refletir sobre o papel desempenhado pela prefeitura do Distrito Federal como gestora da política urbana do Rio de Janeiro. Para tanto, a historiadora utilizou duas gestões como objeto de análise: a de Paulo de Frontin, o “Hércules da prefeitura” referido no título, e a de Carlos Sampaio, que aparece como demolidor do castelo.

²⁸⁶ SOBRAL, Silvio. *Op. Cit.* P. 29.

²⁸⁷ *Ibidem.* p. 33.

²⁸⁸ MOTTA, Marly Silva da. O Hércules da Prefeitura e o Demolidor do Castelo: o Executivo municipal como gestor da política urbana da cidade do Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi (org.) *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

Motta destaca que ambos os personagens devem ser lidos como “prefeitos-engenheiros”, executivos e empresários. Para a autora, a inserção de Carlos Sampaio ocorre em um período em que os engenheiros se tornam particularmente ativos no processo de reconfiguração do espaço urbano carioca, com um discurso baseado na razão e ordem. Mas Sampaio não se limitara a este tipo de atuação, haja visto que também ocupou a direção executiva de empresas ligadas à implantação de infraestrutura urbana no país e fora empresário concessionário de grandes obras públicas. Por fim, ocupa-se de “recuperar o universo de representações” criado por Carlos Sampaio, a partir da análise da sua produção intelectual voltada para a demolição do Morro do Castelo, apontando principalmente, a presença da articulação do saber médico com a preocupação com a estética deste melhoramento²⁸⁹.

Também em 2002 foi publicado o livro de Carlos Kessel, originalmente uma dissertação de mestrado, intitulado *A vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*²⁹⁰, no qual o autor insere o personagem título na geração de grandes engenheiros que se constituíram agentes fundamentais das reformas urbanas da Capital Federal. Formado em arquitetura e urbanismo, Kessel estabeleceu um diálogo entre a prática discursiva de Carlos Sampaio e a prática da intervenção urbanística, identificando um imaginário burguês que, compartilhado pelas elites brasileiras, tinha por objetivo implementar um novo projeto civilizatório no país. Deste modo, o trabalho realizado por Carlos Kessel é importante por expor tensões, conflitos e as dinâmicas políticas da Primeira República, pensando, também, os diferentes projetos de modernização que estavam em disputa.

No livro *Só para iniciados...o jogo político na antiga Capital Federal*, publicado em 2011, a historiadora Surama Pinto teve por objetivo realizar um estudo sobre a trajetória das elites políticas cariocas na Primeira República, sublinhando de que modo se dava a dinâmica política da capital. Ao abordar a gestão de Carlos Sampaio, a autora retoma a sua amizade com Paulo de Frontin, mas apontando as diferenças entre as gestões de ambos como prefeitos. Segundo Pinto, a falta de experiência na vida política do Distrito Federal, aliada a uma conduta pouco inclinada à abertura de espaços para negociações²⁹¹, levou a uma série de atritos entre Sampaio e o Legislativo. Outra

²⁸⁹ *Ibidem*.

²⁹⁰ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.*

²⁹¹ PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit.* p. 222

contribuição da autora é a percepção de que o representante do executivo municipal tinha iniciativa própria, não sendo um mero interventor do governo federal.

A análise realizada neste capítulo seguiu dois eixos centrais: o primeiro diz respeito à trajetória de Carlos Sampaio, a partir das contribuições teórico-metodológicas de Pierre Bourdieu e da disponibilidade de fontes. Já o segundo foi perceber como foi sendo construída uma memória acerca deste personagem, estabelecendo importantes referenciais sobre como a trajetória do engenheiro era apresentada ao público, a partir do cotejamento de jornais e homenagens que produziram diversos relatos sobre a vida do engenheiro. Nesse sentido, intentamos destacar que as ações empreendidas por Sampaio não podem ser aceitas como lineares.

Cabe-nos investigar qual era a superfície que permitia este tipo de ação proposital de construção de certo conhecimento sobre Carlos Sampaio, destacando os traços e as características que se repetiam, analisando os seus sentidos. Como assinalado, os jornais destacaram, no momento se sua nomeação para a prefeitura e em seus obituários, o fato de ele ter sido um “emérito administrador”, sinalizando, deste modo, que a escolha do engenheiro para a municipalidade fora baseada no mérito. No entanto, entendemos que foram as redes de sociabilidade que levaram Carlos Sampaio ao comando da Prefeitura, sendo o seu capital político acumulado decisivo para a tomada de posições.

É importante destacar que o *Jornal do Commercio* tinha estreita ligação com a Prefeitura do Distrito Federal, quando da administração de Sampaio e a publicação da reportagem sobre o engenheiro, aqui analisada. Os anais da municipalidade eram impressos na tipografia comandada pelo jornal, o que talvez explique, em parte, que o periódico legitimava as ações de um dos seus financiadores.

Já sobre a homenagem escrita por Ismael Souza, podemos perceber que a escolha de um amigo para produzir uma homenagem do centenário de nascimento de Sampaio é sintomática do desejo de construção de uma memória heroica, determinada pelo Clube de Engenharia, que teve a sua atuação marcada pela defesa do campo da engenharia e dos engenheiros e de um projeto de modernização do país. Já os textos de José de Oliveira Reis e Silvio Sobral devem ser entendidos como tentativas de defesa de gestão financiada pelo poder público.

A atuação de opositores de Sampaio, principalmente a de seu sucessor Alaor Prata, foi importante para mostrar como o terreno da construção de memórias é conflituoso e cheio de particularidades. As críticas à atuação do engenheiro são

reveladoras para a construção de uma trajetória livre de linearidades, pensada a partir de uma variedade de campos de atuação, como era o caso de Sampaio que, formado inicialmente em engenharia, atuou no magistério superior, foi também empresário, ao mesmo tempo em que formulava projetos de melhoramentos urbanos para a cidade e buscava financiamento para os mesmos. A partir da década de 1920, Sampaio foi um porta-voz de destaque de um projeto modernizador das classes hegemônicas na Primeira República, que estava pautado pela importância das reformas urbanas na adequação do país aos ideais de civilização e progresso e atuando como intelectual.



Ilustração 1: Carlos Cesar de Oliveira Sampaio Fonte: *Album da Cidade do Rio de Janeiro: Commemorativo do Primeiro Centenario da Independencia do Brasil*. Districto Federal: Edição da Prefeitura do Districto Federal, 1922. (Escrito como no original).

3. Administração pública e reformas: a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920-1930)

Como destacamos ao longo deste trabalho, o Rio de Janeiro foi objeto de uma série de projetos de melhoramentos urbanos, principalmente a partir da segunda metade do século XIX, que tinham por objetivo adequar o país aos “novos tempos” inaugurados com a Segunda Revolução Industrial e a consequente expansão das redes de comércio nas sociedades ocidentais. A proclamação da República ampliou o debate sobre as reformas, criando as condições para que tais iniciativas fossem finalmente colocadas em prática. Engenheiros e médicos higienistas e sanitaristas produziram, no período, numerosos estudos e relatórios que, divulgados em periódicos científicos e na grande imprensa, reforçavam a necessidade das obras de melhoramentos para a integração do país no rol das nações civilizadas, conferindo visibilidade a sua atuação profissional²⁹².

Segundo Verena Andreatta, o processo de reformas do Rio de Janeiro foi marcado por uma vontade permanente de transformar o território original, de construir “contra” a topografia da cidade, ampliando seus limites para além do que os homens do período colonial poderiam ter imaginado²⁹³. A demolição do Morro do Castelo, sobre o qual se erguera a própria cidade, teria sido um dos exemplos mais emblemáticos da radicalidade dessas transformações. Ademais, como notado por Margareth Pereira, os projetos de remodelação urbana eram mecanismos que, obedecendo a um modelo linear de desenvolvimento histórico, fomentavam a normatização e o controle da vida social de setores da população²⁹⁴. Desse modo,

Os planos e projetos de melhoramentos urbanos e de construção de obras públicas são com frequência sintomas ou indícios de tentativas de regulação da forma social ou construída das cidades. Desenhos, projetos e leis revelam nesses momentos sua natureza como sistemas normativos não homogêneos. Isto é, eles permitem ver a circulação de palavras, imagens e de formas operando não no campo dos consensos, mas exatamente ao contrário, por

²⁹² MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. O Instituto Politécnico Brasileiro: em busca de um lócus para a nascente engenharia civil no Brasil imperial. IN: GESTEIRA, Heloisa M. CAROLINO, Luís M. MARINHO, Pedro E. M. de Monteiro. *Formas do Império: ciência, tecnologia, política em Portugal e no Brasil, séculos XVI ao XIX*. São Paulo: Paz e Terra, 2014. p. 493.

²⁹³ ANDREATTA, Verena. *Cidades quadradas, paraísos circulares: planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro: MauadX, 2006. p. 20.

²⁹⁴ PEREIRA, Margareth. O Rio de Janeiro no século XIX: cenários, formas e virtudes de uma cidade-capital. IN: PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (org.) *Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. p. 134.

meio de tensões, de dissensos e conflitos na produção, na manutenção e no deslocamento de sentidos²⁹⁵.

A normatização e a regulação da vida social foram potencializadas pelo fortalecimento da ideia de que a cidade deveria ser administrada e gerida de acordo com critérios técnicos, obtidos por meio da formação superior por indivíduos competentes²⁹⁶, como era o caso dos engenheiros. Neste sentido, Vânia Cury aponta que, ao se apresentarem como portadores dessas qualidades, e não como políticos profissionais, os engenheiros buscavam trazer para seu foro exclusivo o poder de decisão sobre inúmeras questões com as quais se conjugava o desenvolvimento da cidade e do país²⁹⁷. A categoria alcançava assim destaque nos debates sobre as reformas que tornariam a cidade um ambiente saudável e racional.

Conforme assinalado por Surama Pinto, no início do período republicano os chefes do Executivo municipal eram nomeados pelo presidente da República dentre os “cidadãos de reconhecida competência”, sendo a indicação sancionada pelo Senado até 1904²⁹⁸. Entre 1892 e 1930 o Distrito Federal foi administrado por vinte e sete prefeitos, dos quais cinco engenheiros. Ao analisar o perfil das elites políticas da capital federal, a autora considera a presença dessa categoria profissional na administração do município compreensível se temos em conta que havia um esforço concentrado na transformação do Rio de Janeiro em uma metrópole moderna²⁹⁹.

Após a sua nomeação para a prefeitura do Distrito Federal em junho de 1920, Carlos Sampaio governou a cidade durante pouco mais de dois anos, realizando uma série de obras que visavam prepará-la para sediar a Exposição do Centenário da Independência, em setembro de 1922.

A partir da passagem pela administração municipal e nos anos subsequentes, o engenheiro publicou uma série de textos nos quais desenvolveu uma argumentação em defesa das reformas, pautada por uma concepção de gestão técnica e científica. Teria

²⁹⁵ PEREIRA, Margareth. *Op. Cit.* p. 134.

²⁹⁶ CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. p. 19.

²⁹⁷ CURY, Vania Maria. *Engenheiros e empresários: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin (1903-1933)*. Niterói: UFF, 2000 (doutorado em História). p. 38.

²⁹⁸ PINTO, Surama Conde Sá. *Só para iniciados...o jogo político na antiga capital federal*. Rio de Janeiro: MauadX e Faperj, 2011. p. 35.

²⁹⁹ *Ibidem*. P. 53.

conduzido assim um conjunto de iniciativas que, enfrentando os problemas de circulação, salubridade e embelezamento, visavam, ainda, ao aumento da arrecadação tributária. Não podemos perder de vista, no entanto, que, no fim da década de 1920, o antigo prefeito tomava posição nos debates sobre o campo de atuação de engenheiros e arquitetos, que se tornara ainda mais latente com a chegada de Alfred Agache, urbanista francês contratado pelo Distrito Federal para elaborar um novo plano de remodelamento.

A produção intelectual de Carlos Sampaio correspondendo a esses textos pode ser entendida em dois níveis distintos: o primeiro é mais específico, ligado à modernização do Brasil, e refere-se aos melhoramentos urbanos feitos para a realização da Exposição do Centenário, durante a gestão do presidente Epitácio Pessoa. O segundo nível é mais geral e insere-se nos debates sobre o urbanismo, no qual buscava-se afirmar a capacidade técnica dos engenheiros de realizar as reformas da cidade, em contraponto à ação empreendida pelos arquitetos urbanistas.

Trabalhamos assim com o livro *Memória Histórica*, de 1924, coletânea composta de artigos e discursos sintetizando o ponto de vista defendido por Sampaio para justificar os empreendimentos realizados em sua gestão na prefeitura. Neste livro, o engenheiro elenca as principais realizações de sua gestão, como as obras de saneamento da Lagoa Rodrigo Freitas, efetuadas concomitantemente à abertura da Avenida Epitácio Pessoa, que visam ao melhoramento da circulação e ao embelezamento daquela região da cidade, e a reconstrução das avenidas Atlântica e Beira-Mar, afetadas pela ação das ressacas, em 1921.

Já o livro *Discursos e Notas*, de 1925, é uma compilação dos discursos de Carlos Sampaio em seu período na prefeitura, contando com artigos sobre temas como a demolição do Morro do Castelo. Constam do livro, por exemplo, os discursos proferidos por Sampaio por ocasião das inaugurações dos pavilhões estrangeiros na Exposição do Centenário, em 1922, e pronunciamentos realizadas em solenidades importantes, como a sua posse e a passagem de cargo para seu sucessor.

Administração da municipalidade do Rio de Janeiro: finanças municipais, de 1927, consiste na compilação de textos que versam sobre a administração municipal, editados em resposta a críticas do *Jornal do Commercio* e de Alaor Prata³⁰⁰. Por fim,

³⁰⁰ Alaor Prata Leme Soares nasceu em Uberaba, Minas Gerais, em 1882. Formou-se em engenharia pela Escola Politécnica de São Paulo. Seu primeiro cargo eletivo foi o de vereador de Uberaba, em 1908. Assumiu a Prefeitura do Distrito Federal em novembro de 1922, após pedido feito pelo presidente Artur

selecionamos *Ideias e impressões*, de 1929, coletânea de entrevistas concedidas por Sampaio a *O Jornal*. Neste livro, constam as críticas do engenheiro ao Plano Agache.

Como é possível notar, parte dos artigos e discursos de Carlos Sampaio aqui analisados foi publicada originalmente na imprensa carioca, depois reunidos em livro.

Como sabemos, os jornais desempenharam um papel fundamental como fórum do debate de ideias sobre as reformas urbanas no Rio de Janeiro, repercutindo as discussões técnicas travadas nos períodos especializados. Nesse contexto tinha destaque o *Jornal do Commercio*, grande entusiasta dos melhoramentos realizados por Sampaio, cujos editores haviam asseverado, quando da posse do engenheiro, não existirem dúvidas quanto a sua capacidade técnica e intelectual para governar a cidade, como referido no capítulo anterior³⁰¹. Em setembro de 1922, em meio às comemorações do Centenário da Independência, o mesmo jornal publicou uma extensa reportagem sobre as realizações do engenheiro³⁰².

Marialva Barbosa assinala que os conglomerados de imprensa, nas primeiras décadas republicanas, eram bastante dependentes dos subsídios oficiais³⁰³. Neste aspecto, o *Jornal do Commercio* tinha como responsabilidade publicar o *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal* durante a gestão de Carlos Sampaio³⁰⁴, o que sugere ter residido, em parte, neste vínculo o apoio a sua gestão. Dentre uma série de características desta folha a que nos importa destacar é sua manifestação quase sempre favorável aos governos municipais³⁰⁵, o que pode ser entendido como uma forma de garantir aquela fonte de receitas.

Bernardes, desse modo sucedeu Carlos Sampaio. Alair Prata afirmava que a situação financeira da Prefeitura era grave e por isso resolveu restringir uma série de obras que haviam sido iniciadas por seu antecessor. Saiu da Prefeitura em 1926 e faleceu em 1964. REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos, evolução urbanística da cidade*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, vol.3. 1979.

³⁰¹ *Jornal do Commercio*, 8 de junho de 1920. p. 4.

³⁰² *Jornal do Commercio*, Edição Comemorativa do Centenário da Independência. 7 de setembro de 1922, p.1.

³⁰³ BARBOSA, Marialva. *História cultural da imprensa: Brasil, 1900-2000*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2007. p.75.

³⁰⁴ Boletim da Prefeitura do Distrito Federal. Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito (1920). Rio de Janeiro: Typográfica do Jornal do Commercio, 1922.

³⁰⁵ LUCA, Tania Regina de. A grande imprensa na primeira metade do século XX. IN: MARTINS, Ana Luiza e LUCA, Tania Regina de (orgs). *História da imprensa no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2011. p. 161.

Após a posse Alaor Prata, em novembro de 1922, o *Jornal do Commercio* passou a criticar fortemente o antigo prefeito. Sampaio encontrou então em *O Jornal* espaço para a defesa de sua gestão e também dos ataques de seu sucessor. *O Jornal* foi fundado por Renato Toledo Lopes, em 1919, tendo sido adquirido por Assis Chateaubriand em 1924. Segundo Barbosa, cogitou-se que Chateaubriand adquirira a folha com o dinheiro recebido por trabalhos realizados para Percival Farquhar, também próximo de Carlos Sampaio, como já visto nesta dissertação; outros afirmam que Chateaubriand pegou um empréstimo com essa finalidade com o conde Modesto Leal³⁰⁶. Sob a direção de Chateaubriand, *O Jornal* destacou-se como um dos principais porta-vozes dos interesses estrangeiros no Brasil³⁰⁷. Sendo assim, sua escolha como espaço de defesa do engenheiro pode ter sido justificada pela convergência de ideias e interesses entre este e o jornalista.

Segundo Antoine Prost, a análise de discursos pode revelar o valor heurístico das palavras, ou seja, a crítica da fonte é responsável por possibilitar descobertas, aproximações e diferenças contidas nos textos³⁰⁸. Nesse sentido, o autor propõe que “a frequência dos termos, das expressões, das opiniões e dos julgamentos parece ser um indicador seguro de sua importância objetiva³⁰⁹”.

Além de testemunhos intencionais, os textos devem ser lidos como rastros involuntários de uma atividade que os ultrapassa, devendo ser descortinados com as perguntas feitas pelos historiadores. Portanto, é importante perceber a forma pela qual os textos “dizem o que dizem”, ou seja, entendendo-os em seu todo, mas também em suas especificidades³¹⁰. Nessa perspectiva, entendemos que os textos de Sampaio não são inocentes ou imparciais, pelo contrário, revelam, como não podia deixar de ser, as estruturas mentais que organizam seu modo de ver a realidade e seu modo de conceber a cidade.

Prost destaca que “um dos primeiros eixos de perguntas, quando se considera os discursos como atos, é sobre a relação entre o texto e aquele que o produziu, entre o

³⁰⁶ BARBOSA, Marialva. *Op. Cit.* p.76.

³⁰⁷ *Ibidem.* p.76.

³⁰⁸ PROST, Antoine. As palavras. IN: RÉMOND, René. *Por uma história política*. Rio de Janeiro: FGV, 2003. p. 298.

³⁰⁹ *Ibidem.* p. 299.

³¹⁰ *Ibidem.* p. 311.

enunciado realizado e o enunciador³¹¹”. Uma das marcas dos textos de Carlos Sampaio é a reafirmação de sua própria capacidade técnica para realizar as remodelações urbanas, auferida por seus estudos produzidos como engenheiro e por sua trajetória profissional. Nesse sentido, seu discurso deve ser compreendido como ato de afirmação de suas aptidões, mas também como refutação de seus opositores, que, em sua avaliação, não estavam qualificados para dirigir-lhes quaisquer críticas, não tendo passado, por outro lado, por sua formação.

Da leitura dos textos de Carlos Sampaio, como veremos, sobressai a recorrência de enunciados e ideias em torno de três conceitos fundamentais, associados à ideia de progresso: embelezamento, salubridade e circulação.

3.1 - O repertório intelectual de Carlos Sampaio a partir das ideias de salubridade, embelezamento e circulação

Podemos notar no repertório intelectual de Carlos Sampaio o objetivo de apresentar ao mundo o grau de desenvolvimento alcançado pelo Brasil, simbolizado na Exposição do Centenário, em 1922. Segundo Francisco Foot Hardman, as exposições universais constituíram uma das formas mais potentes para o estudo da ideologia articulada à imagem da riqueza das nações, tendo em vista que o otimismo do progresso estava impregnado na atmosfera burguesa em formação³¹². Já para Lilia Schwarcz, as feiras – ou exposições – eram a melhor expressão da força e utopia modernista, tendo suas origens nacionais na França, Inglaterra, Bélgica e Espanha desde 1844, mas se tornando internacionais em 1851, com a *Great Exhibition*, em Londres³¹³.

Margareth Pereira destaca que as exposições universais foram, dentre os mais variados métodos de olhar, comparar e julgar, o modo mais eficiente, tendo em vista que esses espaços educativos da cultura do século XIX ensinavam as novas massas

³¹¹ PROST, Antoine. *Op. Cit.* p. 317.

³¹² HARDMAN, Francisco Foot. *Trem – fantasma: a ferrovia madeira-mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. p. 63.

³¹³ SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As barbas do imperador: Dom Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 388.

urbanas a observar povos, culturas e cidades, fornecendo subsídios para sua hierarquização a partir de um modelo único de evolução e desenvolvimento da história³¹⁴.

Os artigos e discursos de Carlos Sampaio ressaltam o objetivo reiterado de apresentar o progresso alcançado pelo Brasil, de que fora símbolo a própria Exposição do Centenário, em 1922. Entusiasta da importância do certame, o engenheiro associava sua própria imagem ao sucesso do evento, de quem se considerava principal realizador³¹⁵.

O meu escopo era só preparar e produzir a obra frutuosa para o Município, e capaz de patentear aos que nos visitassem no momento da comemoração do Centenário de nossa Independência, que nosso desenvolvimento não era tão rudimentar, como eu sei que eles supunham, o que não era de censurar, quando verificamos que para nós próprios, os nacionais, a Exposição foi uma revelação deslumbrante³¹⁶.

Para além dos objetivos comuns da Exposição, na argumentação de Carlos Sampaio encontramos a ideia de que os empreendimentos, concretizados na sua gestão, haviam contribuído para aumentar a arrecadação da Prefeitura, através da valorização de determinadas áreas e da cidade da consequente elevação dos impostos.

O engenheiro afirmava que as obras realizadas em sua gestão haviam obedecido a um plano de conjunto, realizado por ele de forma segura, sem “experiências” com o dinheiro público. Buscava, desse modo, defender-se das denúncias de malversação dos recursos da prefeitura de que fora alvo, reafirmando a sua competência para a condução dos empreendimentos.

E, para que tal resolução unânime seja bem compreendida, aqui me permito reproduzir as razões com que as fundamentei na referida memória, mostrando assim que neste como nos outros problemas que procurei resolver, durante a minha administração prefetural, eu agia com segurança, em vez de praticar experiências à custa dos dinheiros da Nação³¹⁷.

³¹⁴ PEREIRA, Margareth da Silva. A Exposição de 1908 ou o Brasil visto por dentro. *ArqTexto* (Volume 16). 2011 p.8.

³¹⁵ Ao final de seu mandato, afirmava que todos sabiam que fora ele “quem ideou, projetou e dirigiu pessoalmente a construção desse conjunto de edifícios nacionais e estrangeiros, que tanto provocam admiração e o entusiasmo dos que os visitam”. SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas. Op. Cit.*, p.72.

³¹⁶ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas. Op. Cit.* p. 103.

³¹⁷ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* p. 130.

Segundo Carlos Sampaio, a aplicação das medidas voltadas aos objetivos da salubridade, do embelezamento e da circulação, combinadas, resultaria nas “obras reprodutivas”, conceito utilizado pelo engenheiro para se referir aos empreendimentos que, depois de concluídos, gerariam recursos aos cofres públicos, cobrindo ainda os custos de sua realização. Assim, afirmava ter “por lema em administração pública que as nações novas devem sempre procurar capital para bem empregá-lo em obras reprodutivas”³¹⁸.

Como já assinalado, a análise dos textos de Carlos Sampaio nos permite depreender o enunciado da defesa da ação de investidores privados nas obras de remodelação urbana. Tal argumento baseava-se na avaliação de que, apesar de necessários, o governo não poderia arcar diretamente com os empreendimentos, por não dispor de capacidade financeira para tanto. Os financiadores privados seriam assim ressarcidos pelos gastos realizados, com o impacto dos empreendimentos, de que iriam auferir lucros. Haveria também o “benefício” da valorização dos terrenos e do aumento do imposto predial. Por fim, os habitantes poderiam desfrutar de uma cidade mais saudável e bela para viver.

Em reforço a tais argumentos, o antigo prefeito apresentava os valores das alienações de terrenos da Prefeitura durante a sua gestão, atribuindo sua apreciação aos diversos melhoramentos, tornando as vendas lucrativas. Sobretudo, fora promovida a “valorização de uma parte imunda e infecta da nossa Capital e que já é e ainda vai ser das mais belas, é na área ocupada pela Exposição Internacional”³¹⁹.

Basta lembrar que só os terrenos aproveitados nas obras do Castelo, devem dar no mínimo oitenta mil contos e os da lagoa quinze mil, ou seja, um total de 95 mil contos (calculando a preço irrisório) montante a que não atingiu a execução de todas essas obras – e isso sem contar o aumento do Patrimônio Municipal com os valores dos terrenos e casas adquiridos, e o aumento da receita com o incremento do imposto predial – e de outros impostos e taxas³²⁰.

³¹⁸ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* p. 54.

³¹⁹ *Ibidem.* p. 72.

³²⁰ *Ibidem.* p. 70.

De forma recorrente, defendia que o Brasil deveria seguir exemplo de ações semelhantes dos Estados Unidos, país que, segundo Sampaio, se beneficiara de investimentos europeus:

A teoria, que ponho em prática sempre que posso, de contrair empréstimos para fins reprodutivos é a que deve sempre, como foi nos Estados Unidos, ser seguida em países novos e dotados de grandes riquezas brutas e inexploradas, pois que com tais empréstimos bem aplicados, o país vai crescendo e vai criando novos valores, e estes com o tempo vão se valorizando cada vez mais³²¹.

Referia-se nesse sentido ao discurso do comissário geral dos Estados Unidos na abertura da Exposição do Centenário, o qual teria afirmado que “durante os nossos primeiros dias recorreremos bastante aos recursos financeiros europeus para obter o capital necessário ao desenvolvimento das nossas indústrias sem o que o nosso progresso teria sido muito retardado”³²². Sampaio acrescentava que, apesar de os Estados Unidos terem passado por crises, nunca se havia cogitado no país parar as obras reprodutivas³²³. Ao apontar para esse exemplo de desenvolvimento material, o engenheiro buscava demonstrar que, tendo aquele país um passado colonial, como o Brasil, isso não impedira que desempenhasse posição de destaque na economia mundial. Seguindo aquele modelo, o Brasil poderia alcançar progresso semelhante.

Tendo em vista a realização da Exposição do Centenário e inspirados nos exemplos dos países avançados, Carlos Sampaio realizou um conjunto de obras de saneamento e tendo por objetivo melhorar a circulação que, ao mesmo tempo em que concorria para o aumento da área central da cidade, em razão do arrasamento do Castelo e da conquista de terrenos ao mar, viria a melhorar a salubridade, atenuando os efeitos das inundações, contribuindo, por fim, para o embelezamento da capital³²⁴.

A seguir, trataremos, separadamente, os diversos argumentos presentes na produção intelectual de Carlos Sampaio relativos a esses temas, buscando enfocá-los a partir de duas perspectivas complementares, a primeira oferecida pela análise das

³²¹ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* p. 12.

³²² SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas*. Rio de Janeiro: Typografia da S. A. Gazeta da Bolsa, 1925. p. 87.

³²³ *Ibidem.* p. 88

³²⁴ *Ibidem.* p. 67-68

mensagens apresentadas ao Conselho Municipal e a segunda, pelos textos de imprensa, reunidos em livros editados após sua passagem pela prefeitura do Distrito Federal.

3.2 - Combatendo a insalubridade: a questão sanitária nos remodelamentos urbanos de Carlos Sampaio

Ao analisarmos os textos de Carlos Sampaio, notamos que o tema da salubridade era recorrente. O engenheiro considerava o cuidado com a saúde e a higiene fundamental para evitar a propagação das doenças que assolavam a cidade, defendendo a adoção de medidas voltadas à melhoria da circulação do ar e à resolução dos problemas como aqueles relacionados ao despejo de lixo. Utilizava-se assim dos saberes produzidos pelos médicos higienistas com o intuito de embasar os argumentos favoráveis aos melhoramentos sanitários.

Jaime Benchimol destacou a importância dos estudos dos higienistas, em fins do século XIX, na investigação das causas das crises epidêmicas, terminando por formular um discurso sobre a importância de medidas que favorecessem a salubridade:

Os médicos que se ocupavam da higiene pública situavam as causas da febre amarela e de outras doenças epidêmicas, de um lado, nas predisposições orgânicas dos indivíduos, de outro, no meio ambiente – tanto a natureza daquelas latitudes tórridas como o ambiente artificialmente criado pelo homem nos cadinhos em ebulição que eram as cidades do século XIX. Os higienistas inventariavam os componentes insalubres do ambiente natural e urbano com a ajuda das novas ciências físico-químicas e sociais, conservando, porém, como suas pedras angulares, os conceitos de medicina hipocrática do ambiente natural³²⁵.

Ademais, segundo Simone Fadel a ideia de sanear dos engenheiros estava diretamente ligada ao objetivo de “nacionalizar”, ou seja, incorporar as áreas que fossem objeto das ações de saneamento à nação civilizada, correspondendo a um Brasil livre de doenças³²⁶. O vasto conjunto de medidas proposto para o enfrentamento dos

³²⁵ BENCHIMOL, Jaime Larry. Rio de Janeiro: da urbe colonial à cidade dividida. IN: PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (org.) *Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. p. 173.

³²⁶ FADEL, Simone. *Meio ambiente, saneamento e engenharia no Império e na Primeira República*. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2009. p. 16.

problemas sanitários incluía assim não apenas o aterro de mangues, mas também uma ampla reformulação espacial, baseada na abertura de largas avenidas, na construção de prédios a partir de parâmetros salubres – como a obrigatoriedade de abertura de janelas em direção às ruas – no saneamento de lagoas e no arrasamento de morros³²⁷.

Conforme apontou André Nunes de Azevedo, a engenharia passava a ser considerada como indispensável ao processo de promoção da salubridade e, enquanto os médicos deveriam cuidar do *corpo humano*, os engenheiros tratariam do *corpo urbano*³²⁸. Definiam-se, assim, os respectivos campos de atuação desses profissionais: aos primeiros caberia detectar e investigar as causas das doenças, enquanto aos segundos era atribuída a responsabilidade pela proposição de soluções técnicas para os mesmos problemas. Demarcando seu espaço na sociedade brasileira, os engenheiros afirmaram a imagem de “médicos da cidade”, por meio, sobretudo, da atuação nos projetos de saneamento.

Na base dessa divisão de tarefas estava a formulação, que remontava ao século XIX, de dois importantes postulados, conforme apontado no estudo pioneiro de Sidney Chalhoub: o primeiro baseava-se na ideia de que existia um caminho a ser seguido pela civilização e o segundo afirmava que a prosperidade e a grandeza seriam alcançadas por meio da solução dos problemas de higiene pública³²⁹. Tais postulados possibilitaram o surgimento da ideologia da higiene que, compartilhada por médicos, engenheiros e homens de governo, formava o conjunto de princípios a serem seguidos com vistas ao progresso³³⁰. Afirmava-se desse modo a possibilidade de uma gestão científica dos problemas da cidade, ou seja, situada acima dos interesses particulares e dos conflitos políticos³³¹.

Para André Nunes Azevedo, a razão de ser do progresso, nesse contexto, era conduzir o Brasil à civilização ou, na visão mais otimista, ao aperfeiçoamento de uma

³²⁷ FADEL, Simone. *Op. Cit.*. p. 26.

³²⁸ AZEVEDO, André Nunes. *Da Monarquia à República: um estudo dos conceitos de civilização e progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906*. Rio de Janeiro: PUC, 2003 (doutorado em História). p. 120.

³²⁹ CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. p. 35.

³³⁰ *Ibidem*. p. 35.

³³¹ CHALHOUB, Sidney. *Op. Cit.* p. 35.

“civilização brasileira”³³². Segundo esse autor, o termo civilização era utilizado em fins do século XIX como sinônimo de “adiantamento da cultura social”, conotando dessa forma um estágio, estado ou situação reveladora de avanços em variados campos da vida social, sendo o progresso definido como o desenvolvimento material de um país³³³.

Como gestor de perfil técnico e imparcial, Carlos Sampaio pretendia reunir as condições exigidas para conduzir as reformas modernizadoras. Engenheiro, utilizou-se largamente dos postulados higienistas na defesa dos melhoramentos urbanos. Suas propostas trataram assim questões sanitárias, abarcando a questão dos esgotos, lançados “*in natura*” nas praias e baías da cidade, e o problema do lixo, despejado pelas ruas, situação agravada pelas inundações nos períodos de chuva, quando estes se espalhavam nos diversos logradouros.

O morro do Castelo aparecia nos textos de Sampaio uma das principais causas da insalubridade no Rio de Janeiro: além do aspecto “ínestético”, sua localização prejudicava a ventilação, favorecendo a propagação das doenças respiratórias. Assim, a demolição do morro era considerada como condição para a redução dos índices de ocorrência dessas moléstias, bastante altos.

A questão da insalubridade precisava, portanto, ser solucionada com o máximo de urgência, com o “uso da inteligência” por parte dos governantes³³⁴. Segundo Sampaio:

Atravessam a cidade vários rios, sujeitos a transbordamento por ocasião das grandes chuvas e que, além de ocasionarem esse mal, servem de valas de despejo a todas as habitações que lhes dão fundos. A população pobre, grandemente condensada nas montanhas, na parte mais central, não tem serviço de águas nem de esgotos, os quais se fazem pela superfície do terreno que, assim, se infecciona e, por sua vez, infecciona a parte baixa. Por outro lado, o abastecimento de águas é insuficiente, o que pode em breve ser da maior gravidade e é, sobretudo, mal distribuído, de sorte que a sua insuficiência prejudica a veiculação das matérias dos esgotos e a limpeza das ruas, das casas e das pessoas³³⁵.

Outro apontamento de Sampaio refere-se ao processo de tratamento dos esgotos, julgado “antiquado”, pois os dejetos eram lançados *in natura*, ou desembocavam nas

³³² AZEVEDO, André Nunes. *Op. Cit.* p. 127.

³³³ *Ibidem.* p. 236.

³³⁴ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* p. 115.

³³⁵ *Ibidem.* p. 115.

águas da baía tendo passado apenas por uma estação de purificação incompleta e imperfeita, trazendo a poluição contínua do litoral. Esse quadro piorava com o transbordamento de diversos rios que serviam de vala de despejo das habitações mais pobres³³⁶.

O nosso serviço de esgotamento da cidade é obsoleto. As águas das ruas, talvez mais perigosas do que as provenientes dos W.C., especialmente em uma cidade onde a tuberculose concorre em elevado grau para o obituário, são conduzidas a encanamentos de águas pluviais, uns a cargo da City Improvements, outros da Inspetoria de Obras Públicas e ainda outros sob a jurisdição da Municipalidade, mas todas sem tratamento algum ulterior³³⁷.

De fato, a preocupação com o serviço de esgotos, em sua relação com as ações de saneamento, fora objeto de sua primeira mensagem como prefeito, dirigida ao Conselho Municipal, em 1921. Nesta ocasião indicava a prevalência do tratamento dessas questões, como objeto de sua gestão³³⁸.

Sampaio argumentava ainda que a situação insalubre era agravada pela ausência de serviços de distribuição de água na parte central da cidade, no local onde se estabelecera a população pobre, “condensada nas montanhas”. Os moradores dessas áreas despejavam o esgoto pela superfície do terreno, o que terminava por “infeccionar” a parte alta e a baixa da cidade³³⁹.

Os encanamentos mestres e secundários de matérias fecais deixam infiltrarem-se no solo líquidos nocivos. O processo de tratamento final dessas matérias é antiquado. Assim, quando os dejetos não se lançam “in natura” como sucede com os do Hospital da Misericórdia e muitos outros, vão desembocar nas águas da baía tendo sofrido apenas de passagem pela estação uma purificação química incompleta e imperfeita, o que acarreta a poluição contínua do litoral.³⁴⁰

³³⁶ I SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica*: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.*, p. 115.

³³⁷ *Ibidem.* p. 115.

³³⁸ Prefeitura do Distrito Federal. *Annaes do Conselho Municipal*. Sessões de 1 de junho a 30 de julho de 1921. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1922. p. 7.

³³⁹ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica*: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.*, p. 115-116.

³⁴⁰ *Ibidem. Cit* pp.115-116.

Diante dessa situação, Carlos Sampaio relatava ter solicitado ao presidente da República, quando prefeito, que os serviços de esgoto fossem atribuição exclusiva da municipalidade, deixando de ser divididos com os ministérios.

O saneamento deve ser superior a qualquer outra condição, principalmente em um país tropical; e sob esse aspecto, o abastecimento de água e os serviços de esgotos, quer das matérias fecais, quer das águas pluviais, merecem a primazia. Por isso, julguei dever insistir junto ao Presidente para que tais serviços, essencialmente municipais, não continuassem subordinados, um ao Ministério da Viação, outro ao do Interior e o terceiro (de águas pluviais), sob a jurisdição simultânea e anárquica destes dois Ministérios e da Municipalidade³⁴¹.

Não tendo a matéria sido apreciada em tempo hábil, não foi possível realizar as obras sanitárias, o que fez com que, na ocasião da comemoração do Centenário, o Rio de Janeiro ainda contasse com um “abastecimento de águas insuficiente, um sistema de tratamento de esgotos incompleto e atrasado e uma distribuição de escoamento de águas pluviais que nos envergonha, sempre que advenha qualquer enxurrada”³⁴². Note-se que, o engenheiro se eximia desta forma de qualquer responsabilidade sobre possíveis problemas advindos da ocorrência de fortes chuvas, alegando ter buscado resolver a questão, sendo no entanto impossibilitado pelo legislativo federal.

Ao revelar a ocorrência de conflitos, o episódio corrobora conclusões de pesquisas recentes, como a de Surama Pinto³⁴³, que vêm apontado que a dinâmica política e institucional que vinculava as esferas municipal e federal na Primeira República era permeada também por embates e interesses distintos, não constituindo o prefeito mero interventor do presidente da República na cidade.

Conforme já referido, outro grande problema para Sampaio era a “deficiência da aeração urbana³⁴⁴”, o que se agravava, mais uma vez, na região central, cercada de montanhas, e por haver ali uma grande superfície de evaporação, representada pela própria baía, criando-se uma atmosfera carregada de “elementos deletérios” que,

³⁴¹ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica*: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* p. 117.

³⁴² *Ibidem.* p. 117.

³⁴³ PINTO, Surama. *Op. Cit.* p. 25.

³⁴⁴ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica*: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* p. 117.

conforme se acreditava, facilitava a disseminação das doenças respiratórias³⁴⁵. O engenheiro baseava-se, nesse aspecto, no postulado divulgado pelos higienistas, de que as frequentes epidemias de doenças respiratórias eram causadas pela ausência de passagens para a aeração urbana, a qual se realizava apenas através da entrada da barra. Ademais, além dos obstáculos à circulação do ar constituídos pelas montanhas, a edificação era mais densa na área central³⁴⁶.

A preocupação com a questão da ventilação já estivera presente na mensagem enviada pelo prefeito ao Conselho Municipal, na abertura do ano legislativo em 1921. Assim, Sampaio se manifestara naquela ocasião:

Sobre todos esses males observa-se, na parte central da cidade, a falta de suficiente ventilação. Cercada de montanhas, a nossa baía com uma grande superfície de evaporação faz criar uma atmosfera carregada de elementos deletérios, provenientes de todos esses mananciais que acabo de descrever, para nela dormirmos mergulhados. A deficiência da aeração urbana que apenas se pratica pela entrada da barra, é agravada pela existência do morro do Castelo, imenso pólopo que dificulta a livre respiração da sua parte central, onde a edificação é mais densa³⁴⁷.

Como sabemos, segundo a ideologia da higiene, também os hábitos da população, além das condições físicas da cidade e das construções, contribuíam para o agravamento da situação sanitária. A insalubridade das habitações e a falta de regulação higiênica de fábricas, matadouros e açougues, a que se somavam a presença de animais e o lixo espalhado pelas ruas, exigiam a elaboração de um plano para imposição de medidas sanitárias.

Na visão de Carlos Sampaio, uma questão importante a ser resolvida era a das habitações populares. Segundo Sidney Chalhoub, os cortiços do Rio de Janeiro haviam sido condenados pelas autoridades como “valhacouto de desordeiros”, mobilizando-se um forte aparato repressivo para a demolição dessas construções³⁴⁸. A demolição do cortiço “Cabeça de Porco”, em 1893, marcara o início de uma era, “pois dramatizou,

³⁴⁵ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* p. 116.

³⁴⁶ *Ibidem.* p. 116.

³⁴⁷ Prefeitura do Distrito Federal. *Annaes do Conselho Municipal*. Sessões de 1 de junho a 30 de julho de 1921. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1922. p.7.

³⁴⁸ CHALHOUB, Sidney. *Op. Cit.* p.16.

como nenhum outro evento, o processo em andamento de erradicação dos cortiços”³⁴⁹, Com o advento da República, ganhou impulso a remoção dessas moradias, sobretudo no período da reforma de Pereira Passos.

Anteriormente à gestão na Prefeitura, como sabemos, Carlos Sampaio, como representante da *Melhoramentos do Brasil*, fora um dos engenheiros responsáveis por executar o plano de demolição idealizado pelo prefeito Barata Ribeiro de demolição do notável cortiço. Como outros intelectuais de sua época, Sampaio entendia que esse tipo de habitação deveria ser eliminado por não condizer com a imagem de metrópole civilizada projetada para o Rio de Janeiro. O problema das habitações das classes pobres deveria ser resolvido, desse modo, com o auxílio do governo federal³⁵⁰.

Preconizava também a adoção de medidas educativas, que se relacionariam às medidas sanitárias:

O problema da instrução pública, longe ainda de ter uma organização racional, capaz de permitir atingir elevado ideal de instrução imediata das escolas, pelo menos decentes e higiênicas, e a adoção de medidas capazes de melhor aproveitar o dedicado e habilitado corpo docente profissional³⁵¹. Segundo Sampaio:

Outro tema tratado por Sampaio na rubrica “salubridade” foi a proposta de construção de um novo matadouro municipal, objeto de uma solicitação de abertura de crédito que fora encaminhada aos intendentés em 2 de dezembro de 1920³⁵². O assunto seria retomado na abertura do ano legislativo seguinte, com a apresentação de parecer da Fazenda municipal, ocasião em que o prefeito reafirmava as péssimas condições do Matadouro de Santa Cruz. Segundo o engenheiro:

O estado lastimável do Matadouro de Santa Cruz, onde faltam as mais rudimentares condições higiênicas e onde se perdem anualmente verdadeiras riquezas pelo inaproveitamento dos subprodutos da matança diária, levou-me a adotar medidas capazes não só de melhorar as instalações primitivas do estabelecimento, quase todas insalubres e deficientes, como também de instituir um regime de matança e transporte de gado abatido, mais de acordo

³⁴⁹ CHALHOUB, Sidney. *Op. Cit.* p. 17.

³⁵⁰ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas. Op.Cit.* p. 22.

³⁵¹ *Ibidem.* p. 22.

³⁵² Boletim da Prefeitura do Distrito Federal. Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues & C., 1922. p. 302.

com os interesses da saúde pública, da economia privada e do erário municipal³⁵³.

Diante da situação, teria aberto edital destinado a construção de matadouro “modelo”, no qual estavam estabelecidos os processos técnicos e administrativos condizentes como o que seria exigido na nova construção. Previam-se assim frigoríficos com os “necessários aproveitamentos modernos”, material de transporte “adequado e salubre” e inspeção médica rigorosa, “de modo que todos os serviços referidos se combinem judiciosamente e ofereçam na sua execução as mais perfeitas condições de garantia da conservação dos produtos transportados e distribuídos”³⁵⁴.

Como observamos, Carlos Sampaio buscou normatizar a construção e ação dos matadouros, apoiando a construção um que funcionasse de modelo de prestação desses serviços. No entanto, a questão não recebeu maiores atenções de Carlos Sampaio depois dessa ocasião, o que pode estar relacionado ao fato de o Matadouro não ter sido construído em sua gestão.

3.3 - De pestilenta a maravilhosa: o embelezamento da Capital Federal

A questão do embelezamento da cidade também era crucial para a defesa das reformas, tendo em vista que os patronos da modernização da capital federal entendiam ser essa qualidade indício de riqueza, prosperidade e civilização. Assim, também Carlos Sampaio buscou ressaltar que as obras de sua administração visavam, para além dos problemas sanitários, um objetivo estético.

Fransérgio Follis destaca que o embelezamento do Rio de Janeiro se fez presente nos discursos de políticos e engenheiros antes mesmo da abertura da Avenida Central, na gestão de Pereira Passos, como nas iniciativas legislativas municipais voltadas à criação de jardins públicos, praças e arborização das ruas³⁵⁵. O objetivo do embelezamento da cidade foi imposto ainda ao setor privado, por intermédio da

³⁵³ Prefeitura do Distrito Federal. *Annaes do Conselho Municipal*. Sessões de 1 de junho a 30 de julho de 1921. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1922. p. 20.

³⁵⁴ *Ibidem*. p. 20.

³⁵⁵ FOLLIS, Fransérgio. *Modernização urbana na Belle Époque paulista*. São Paulo: Editora Unesp, 2004. p.84.

regulamentação das fachadas e da obrigação de caiar, pintar, reformar e manter a limpeza dos imóveis³⁵⁶.

Mas o embelezamento ganhou especial importância com a aproximação da Exposição do Centenário da Independência, evento de abrangência internacional que contaria, segundo as previsões dos seus entusiastas, com um elevado número de visitantes. A ocasião tornava, portanto, imperativo criar condições garantindo que aqueles, ao admirarem as “belezas naturais” conjugadas com as reformas e intervenções arquitetônicas do Distrito Federal, contemplassem o progresso alcançado pelo Brasil. Conforme assinalado por Lucia Silva, a intervenção na cidade no período passava a ser legitimada por dois elementos distintos, mas que estavam diretamente ligados: a moralização, vista como luta contra a insalubridade, e a modernização, concebida como embelezamento³⁵⁷.

Segundo Carlos Sampaio, no “plano de conjunto” empreendido em sua gestão as obras perseguiram o objetivo de tornar a cidade mais bela e, associadas à resolução dos problemas do despejo de lixo e entulho nas ruas e nas praias, concorreram para a criação de um ambiente mais agradável de admirar e viver³⁵⁸.

Como todas as obras que executei obedeciam a um plano de conjunto, em conexão frequentemente muito íntima umas com as outras, natural era que, organizando os projetos de melhoramento e embelezamento do Morro da Viúva, em Botafogo, e da lagoa, no Jardim Botânico, resolvesse eu acabar com a vergonha do embarque na ponte do lixo no Morro da Viúva, juntos a uma parte residencial da maior importância, de todas as imundícies dos bairros de parte do Catete, Laranjeiras, Botafogo e Jardim Botânico³⁵⁹.

Em entrevista ao *Jornal do Brasil*, em 26 de maio de 1921, transcrita no livro *Memória Histórica*, Sampaio justificava a construção de um grande parque na região central da cidade, tendo em vista o embelezamento da região da Glória, o melhoramento

³⁵⁶ PECHMAN, S. FRITSCH, L. A reforma urbana e o seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século. *Revista Brasileira de História* (São Paulo), v.5 n.8-9, 1985.

³⁵⁷ SILVA, Lucia. *História do urbanismo no Rio de Janeiro: administração municipal, engenharia e arquitetura dos anos 1920 à ditadura Vargas*. Rio de Janeiro: E-papers, 2003. p. 19.

³⁵⁸ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. Op. Cit. p. 120.

³⁵⁹ *Ibidem*. p. 120.

da qualidade do ar e da circulação viária. Ao ser indagado sobre as condições de salubridade do bairro, respondeu:

Sim, a construção de um grande parque bastante arborizado, de preferência com eucalipto, o grande saneador pela assimilação do carbono, por suas profundas raízes e pelo desprendimento de oxigênio, imprescindível mineralizador das substâncias orgânicas, um verdadeiro laboratório de oxigênio, foi um dos objetivos principais que procurei satisfazer³⁶⁰.

Afirmava, ademais, que a cidade precisava se espelhar em exemplos oferecidos por outras metrópoles, que tinham adotado medidas com a mesma finalidade:

Quanto ao embelezamento com a construção do parque, eu lhe lembro que o Rio precisa de uma grande área arborizada, na parte central da cidade, como Paris, com o seu Bois de Boulogne, New York com o Central Park, Londres, com o Hyde Park. Assim vai ter o Rio de Janeiro um belíssimo repouso à sombra, para os dias de calor, com vista para o mar, ligando a cidade por amplas avenidas, enfim, o mais belo de todos os que conheço³⁶¹.

Carlos Sampaio pretendia ainda que as intervenções voltadas ao embelezamento, uma vez implementadas, viriam a transformar a visão que os estrangeiros tinham do Distrito Federal, tornando a cidade mais “atrativa”. Não perdia de vista, no entanto, outras consequências que adviriam das medidas, como a valorização dos terrenos, que se associava ainda à expansão dos serviços urbanos, como os de transporte. Como já indicado neste trabalho, pode-se inferir certa confluência de interesses entre o prefeito e empresários dos setores de construção e urbanização, envolvidos na modernização desses espaços.

Assim, para além dos argumentos depreendidos do saber médico sobre a cidade, concentrados nos temas da higiene e do saneamento, as reformas associavam-se nos textos de Sampaio aos objetivos de remodelação e valorização de terrenos em áreas predeterminadas, como os bairros do centro e da Zona Sul. O engenheiro mobilizava demandas e saberes de arquitetos e urbanistas, no esforço por adequar o país e a cidade aos “novos tempos”, por meio de uma estética atualizada.

³⁶⁰ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. Op. Cit., p. 51.

³⁶¹ *Ibidem*. p. 51.

3.4 - Racionalização do espaço urbano: o tema da circulação e o desenvolvimento comercial

Além dos argumentos relativos ao saneamento e ao embelezamento, Carlos Sampaio buscou demonstrar que em sua gestão havia sido adotadas medidas voltadas à racionalização dos usos do espaço da cidade, tendo em vista promover melhorias na circulação. Esta questão pode ser considerada a partir de dois aspectos: o primeiro refere-se ao problema da circulação do ar, cujo melhoramento traria impactos sobre as condições sanitárias, impedindo que as doenças proliferassem com facilidade, tendo tido destaque, para essa finalidade, a demolição do Morro do Castelo; o segundo aspecto, de que nos ocuparemos neste item, relaciona-se à questão dos transportes e pessoas.

Em seu trabalho sobre a história do urbanismo no Brasil, Maria Cristina Leme assinala que a questão da circulação foi extremamente importante para os engenheiros urbanistas, mobilizando-se, em torno da mesma, acirrados debates sobre as propostas visando transformar as estruturas viárias herdadas do período colônia e imperial, incompatíveis com os novos tempos. Durante a Primeira República, realizou-se no Rio de Janeiro diversas intervenções de abertura e alargamento de ruas e avenidas para a adequação aos novos meios de transporte, como os bondes e depois o automóvel, expandindo-se os espaços para o novo contingente populacional que circulava pela cidade³⁶². Segundo Leme:

A questão da circulação já está presente na definição de posturas para o alinhamento de edifícios, na abertura, alargamento e prolongamento de vias. Mas não é apenas para fluidez do tráfego que servem estas normas. Está sendo elaborado um novo modelo de cidade com ruas largas, casas alinhadas, praças e parques com desenhos definidos de canteiro. Não é mais o acaso, mas o projeto do engenheiro que define as áreas centrais das cidades³⁶³.

Como empresário, Carlos Sampaio já havia se mostrado interessado na questão dos transportes no Distrito Federal. Em 1902, obteve junto ao governo federal uma concessão para a construção de um túnel submarino, ligando as cidades do Rio de

³⁶² LEME, Maria Cristina da Silva. *A formação do urbanismo no Brasil 1895-1964*. V Seminário História da Cidade e do Urbanismo, 1998, Campinas. p.1.

³⁶³ *Ibidem*. p. 6.

Janeiro e Niterói³⁶⁴. Segundo o engenheiro, esse empreendimento facilitaria o deslocamento das pessoas, evitando assim uma concentração populacional excessiva na região central da capital e, portanto, a proliferação de doenças³⁶⁵.

Em 1911, apresentara ao governo federal o projeto de uma estrada de ferro entre Rio de Janeiro a Buenos Aires, cujo percurso seria realizado em trinta horas. Na ocasião, empresários uruguaios e argentinos teriam se interessado em financiar a construção, considerada por Sampaio como um “grandioso empreendimento”, sendo impossibilitados de realizá-la por “incompetência” do governo para perceber sua importância³⁶⁶.

As iniciativas que buscavam a melhoria dos transportes estavam associadas com a importante função desempenhada no país de exportador de produtos primários. Deste modo, sobretudo na capital federal, as obras visavam facilitar o desenvolvimento das relações comerciais, tendo em vista que seu barateamento e, portanto, o dos preços finais da produção, poderia concorrer para a ampliação do consumo dos diversos artigos nos mercados estrangeiros.

Carlos Sampaio assinalava que, apesar do impacto positivo da reforma do porto, na primeira década do século XX, as péssimas condições das redes de transportes brasileiras dificultavam o aumento das exportações. Para superar esta situação, sugeria o aperfeiçoamento das redes existentes, por meio de uma trilogia compreendida pela construção de estradas de ferro, de estradas de rodagem e da abertura de linhas de navegação fluvial e marítima³⁶⁷.

³⁶⁴ Neste documento encontramos dois contratos distintos, mas que versavam sobre a construção do túnel ligando o Rio de Janeiro a Niterói. O primeiro foi assinado por Abdon Felinto Milanez no dia 26 de setembro de 1903, em que ele se comprometia a auxiliar Carlos Sampaio, doando cinquenta e cinco por cento de sua concessão para a construção de galeria subterrânea na Estrada de Ferro Central do Brasil. Em contrapartida, o engenheiro assinou outro contrato, em 15 de julho de 1904, afirmando que cedia quinze por cento do lucro que poderia advir da venda da concessão para a construção da estrada de ferro que ligaria as duas cidades, colocando o seu irmão Antonio Julio de Oliveira Sampaio como seu procurador. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. *Coleção Carlos Sampaio*. Lata 643, Pasta 3.

³⁶⁵ Lata 643, Pasta 3. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. *Arquivo. Coleção Carlos Sampaio*..

³⁶⁶ É possível sugerir que a ação de Carlos Sampaio estava ligada aos interesses de Percival Farquhar na construção de ferrovias naquela região, principalmente após a obtenção da concessão da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande, em 1907. Segundo o engenheiro “na época em que apresentei tal requerimento em nome da Companhia que diria, o Sindicato”, referindo-se ao Sindicato Farquhar. Cf. SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Ideias e impressões*. Op. Cit. p. 35.

³⁶⁷ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Ideias e impressões*. Op. Cit. p. 18.

Buscava ainda demonstrar que a solução dos problemas existentes nas redes de transportes era essencial ao melhoramento dos índices de exportação e importação, em um período de aproximação dos mercados e intensas trocas comerciais, preconizando que o saldo excedente, decorrente do aumento das exportações, poderia ser empregado nos pagamentos da dívida externa³⁶⁸. A medida concorreria desse modo para que o país pudesse demonstrar ter capacidade de honrar com os compromissos financeiros vigentes, atraindo, por sua vez, novos investidores.

Ademais, lembrava que a questão dos transportes carecia de ser tratada a partir de medidas técnicas, econômicas e financeiras, pensadas por especialistas, tendo em vista obterem-se os meios mais aperfeiçoados em rapidez e comodidade para a circulação de mercadorias. De forma enfática, Sampaio afirmava ser “importante evitar que o transporte caia nas mãos do Estado para sua exploração industrial, tal deve ser o objetivo dos governos, em um país novo como o nosso e em que tudo por assim dizer está por fazer³⁶⁹”.

Desse modo, no seu entendimento, o Estado já reunia muitas atribuições, devendo os transportes passar às mãos de empresas particulares que prestassem serviços específicos, com o objetivo de promover sua racionalização, estruturando-se um novo sistema que fortalecesse o comércio do Brasil com o exterior. Pode-se sugerir que esse argumento estivesse ligado à defesa de interesses de empresas como a *Light*, que o próprio Sampaio representara entre 1905 e 1916, a qual atuava no ramo de transportes e buscava expandir os seus serviços no Distrito Federal, ou do grupo ligado a Percival Farquhar, com investimentos em ferrovias.

O problema da viação, da circulação na cidade, exige um estudo previdente, para que, por meio de novas ruas e avenidas longitudinais e em diagonal, por meio de túneis e alargamentos de ruas, por meio de carris, metropolitanos e linhas elevadas nas encostas das montanhas, se procure solucionar o congestionamento do tráfego, que se nota em vários pontos da cidade, e que crescerá em projeção geométrica, com o rápido crescimento da população³⁷⁰.

Caberia ao Estado, no entanto, para Sampaio, promover os mecanismos necessários para a expansão da infraestrutura de transportes, por meio do fomento à construção de estradas de ferro e, também, do barateamento das tarifas que, como acima

³⁶⁸ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Ideias e impressões*. Op. Cit. p. 18.

³⁶⁹ *Ibidem*. p. 22.

³⁷⁰ *Ibidem*. p. 22.

referido, concorreria para uma melhoria dos preços dos produtos brasileiros frente ao comércio estrangeiro e, desse modo, para o progresso da nação³⁷¹. O papel do governo seria assim o de apoiar e subsidiar as empresas de transportes urbanos e as ferrovias.

Carlos Sampaio lembrava, por fim, que em sua gestão na prefeitura do Distrito Federal haviam sido construídas numerosas pontes, melhorando a mobilidade urbana³⁷² e facilitando a circulação das pessoas, o que colaborava com o objetivo de dar continuidade à expansão da cidade contra a sua topografia, superando os obstáculos impostos pela natureza. Dentre essas obras, podem ser destacadas as de reconstrução das avenidas Niemeyer, Atlântica e Beira-Mar; a construção do viaduto Rei Alberto; as estradas dos Sentenciados, Irajá, Inhaúma, Pavuna, Guaratiba, Vigário Geral e Ilha do Governador; e a construção de pontes sobre os rios Maracanã, Trapicheiro e Joana. O engenheiro concluía ainda a abertura do túnel João Ricardo, no centro da cidade, abrindo as avenidas Epitácio Pessoa, na Lagoa, Ruy Barbosa, em torno do morro da Viúva, e São Silvestre, em Santa Teresa, a partir de projetos já existentes, reformou a avenida Maracanã e fez as desapropriações para o alargamento das ruas Buenos Aires e Sant'Anna³⁷³.

3.5 – A Lagoa Rodrigo de Freitas: salubridade e embelezamento na região

Com o objetivo de compreender como as ideias de salubridade e embelezamento se complementavam, tomemos, como exemplo, as obras de saneamento e urbanização da Lagoa Rodrigo de Freitas, realizadas durante a gestão de Carlos Sampaio. Considerando os problemas sanitários daquela região da cidade, o engenheiro afirmava ter sido necessário realizar ali um “melhoramento completo”, visando a sua possível transformação no local mais belo da cidade, já de todo “incomparável” nesse aspecto:

Embora com o objetivo principal de sanear, não era possível deixar de lado o melhoramento completo e embelezamento desse bairro da Capital, que não

³⁷¹ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas*. Op. Cit. p. 24.

³⁷² SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. Op. Cit. pp. 140-142.

³⁷³ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Administração da municipalidade do Rio de Janeiro: finanças municipais*. Rio de Janeiro, 1927. p. 8.

sei se não virá a ser o mais belo local entre os mais belos desta incomparável cidade³⁷⁴.

No período da intervenção proposta por Sampaio, a Lagoa Rodrigo de Freitas despertava o interesse de investidores em razão da tendência ao crescimento da cidade com a abertura dos novos bairros litorâneos da Zona Sul. De acordo com a perspectiva do observador, daquela região era possível enxergar alguns dos marcos naturais do panorama da cidade, como o Corcovado, o morro Dois Irmãos, a Gávea e o Pão de Açúcar. Entretanto, para o mercado imobiliário, dois problemas eram considerados obstáculos à valorização e ao desenvolvimento da região: o primeiro estava relacionado com a presença de moradores pobres naquela área, enquanto o segundo se ligava ao problema de salubridade. As diversas propostas de intervenções buscavam “solucionar” estas questões.

Desde o final do século XIX, a Lagoa foi povoada pela população pobre, que achava nos terrenos em seu entorno espaços para erguer as suas moradias. Ocorreu no período a expansão do serviço de bondes nos bairros da Gávea e do Jardim Botânico, tendo como consequência a instalação de algumas indústrias. A partir de 1913, as empresas do grupo Light expandiram a oferta de linhas para outros bairros da Zona Sul, como Ipanema e Leblon³⁷⁵.

Tais mudanças provocaram um adensamento populacional da área, “problema” que, para Carlos Sampaio, deveria ser solucionado com “urgência e firmeza”³⁷⁶. A intervenção sanitária e de embelezamento preconizada na região, como era de se imaginar, baseava-se em conhecimentos técnicos e, segundo o engenheiro, não era influenciada pelos interesses de qualquer grupo – seu objetivo, como prefeito, era apenas o de “administrar a cidade”³⁷⁷.

De todo modo, a valorização da região era dada como certa, graças às ações realizadas, em conjunto, pela municipalidade e pelos empresários da Light.

³⁷⁴ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. Op. Cit. pp. 119-120.

³⁷⁵ TEIXEIRA, Deborah Maria Raison Alves. A expansão: IN: LAHMEYER, Eulália Maria & LEVY, Maria Bárbara (coord.). *Estudos sobre a Rio Light*. Rio de Janeiro: Instituto Light/ Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2008. p. 158.

³⁷⁶ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. Op. Cit. p. 120.

³⁷⁷ *Ibidem*. p. 120.

Entre os problemas que mais especificamente atraíram a minha atenção, como Prefeito, nenhum podia merecer mais solicitude da minha parte, do que o melhoramento das condições da lagoa Rodrigo de Freitas. Tal problema ligava-se de fato, mais do que qualquer outro, a uma questão de saneamento de um subúrbio de nossa Capital, que será sem dúvida num futuro próximo, um dos mais belos e mais importantes. Mas, si a questão de saneamento devia ter a preferência, também não era descurável a parte estética, principalmente quando a Natureza já fornecia um quadro de incomparável encanto; e, por outro lado, não era difícil prever que se tratava talvez não de uma operação vantajosa sob o ponto de vista financeiro, mas pelo menos de um empreendimento em que as despesas seriam inteiramente cobertas pelas vantagens imediatas e resultantes da venda de terrenos, sem, por consequência, levar em conta os lucros indiretos, dos novos impostos e da valorização da Capital. Foi assim, sob o tríplice aspecto da higiene, do embelezamento e da economia, que resolvi empreender a realização de uma ideia, que acariciava desde o começo da minha carreira como engenheiro³⁷⁸.

A respeito do melhoramento da Lagoa, Carlos Kessel lembra que o prefeito adotara medidas que haviam sido propostas anteriormente por Saturnino Brito, também engenheiro. Este último indicara a abertura de uma comunicação permanente e regular entre a lagoa e o oceano, além do aterro das margens baixas e alagadiças da orla, com o objetivo de criar um regime de águas salobras, saneando-se essa região da cidade³⁷⁹. Devido ao curto tempo disponível para a realização do melhoramento, Sampaio teria se utilizado para esse objetivo de plantas e sondagens que datavam da administração do prefeito Bento Ribeiro (1910 – 1916)³⁸⁰.

Para o engenheiro, a Lagoa Rodrigo de Freitas estava bem localizada por receber o ar oxigenado do oceano, agente “depurador por excelência”, permanecendo como uma zona infecciosa principalmente pela presença dos pântanos de águas doces que formavam focos de proliferação de mosquitos e a das margens inundadas por causa do desnivelamento do terreno³⁸¹.

Assim, apesar de sua boa localização, a região em torno da Lagoa Rodrigo de Freitas, do mesmo modo que a do Morro do Castelo, tinha aspecto inestético e reunia as

³⁷⁸ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* P. 118.

³⁷⁹ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 55.

³⁸⁰ *Ibidem.* p. 55.

³⁸¹ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* p. 119.

condições que disseminavam doenças, o que justificava os projetos de urbanização³⁸². Já a construção da Avenida Epitácio Pessoa, com margens arborizadas, tinha por objetivo melhorar a circulação viária no bairro e contribuir para seu embelezamento³⁸³.

No aterro das áreas pantanosas, fora empregado material composto dos detritos recolhidos nos bairros do Catete, Laranjeiras, Botafogo e Jardim Botânico, medida que, embora criticada, teria recebido parecer favorável do Departamento de Saúde Pública, desde que fosse seguida a recomendação de se utilizar o dobro do volume de terra virgem ou areia, para cada parte de lixo³⁸⁴. O argumento servia também ao reforço da ideia de que as obras de sua administração faziam parte de um plano de melhoramentos inteligente e prático, que integrava as iniciativas de recolhimento de lixo e saneamento em bairros diferentes.

As obras da Lagoa Rodrigo de Freitas seriam completadas com a realização de um concurso para a escolha das fachadas dos palacetes a serem erguidos na Avenida Epitácio Pessoa. Com a proposta, visava-se uniformizar as construções na região, o que conferia noção de conjunto ao melhoramento realizado³⁸⁵ e, igualmente, demonstrava-se que as intervenções haviam sido planejadas, e não dispersas.

As obras de melhoramento da Lagoa Rodrigo de Freitas receberam destaque nos textos publicados por Carlos Sampaio na década de 1920. Nestes, eram reiterados os argumentos estéticos e relativos ao saneamento e o fato de as obras terem resultado na valorização dos terrenos na região. O empreendimento assumia também o caráter de “obra reprodutiva”, tendo em vista que, com a sua conclusão, haveria o aumento da arrecadação da municipalidade.

Assim, ao conjugar os argumentos da salubridade, do melhoramento viário e do embelezamento nas obras da Lagoa Rodrigo de Freitas, o antigo prefeito dava destaque à questão da valorização dos terrenos, apontando, por fim, a importância e a viabilidade econômica do mesmo empreendimento.

³⁸² SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* p. 119.

³⁸³ *Ibidem.* p. 127.

³⁸⁴ *Ibidem.* p. 121.

³⁸⁵ *Ibidem.* p. 127

Sabemos que as obras na Lagoa foram realizadas com dispêndio de dinheiro público e por meio de empréstimo tomado ao Banco Ítalo-Belga³⁸⁶. Porém, os principais beneficiários do empreendimento foram os donos de terrenos na região, que viram suas posses e construções serem valorizadas com a chegada dos bondes e dos melhoramentos urbanos e com a abertura da nova avenida. Quanto à população pobre que vivia nas margens da Lagoa, acabaria sendo removida posteriormente para outras regiões da cidade, cedendo lugar para o progresso pensado pelas elites modernizadoras. Os interesses privados se sobrepujaram às necessidades desses moradores, restando ao Distrito Federal a captação dos impostos que incidissem sobre os novos imóveis construídos na região.

3.6 - A demolição do Morro do Castelo como síntese das obras reprodutivas

Dentre as realizações da gestão de Carlos Sampaio, a de maior vulto foi a demolição do Morro do Castelo, em sua grande parte. Este empreendimento seria capaz de sintetizar os aspectos de salubridade, embelezamento e circulação, tendo, deste modo, como o exemplo da Lagoa, o caráter de “obra reprodutiva”, ou seja, o de um empreendimento que, depois de realizado, geraria retorno financeiro para a cidade, em razão da aquisição de novos terrenos e das áreas aterradas, de sua valorização e do aumento da arrecadação dos impostos sobre as mesmas.

Já em seu discurso de posse como prefeito do Distrito Federal, Carlos Sampaio afirmara que, ao aceitar o convite do presidente da República, tinha por finalidade realizar obras que contribuíssem para esses três objetivos e para o melhoramento da arrecadação municipal³⁸⁷.

Pela primeira vez aceito uma posição oficial, porque nunca quis nem quero ser político; venho portanto, para administrar. A minha vida pública pode e deve ter mostrado todos os meus defeitos, mas uma qualidade não se pode negar: é de que eu seja um homem de ação. O momento presente é de ação porque é essencial dar a cidade o asseio indispensável; coparticipar tanto quanto possível com o Governo Federal para o seu saneamento; terminar as

³⁸⁶ KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p.55.

³⁸⁷ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* p. 3.

obras de embelezamento desta cidade na qual a natureza encarregou-se de formar o quadro mais lindo seria possível imaginar-se; e pôr em prática outros melhoramentos que, por um lado, permitam melhorar o que a arte humana não tem conseguido pôr a altura da beleza natural, e, por outro lado, sejam elementos lucrativos para equilibrar o sistema financeiro do município, que, como foi demonstrado pelo minucioso trabalho do distinto Prefeito que venho substituir, não é dos mais lisonjeiros, longe disso, é até dos mais precários³⁸⁸.

De fato, Carlos Sampaio nunca tinha exercido mandato eletivo e tampouco assumira, até então, cargos na administração pública. Como engenheiro, entretanto, era notavelmente conhecido por manter relações pessoais e profissionais com diversos atores da cena política das primeiras décadas republicanas, tendo sido inclusive convidado para representar o Brasil em conferências internacionais. Era ligado também a empresários estrangeiros importantes, como Percival Farquhar e Frederick Pearson, como já referido. Assim, ao negar qualquer experiência ou possíveis vínculos com a política no país, apresentava-se como alguém que, na prefeitura, tomaria decisões com base na racionalidade e na técnica, o que estava sintetizado na sua expressa intenção, manifesta no discurso, de “administrar”.

Seu governo seria então orientado à adoção de medidas que promovessem o progresso do país, com o auxílio do Conselho Municipal e da sua equipe de governo, chefiada pelo também engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto, e o apoio do presidente Epitácio Pessoa:

Ao tomar posse do cargo de Prefeito do Distrito Federal, sentia, como todo o brasileiro que se interessa pelos negócios públicos internos, que as responsabilidades com que ia arcar eram da maior gravidade, principalmente porque as aperturas da situação que já ameaçavam o Brasil, em consequência da crise mundial e, digamos francamente, também dos nossos erros acumulados, seria de tal magnitude, que impediria ou pelo menos dificultaria enormemente a realização de importantes medidas exigidas pelo progressivo desenvolvimento da Capital de um país novo cuja marcha não deve ser detida. Confiante, porém, no patriotismo e na dedicação dos membros do Conselho Municipal e esperançado de que os diretores e dedicados auxiliares dos diversos departamentos da Prefeitura me secundariam no propósito de bem servir a causa pública, e, mais do que tudo, certo do apoio imprescindível do eminente Presidente da República, animei-me a tomar sobre mim a tarefa que ainda receio seja superior às minhas forças, para levá-la a cabo nas condições em que eu desejaria vê-la realizada³⁸⁹.

³⁸⁸ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. Op. Cit. p. 3.

³⁸⁹ *Ibidem*. p. 114.

Principal obra da gestão de Carlos Sampaio e associada à realização da Exposição de 1922, a demolição do Morro do Castelo teve posição de destaque nos textos do engenheiro, como símbolo das “obras reprodutivas”. De fato, segundo Lucia Silva, foi a comemoração do Centenário que possibilitou a construção da legitimidade do arrasamento do Morro do Castelo:

Uma vez estando na prefeitura, um dos seus primeiros atos foi o decreto do executivo aprovando o arrasamento e a urbanização da área resultante do desmante, vinculado assim o arrasamento do morro à exposição, conferindo a legitimidade social necessária ao desmante³⁹⁰.

Nos textos em que buscou justificar a medida, Sampaio comumente reafirmava seus conhecimentos sobre a história, a geografia e os problemas vividos pelo Rio de Janeiro. Apresentava-se assim como alguém que detinha um saber sobre a cidade, dispondo de dados e informações sobre sua formação histórico-geográfica. Desse modo, para convencer seus interlocutores, ressaltava serem suas proposições “livres de paixões”, baseadas exclusivamente em uma competência técnica:

Situado na extremidade da cidade, (...) constituía um verdadeiro pólipó, que impedia a ventilação que, durante o dia, se produz sempre pela entrada da barra. (...) Esse monte por seu aspecto inestético e asqueroso causa uma má impressão ao viajante, que, ao entrar na esplêndida baía do Rio de Janeiro, tinha a mesma sensação que se teria ao ver uma linda boca com o dente da frente cariado³⁹¹.

Carlos Sampaio lembrava que o projeto de demolição do Castelo já era antigo, remontando aos debates que antecederam seu período na prefeitura sobre os meios de melhorar as condições sanitárias da região. Desse modo, lembrava os diversos estudiosos e técnicos que, o tendo precedido, concordavam com a solução proposta para o morro do Castelo, silenciando, no entanto, sobre os críticos da medida.

Nos tempos coloniais e nos primeiros tempos do Império, comissões de médicos nomeados por indicarem as providências a tomar com o fim de melhorar as condições sanitárias do Rio, infestando por febres palustres opinaram para que, entre outras medidas, se adotasse a de eliminar essa protuberância tão prejudicial ao arejamento da metrópole; e, em 16 de julho de 1838, Conrado Niemeyer e Pedro Bellegarde pediram ao Parlamento uma concessão para o arrasamento do morro, justificando a necessidade de tal

³⁹⁰ SILVA, Lucia. *Op. Cit.* p. 46.

³⁹¹ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas*. Rio de Janeiro: Typografia da S. A. Gazeta da Bolsa, 1925. p. 4.

obra “com o rápido crescimento da população, as contínuas edificações estão em execução, a comodidade de trânsito, o aformoseamento da capital, e uma razão ainda mais poderosa “a salubridade pública” visto que as ruas estreitas em que o comércio tem mais atividade, eram privadas da viração, pela interposição dessa montanha, recebendo entretanto, a aragem do terral viciada pelas exalações miasmáticas dos mangues³⁹² .

No livro *Memória Histórica*, o engenheiro concede destaque ao conhecido estudo de Azevedo Coutinho, realizado no começo do século XIX, sobre as condições insalubres do Morro do Castelo, bem como à solução então pensada pelo bispo: fazer a demolição do Castelo para que a cidade tivesse um ar mais saudável³⁹³ . Recorria ainda a um trabalho realizado por médicos, a pedido da Câmara Municipal, em 1798, quando, mais uma vez, o conselho fora o de arrasar o Castelo que, dentre todos os morros, era o que, no entendimento daqueles, mais contribuía para a ocorrência de moléstias³⁹⁴ .

Vejamos agora o que dizem os médicos mais notáveis dessa época para o que basta transcrever os seguintes trechos do Estudo Médico Histórico, apresentado em 1921 à Sociedade de Medicina e Cirurgia do Rio de Janeiro, por seu distinto Secretário, o Dr. Theóphilo de Almeida: “Em 1798, a Câmara da Cidade do Rio de Janeiro, em um inquérito feito junto dos médicos mais notáveis de então, acerca das moléstias endemo epidêmicas, e condições de higiene do Rio, perguntava, com efeito, entre as clausulas de um questionário, se não seria o clima úmido e quente, julgado nocivo a saúde, devido à pouca ventilação do ar pelas ruas da cidade e pelo interior dos edifícios e bem assim se o calor não seria causado pelo impedimento que façam à entrada dos cotidianos ventos matutinos ou terrais que sopram do Nordeste, Norte e Noroeste, os morros que correm de virações mais fortes, constantes da parte Sueste, Sul e Sudoeste, os morros do Castelo, Santo Antonio e Fernando Dias (Morro do Senado)”³⁹⁵ .

Por fim, demonstrando embasamento no tema, justificava a decisão pela demolição referindo-se a estudo de sua autoria apresentado no IV Congresso Médico Latino Americano, em 1909³⁹⁶ .

Nesse Congresso, Carlos Sampaio tecera considerações sobre a questão da higiene na cidade do Rio de Janeiro. Segundo o engenheiro, o calor e a umidade

³⁹² SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica*: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. Op. Cit. p. 4.

³⁹³ *Ibidem*. p. 10.

³⁹⁴ *Ibidem*. p. 12.

³⁹⁵ *Ibidem*. pp.11-12.

³⁹⁶ *Ibidem*. p. 13.

favoreciam a putrefação de elementos deletérios que tornavam insalubre o ar respirado pelos habitantes. Este quadro era agravado pela existência de montanhas que impediam a circulação, fazendo com que o ar se conservasse sem renovação³⁹⁷. Assim, seria importante não descuidar de tais problemas em uma cidade quente e úmida, como o Rio de Janeiro, uma vez que a ventilação era imprescindível para evitar a origem e propagação dos “miasmas e emanações”, responsáveis por uma trilogia de impurezas: do ar, do solo e da água³⁹⁸.

Ora, como justamente a nossa temperatura no verão atinge a 30° compreende-se facilmente, não só a umidade repentina que se observa ao cair da noite, e a rapidez com que se dá a decomposição de todas as matérias orgânicas existentes em estado morto, como também a necessidade consequente de não agravar este estado de coisas com descuidos, desmazelos ou criminosa indiferença em relação a certas condições sanitárias, que devemos caprichar em satisfazer. A impureza do ar, a impureza do solo e a impureza da água, tal é a trilogia que deve ser evitada entre nós, mais do que vem qualquer outra cidade, porquanto elas encontram condições favoráveis a um rápido e progressivo incremento. Todas as regras sanitárias, devemos porfiar em preenchê-las, de sorte a atenuar as más condições climatéricas da nossa metrópole, e, ao contrário disso, o que vemos é como e que o propósito de desafiar a Natureza, já por ignorância, já por desleixo, provocando a invasão de moléstias que tantas vítimas produzem entre nós. Ventilar a cidade e evitar a origem dos miasmas ou emanações tais são as condições, por excelência, a preencher em casos como os nossos³⁹⁹.

A circulação do ar também seria favorecida com a abertura de pátios e janelas nos ambientes fechados e, principalmente, com o aumento na largura das ruas e avenidas⁴⁰⁰. Assinalava, por fim:

Nunca é demais insistir sobre a necessidade de remoção imediata desses morros, principalmente o do Castelo, que, servindo de pára-vento a toda a parte central da cidade, já impediu de dar à Avenida Central maior orientação⁴⁰¹.

Ademais, Sampaio entendia que os pântanos da baixada fluminense, as lagoas de Jacarepaguá, Tijuca e Rodrigo de Freitas, além da baía de Guanabara, constituída por

³⁹⁷ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. Op. Cit. pp. 13-14.

³⁹⁸ *Ibidem*. p. 16.

³⁹⁹ *Ibidem*. p. 16.

⁴⁰⁰ *Ibidem* p. 16.

⁴⁰¹ *Ibidem*. p. 17.

águas “imundas”, sem tratamento de esgoto, colocavam o Rio de Janeiro “sob um círculo de peste”. Portanto, as intervenções nessas áreas eram indispensáveis para melhorar suas condições sanitárias⁴⁰².

Lembrava, também, que em 1891 obtivera a concessão para o arrasamento do morro do Castelo, ocasião em que realizara estudos técnicos preliminares à execução da obra. O projeto fora, no entanto, interrompido pela crise do encilhamento, que obrigara a desistência da Melhoramentos do Brasil, efetuando-se apenas a demolição do morro do Senado⁴⁰³.

O prefeito reconhecia que a demolição do Castelo iria causar acalorados debates, sendo o morro marco de fundação da cidade e também o local onde haviam sido erguidas duas importantes igrejas: a de São Inácio dos Jesuítas e a Sé Velha dos Barbadinhos⁴⁰⁴. Não somente a demolição geraria controvérsias, mas também:

O aproveitamento das terras provenientes do desmonte, e o local onde deveriam ser lançadas; e, por outro lado, a delineação geral e a forma do perfil da muralha de arrimo dessas terras, no caso do aterro ser feito nas enseadas de Santa Luzia e da Glória, em frente à barra e açoitada pelas ressacas que periodicamente aí se produzem, com grande intensidade; assim como a modificação geral a efetuar nessa parte da cidade, afetando a zona do Passeio Público⁴⁰⁵.

Afirmando, no entanto, conhecer os adversários da demolição, reiterava a necessidade de agir com rapidez e “diplomacia”, evitando novos adiamentos e conduzindo as obras de um ponto de vista técnico e sem paixões:

Eu sabia que era preciso enfrentar os tradicionalistas, certos poetas e certos artistas, assim como os engenheiros amadores e mais do que tudo, os enciclopédicos que [poluem] o Rio de Janeiro. Era imprescindível agir com rapidez, com firmeza, com extrema diplomacia e com cuidado especial, mas com justiça e com energia descomedida para que mais uma vez não viesse a falhar a demolição da montanha que há tanto tempo já tinha sido condenada para benefício da capital do Brasil⁴⁰⁶.

⁴⁰² SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. Op. Cit. p. 17.

⁴⁰⁴ *Ibidem*. p. 18.

⁴⁰⁵ *Ibidem*. p. 18.

⁴⁰⁶ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas*. Op. Cit. pp. 7-8.

O Morro do Castelo tornava-se assim, nas palavras do engenheiro, a expressão territorializada do atraso nacional que as elites desejavam superar, o que justificava o apagamento dos vestígios do passado. Ao mesmo tempo, renunciava-se a incorporação à cidade da área criada pelo desmonte sob uma nova ordem, a partir da moralização e da higienização⁴⁰⁷.

Segundo o prefeito, o grande volume de ideias “pouco práticas” e as discussões mesmo entre os defensores do projeto do arrasamento o haviam levado à decisão de não ler mais os jornais, ou tampouco ouvir outras pessoas a esse respeito: o desmonte do Castelo seria feito como o idealizado pelo prefeito⁴⁰⁸, o que demonstra o modo autoritário que este imprimiu às obras de remodelação da cidade.

Quatro questões fundamentais deveriam assim ser enfrentadas antes do início das obras de demolição:

- a) A do desmonte do morro;
- b) A do destino a dar as terras e o local, portanto, onde as utilizar no caso de utilizá-las;
- c) A do sistema de transporte;
- d) A da melhor forma de arrimar as terras no aterro, protegendo-as contra o embate das águas e, como consequência, onde buscar o volume de pedra necessário⁴⁰⁹.

Na entrevista ao *Jornal do Brasil* de 26 de maio de 1921, Carlos Sampaio discorrera sobre os planos para o Castelo, estimando, na ocasião, que as obras terminariam em três anos, devendo ampliar três vezes a arrecadação do imposto predial, graças à instalação de prédios de luxo na área resultante da demolição⁴¹⁰. O engenheiro informava ainda ter analisado três opções para a questão da aplicação das terras, como o lançamento fora da barra, em águas profundas, o aterramento das praias de São Cristóvão e Caju, ou sua aplicação *in loco*, solução afinal adotada⁴¹¹. Assim, a demolição teria sido empreendida pelo meio mais econômico, rápido e de melhores resultados.

⁴⁰⁷ SILVA, Lucia. *Op. Cit.* p. 47.

⁴⁰⁸ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. *Op. Cit.* p. 19.

⁴⁰⁹ *Ibidem.* p. 36.

⁴¹⁰ *Ibidem.* *Op. Cit.* p. 52.

⁴¹¹ *Ibidem.* p. 48.

Como se pode observar, nos artigos e entrevistas publicados na década de 1920 Carlos Sampaio pretendeu justificar suas realizações na prefeitura do Distrito Federal. No caso do desmonte do Castelo, apresenta-se como capaz e competente para tomar as decisões necessárias ao cumprimento desse objetivo em razão de seus estudos prévios sobre o assunto e pelo conhecimento sobre a história e geografia da cidade.

Ao arrasar o Castelo, o Brasil construiria o seu “vale das luzes”⁴¹², possibilitando o ingresso no que se convencionou chamar de “civilização moderna”⁴¹³. A medida foi, no entanto, parte do processo de expropriação da população pobre que residia na região central da cidade, que tivera início com a demolição de cortiços, como o Cabeça de Porco, ainda durante a gestão de Barata Ribeiro no Distrito Federal.

Em seu estudo sobre Pereira Passos, Jaime Larry Benchimol destacou o sentido próprio das expropriações para o processo de modernização então em curso:

Expropriação de um conjunto socialmente diferenciado de ocupantes do espaço e sua apropriação por outros grupos, depois de ser modificado e valorizado pelos poderes públicos. Os melhoramentos alcançaram áreas selecionadas com o objetivo de desarticular a trama de relações cuja permanência, ali, tornara-se incompatível com a cidade requerida pelo grande capital, e com a capital requerida pelo Estado republicano⁴¹⁴.

Satisfeito por ter conduzido o grande feito da demolição do Castelo, Carlos Sampaio buscou acompanhar o andamento das obras, após o fim de seu mandato. O trabalho foi no entanto paralisado, sob a alegação de falta de verbas, na gestão de Alair Prata. Em seguida, a pedido do prefeito Prado Júnior (1926-1930), o urbanista Alfred Agache formulou um projeto de urbanização da área resultante do desmonte. Sampaio criticaria duramente a proposta do arquiteto, refutando a concepção que estabelecia um horizonte de cinquenta anos para os melhoramentos, prazo que considerava excessivo para se prever a evolução de uma cidade moderna. O tema ocupou, como veremos, seus últimos artigos.

⁴¹² MOTTA, Marly Silva da. *"Ante-sala do paraíso", "vale de luzes", "bazar de maravilhas" - a Exposição Internacional do Centenário da Independência* (Rio de Janeiro - 1922). Rio de Janeiro: CPDOC, 1992.

⁴¹³ MOTTA, Marly Silva da. O Hércules da Prefeitura e o Demolidor do Castelo: o Executivo municipal como gestor da política urbana da cidade do Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi (org.) *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002. pp. 206-207.

⁴¹⁴ BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.* p.188.

A demolição do Morro do Castelo pode ser considerada a obra síntese da gestão de Sampaio por três motivos principais. Primeiro, pela dimensão e grandiosidade do empreendimento, pela importância histórica do morro, que ocupava uma extensa área na região central da cidade, e porque a iniciativa gerou acalorados debates entre políticos e intelectuais, que procuraram a imprensa para defender os seus pontos de vista a respeito da questão. Segundo, porque a obra ocupou grande parte da produção intelectual do engenheiro, que buscou de diversas formas justificar o arrasamento, mostrando quão positiva e lucrativa fora sua efetivação. Por último, pelo fato de o empreendimento reunir as três condicionantes principais dos melhoramentos urbanos, segundo o ex-prefeito: a salubridade, o embelezamento e a circulação, que lhe conferiam o caráter de “obra reprodutiva”.

3.7 – Carlos Sampaio e o Plano Agache: as críticas do engenheiro

Carlos Sampaio dedicou-se, como vimos, à crítica do projeto de Alfred Agache para a urbanização do centro do Rio de Janeiro, elaborado em 1927. O engenheiro destacava o que considerava ser a distância entre o projeto do urbanista e aquilo que poderia ser realizado de um ponto de vista prático e econômico, assinalando que em “um desenho faz-se o que se quer e tudo produz excelente impressão; mas no terreno só se faz o que se pode”⁴¹⁵.

Os planos do urbanista Alfred Agache têm muita coisa boa, têm também muitas outras que não devem ser postas em prática. São tão fantásticas, porém, certas partes desse projeto de remodelação da nossa cidade e de tal suntuosidade, que se tornam irrealizáveis sob o ponto de vista financeiro. Devendo custar centenas de milhares de contos, a municipalidade do Rio de Janeiro não teria dinheiro para executá-las, nem haveria no mundo grupos de banqueiros que arriscassem seus capitais em semelhante empreendimento⁴¹⁶.

Outro apontamento referia-se à necessidade de realizar-se um estudo minucioso da cidade, antes de propor qualquer intervenção do porte do Plano Agache, o que, segundo Sampaio, não fora efetuado pelo arquiteto. Ou seja, para Sampaio era preciso

⁴¹⁵ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Ideias e impressões*. Op. Cit. p. 38.

⁴¹⁶ *Ibidem*. p.57.

ter “conhecimento completo” – de que ele, como engenheiro, pretendia deter – de aspectos como a natureza e a formação histórica do Distrito Federal⁴¹⁷.

O estudo da natureza do solo da nossa capital, do seu clima, da sua formação gradual e desordenada, das correntes aéreas, dos movimentos do mar no interior da baía e dos efeitos lastimáveis desse grandioso e imponente fenômeno das ressacas, do regime das chuvas e das conseqüentes inundações resultantes principalmente, do fato de se tratar de uma cidade pouco acidentada na parte plana, inteiramente chata e de nível baixo em relação as marés do mar que a circunda em toda a extensão de seu litoral. Acima de tudo isso, é imprescindível não esquecer um só momento que o sol dardejante entre nós exige que se tenha constantemente a preocupação da sombra, do abrigo e da arborização⁴¹⁸.

As críticas de Carlos Sampaio ao Plano Agache podem ser entendidas como indícios das disputas existente em torno dos projetos e visões de cidade, em especial, no Rio de Janeiro dos anos 1920, no que respeitava ao aproveitamento da área resultante da demolição do morro do Castelo. Nas palavras do ex-prefeito:

(...) notável arquiteto urbanista, o que é coisa muito diferente de ser um urbanista, que, este, não pode deixar de ser um engenheiro de conhecimentos especializados, principalmente no caso da nossa capital, os de hidráulica por causa das grandes inundações e das grandes ressacas, as questões de higiene e saneamento devem primar⁴¹⁹.

As relações entre engenheiros e arquitetos no nascente urbanismo, naquele período, foram abordadas por Carlos Kessel, para quem a implementação parcial do Plano Agache teria marcado “a ruptura entre gerações de gestores e planejadores”, os quais deixavam de partilhar, então, o conjunto de questões obrigatórias que definiam o campo do urbanismo no Brasil. Para o autor, “O grupo de profissionais que havia idealizado e realizado intervenções urbanas no Rio de Janeiro desde 1875 estava saindo de cena”⁴²⁰.

Esse teria sido talvez o próprio exemplo de Sampaio que, no tratamento do “importante tema do urbanismo”, “ciência e das mais complexas”, recusava a obra do

⁴¹⁷ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Ideias e impressões*. Op. Cit. p.46.

⁴¹⁸ *Ibidem.* p. 41.

⁴¹⁹ *Ibidem.* p. 41.

⁴²⁰ KESSEL, Carlos. *Carlos Sampaio, urbanista carioca*. Sem editora. p. 8.

arquiteto para, como gestor, afirmar não ter “aspirações e ambições, sem a preocupação de nenhum outro, a não ser o interesse público”⁴²¹.

3. 8 - A administração da municipalidade e o regime de déficits

Em junho de 1927, Carlos Sampaio publicou em *O Jornal* uma série de artigos em que, defendendo-se de críticas enunciadas em reportagens do *Jornal do Commercio*, buscava resguardar seu legado como prefeito, refutando a acusação de que sua gestão havia levado a administração municipal a um regime constante de déficits⁴²². Sustentava, pelo contrário, que as reformas sob sua responsabilidade haviam trazido a ampliação das receitas da prefeitura, acusando, por sua vez, Alaor Prata, seu sucessor, de ter interrompido essa tendência favorável, ao suspender as obras de melhoramentos⁴²³. Segundo Sampaio:

Todos sabem, e já por mim foi demonstrado à evidência, matematicamente, que a melhoria da receita da Municipalidade no passado quadriênio se teria dado com o prefeito Alaor ou outro qualquer, e tal receita ainda teria crescido muito mais se ele tivesse terminado as obras quase concluídas, especialmente as do Castelo que lhe teria permitido amortizar uma grande parte da dívida, fornecendo só em impostos prediais e licenças, quantia muito superior a 20 mil contos anuais⁴²⁴.

Nesses artigos, Sampaio comparava sua gestão à de Alaor Prata, do ponto de vista financeiro, explorando diversos aspectos com os quais buscava apontar caminhos para a administração da cidade e do país. Visando assim solucionar problemas “crônicos”, a partir da conjugação de argumentos econômicos e de viabilidade técnica. Valia-se, podemos supor, da bagagem adquirida em sua formação como engenheiro,

⁴²¹ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Ideias e impressões*. Op. Cit. pp. 121-120.

⁴²² SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Administração da municipalidade do Rio de Janeiro: finanças municipais*. Rio de Janeiro. 1927. p. 4.

⁴²³ *Ibidem*. p.4.

⁴²⁴ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Administração da municipalidade do Rio de Janeiro: finanças municipais*. Op. Cit. p. 4.

cuja ênfase na época, como é conhecido, voltava-se aos temas da economia política e da administração⁴²⁵.

Na visão do antigo prefeito, uma boa administração da municipalidade deveria ser pautada por algumas ideias básicas que impediriam o agravamento do regime de déficits. Por exemplo, seria necessário evitar os aumentos dos vencimentos dos servidores, para que não fossem agravadas as despesas, sendo os acréscimos concedidos somente quando apontadas novas fontes de receitas. Também seria importante estabelecer bases seguras para a arrecadação do imposto territorial, principalmente nas áreas que haviam sido beneficiadas pelos melhoramentos, para isso sendo imprescindível uma fiscalização mais rígida. Por fim, era preciso acabar com o regime de déficits orçamentários, por meio da cobrança anual da dívida ativa da municipalidade⁴²⁶.

Conforme expunha Sampaio, embora a situação financeira do Distrito Federal não fosse favorável no período de sua administração, mostrara-se suficiente para a realização dos melhoramentos projetados. Ademais, apesar do regime de déficits constante, algumas despesas contraídas pela prefeitura haviam sido responsáveis pela criação de condições para, futuramente, gerar novos recursos⁴²⁷, ou seja, o aumento das dívidas de sua gestão era relativizado face à perspectiva de que as medidas adotadas concorriam para o aumento das receitas⁴²⁸.

Além disso, o engenheiro buscava demonstrar que Alaor Prata aumentara o valor da dívida da prefeitura em 110.000 contos, comparado ao valor que ele, Sampaio, deixara consignado – isto é, a dívida passara de 522.289 contos em 1922, para 666.844 contos em 1926. Apontava assim que, não tendo realizado o volume de obras da gestão de Sampaio, Prata conseguira acrescentar mais dívidas nas contas da municipalidade⁴²⁹.

O tema do crédito já havia sido explorado por Carlos Sampaio em sua primeira mensagem ao Conselho Municipal, lida na abertura do ano legislativo de 1921. Nessa

⁴²⁵ CORRÊA, Maria Leticia. Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto como estudo de caso (1849-1922). *Revista Brasileira de História da Ciência*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, jul | dez 2010 p.164.

⁴²⁶ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas*. Op. Cit. p.73.

⁴²⁷ *Ibidem*. p.16.

⁴²⁸ *Ibidem*. p.16.

⁴²⁹ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Administração da municipalidade do Rio de Janeiro: finanças municipais*. Op. Cit. p. 4.

ocasião, afirmara que as obras então projetadas eram imprescindíveis à recepção dos reis belgas e à realização da exposição do Centenário da Independência, e também pelo “anseio” da população em ter uma cidade reformada. No entanto, argumentava que não seria possível levar à frente tantos empreendimentos, ao lado das despesas com escolas, por exemplo, sem dispor de recursos e sem o recurso ao crédito.

Nada, entretanto, era possível executar sem dinheiro e sem crédito e a um e outro tive que recorrer. Fiz, por isso, um apelo ao ilustre Conselho Municipal, pedindo-lhe autorização para emitir um empréstimo em apólices na importância de 50.000 contos, exclusivamente destinado a pagar a dívida flutuante que montava a cerca de 20000 contos; a liquidar com o Banco do Brasil uma letra de 5000 contos, adquirindo também o Theatro São Pedro de Alcantara e pagando o recuo de um prédio do mesmo banco na rua do Hospício; a fazer outros recuos; e, finalmente, a construir casas para escolas ou adquirir outras facilmente adaptáveis, afim de diminuir ou, se possível, eliminar a despesa anual de alugueis que montava já a mais de 1000 contos, tendendo a crescer em proporção assustadora, à vista das exigências de alguns dos proprietários. Vós correspondestes a esse apelo e escrupulosamente tenho procurado empregar o produto da operação autorizada ao fim que o destinastes. Só, por essa forma, me foi possível executar em grande parte aquelas obras, fazer face aos compromissos externos quando o câmbio baixava de 18 a menos de 10 e satisfazer quase todas as determinações de um orçamento em que a despesa era bem superior a receita (...).⁴³⁰

Para o engenheiro, a situação fiscal do Distrito Federal era agravada pelas leis de aposentadoria e por medidas como licenças de vencimento integral, criação de encargos e demais que para atendiam ao funcionalismo o que, em seu juízo, deixavam de fazer prevalecer o interesse público sobre o particular⁴³¹. Sampaio apresentou assim uma postura contrária à valorização dos proventos dos funcionários da cidade, para o que indicava sempre o problema do regime de déficits.

A questão dos servidores e das aposentadorias não seria retomada, no entanto, nos artigos editados após a gestão, quando Sampaio se concentrou no problema dos empréstimos e da arrecadação e na defesa do equilíbrio orçamentário, que considerava elemento essencial de um “bom sistema financeiro”. Em suas palavras:

Infere-se, portanto, como elemento primordial de um bom sistema financeiro, o equilíbrio entre a receita e a despesa, obtido, quer reduzindo esta, quer

⁴³⁰ Prefeitura do Distrito Federal. *Annaes do Conselho Municipal*. Sessões de 1 de junho a 30 de julho de 1921. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1922. p. 5.

⁴³¹ *Ibidem*. p. 5.

aumentando aquela, já por uma melhor fiscalização na arrecadação, já mesmo pelo aumento da criação de impostos e taxas⁴³².

Entretanto, esse problema não seria exclusivo do Distrito Federal, tendo também o governo federal dificuldades de corrigir o regime de déficits, o que era agravado pelas constantes variações cambiais:

Mas tal equilíbrio jamais pôde ser obtido em um país como o Brasil, se a despesa estiver sujeita à variação cambial, cujos efeitos não podem ser previstos, e que dependem, precipuamente, de um equilíbrio de outra espécie, proveniente da balança internacional, que é a diferença entre todos os créditos e débitos externos, isto é, entre o valor da importação e o da exportação, incluídas, naquela, as somas necessárias para fazer os serviços dos juros de amortização de todos os empréstimos federais, estaduais e municipais, e de todos os juros de debêntures e ações de companhias estrangeiras, assim como de despesas dos que vivem no exterior⁴³³.

O antigo prefeito apresentava-se portanto como defensor da estabilização do câmbio, o que serviria de incentivo à importação de capitais estrangeiros, de todo modo, em sua avaliação, fundamentais para o desenvolvimento da riqueza nacional⁴³⁴.

No discurso de passagem de cargo, ao final da gestão, Carlos Sampaio reiterava que uma das medidas disponíveis para promover o aumento das receitas da prefeitura era o acréscimo do imposto territorial, a que se deveria somar a tributação sobre a valorização dos terrenos que tivessem sido beneficiados pelos melhoramentos.

Por outro lado esta receita é suscetível de grande aumento, se criar uma lei racional e eficaz sobre o imposto territorial e imposto pela valorização, porque não é justo que grandes terrenos, às vezes no coração da cidade, não paguem o imposto pesado para obrigar os respectivos proprietários à construção de prédios; e muito menos justo é que as propriedades imensamente valorizadas com melhoramentos públicos não concorram pelo menos com uma parte do serviço de juros dos capitais despendidos nesses melhoramentos. Acresce ainda que esses impostos devem ser a nossa base principal de tributação. Mas para que se tenha a coragem de enfrentar problemas dessa ordem é preciso que não haja preocupação política de agradar aos grandes cabos eleitorais; e para isso é essencial que nos convençamos de que a Capital Federal não deve estar sob a influência exclusiva da política local, porque esta cidade é a Capital do Brasil, pertence a todos os brasileiros⁴³⁵.

⁴³² Prefeitura do Distrito Federal. *Annaes do Conselho Municipal*. Sessões de 1 de junho a 30 de julho de 1921. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1922. p. 17.

⁴³³ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas*. Op. Cit. p. 17.

⁴³⁴ *Ibidem*. p. 18.

⁴³⁵ *Ibidem*. p. 76.

Assim, a gestão da cidade deveria contemplar não apenas as obras de melhoramentos, mas também as diversas ações voltadas à valorização dos terrenos e a imposição de uma maior rigidez na cobrança de impostos, evitando-se que interesses privados se sobrepusessem aos interesses públicos, como referido por Sampaio.

Apesar de se apresentar como um defensor do equilíbrio orçamentário, não parece ter sido esse o caso da própria gestão de Sampaio na prefeitura, tendo em vista os recorrentes pedidos de empréstimos submetidos ao Conselho Municipal para financiamento das obras, ocasionando o agravamento dos déficits⁴³⁶. Além disso, é importante ressaltar que, para que a municipalidade pudesse se beneficiar da valorização territorial, seria necessária a presença de agentes da prefeitura para fiscalizar e cobrar os novos valores.

3.9 – Modernização e reformas: a produção intelectual de Carlos Sampaio

A partir da apresentação e da análise da produção intelectual de Carlos Sampaio, pretendemos apresentar neste capítulo alguns apontamentos sobre a participação do engenheiro nos debates sobre as reformas urbanas do Distrito Federal. Importou-nos, em um primeiro momento, compreender as motivações subjacentes a esses textos e identificar seus interlocutores.

Nos artigos de jornal, reunidos em livros editados nos anos 1920, Carlos Sampaio buscou defender-se de críticas a sua atuação na prefeitura, vocalizadas por seu sucessor no cargo, Alaor Prata, que tiveram no *Jornal do Commercio* meio de divulgação. Depois de 1927, buscou marcar posição no debate sobre o plano de urbanização da esplanada do Castelo, de autoria de Alfred Agache.

Como engenheiro, Sampaio buscou afirmar a legitimidade de sua intervenção na condução das reformas ao relembrar, nos diversos textos, sua própria trajetória profissional, definida, em vários momentos, pelo envolvimento em iniciativas e empreendimentos na rubrica dos melhoramentos urbanos, segundo o objetivo maior de

⁴³⁶ SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Administração da municipalidade do Rio de Janeiro: finanças municipais*. Op. Cit. p. 4.

incluir o país no conjunto das nações civilizadas. Entendemos assim que buscou construir uma memória sobre si, ao mesmo tempo em que reafirmava a competência para intervir nos debates sobre a cidade e o progresso do país.

Na defesa de sua gestão como prefeito do Distrito Federal, sustentou que as obras de melhoramentos faziam parte de um plano de conjunto, obedecendo a critérios que levavam em conta questões como salubridade, embelezamento e circulação. Uma vez implementadas, tais melhoramentos levariam ao aperfeiçoamento das condições de vida de toda a população da cidade – cabe lembrar, Sampaio se apresentava como um administrador neutro, “técnico”, que não ousaria utilizar de seu cargo para beneficiar determinados grupos, em detrimento de outros.

Nossa análise nos leva a considerar, no entanto, que, embora apoiado no discurso da neutralidade e da técnica, a gestão de Carlos Sampaio logrou criar facilidades para certos investidores, sobretudo estrangeiros, a que estivera diretamente associado. A compreensão desse contexto pode ser iluminada pela proposição de Henri Lefebvre, para quem o território – aqui a cidade – deve ser visto como um terreno de combates, de que o capital se apodera e se utiliza da forma e modo que lhes são mais convenientes⁴³⁷.

Afinal, se as obras sintonizavam a capital brasileira à modernidade e ao progresso do mundo ocidental, previam a organização funcional do espaço, evitando a mistura de usos e classes sociais, afastando as populações mais pobres do centro da cidade⁴³⁸.

⁴³⁷ LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Centauro, 2001. p.20.

⁴³⁸ MOTTA, Marly Silva da. O Hércules da Prefeitura e o Demolidor do Castelo: o Executivo municipal como gestor da política urbana da cidade do Rio de Janeiro. IN: OLIVEIRA, Lucia Lippi (org.) *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002. p. 207.

Considerações finais...

No dia 30 de outubro de 2007, o então presidente da FIFA, Joseph Blatter anunciou que a Copa do Mundo de Futebol de 2014 seria realizada no Brasil, indicando que o estádio do Maracanã receberia a decisiva final. Quase dois anos depois, em 2 de outubro de 2009, o Rio de Janeiro conquistou o direito de sediar os Jogos Olímpicos de 2016, no mês de agosto.

Ambas as notícias foram recebidas com grande entusiasmo entre políticos brasileiros e parte da imprensa, que entendiam que os eventos atrairiam grande volume de recursos para o país e, principalmente, para o Rio de Janeiro. Colocariam, então, o Brasil em um novo patamar no cenário mundial, haja vista que os investimentos promoveriam geração de emprego e renda. Reiterava-se assim a ideia de que os cariocas e os brasileiros receberiam por esse motivo um legado importante, ou seja, materializado em uma série de obras de infraestrutura e mobilidade urbana, com a criação e expansão de linhas de metrô etc.

O dossiê⁴³⁹ da candidatura do Rio de Janeiro para a realização das Olimpíadas traz repetidamente a palavra legado, associada ao pressuposto de que, apesar do grande dispêndio de recursos financeiros necessário para a realização do evento, as diversas intervenções melhorariam a vida da população, incentivando a prática de esportes. O momento era o de euforia e a animação que acompanhava a percepção da necessidade de adequar a cidade para receber atletas e turistas.

Por esse motivo, a prefeitura do Rio de Janeiro promoveu drásticas iniciativas, com especial destaque para a demolição do elevado da Perimetral, no centro da cidade, com a justificativa de que este impedia a integração da cidade com o mar na zona portuária, contribuindo para a sua degradação. Esta área da cidade era considerada em decadência e por isso, pouco valorizada, apesar de estar situada no Centro do Rio de Janeiro⁴⁴⁰. A partir desta ideia, buscou-se legitimar outras intervenções, com o projeto “Porto Maravilha”, que estabelecia uma operação urbana consorciada na qual uma série de serviços foi concedida ao consórcio Porto Novo, formado por três empresas, as

⁴³⁹ Disponível em: http://www.rio2016.com/sites/default/files/parceiros/dossie_de_candidatura_v1.pdf. Último acesso em : 3 de agosto de 2016.

⁴⁴⁰ MARTINS, Mayã. Entre memórias e futurismos: enquadramento sobre o projeto Porto Maravilha, cidade do Rio de Janeiro. *Ponto Urbe* [Online], 2015. Disponível para consulta em: <http://pontourbe.revues.org/2584#tocto1n4>. Último acesso em : 3 de agosto de 2016.

empreiteiras OAS, Odebrecht e Carioca Engenharia⁴⁴¹. Com o pretexto de viabilizar as obras, a prefeitura vendeu “Certificados de Adicional Potencial Construtivo” e flexibilizou os parâmetros urbanísticos nos bairros da região portuária, incentivando a construção civil e promovendo a valorização da mesma, o que teve como consequência o aumento dos custos de bens e serviços, dificultando assim, a permanência de antigos moradores⁴⁴².

O estádio do Maracanã foi completamente reformado para sediar a final da Copa do Mundo e abrigar as cerimônias de abertura e encerramento dos Jogos Olímpicos. A Barra da Tijuca concentrou uma grande quantidade de obras, devido à construção do Parque Olímpico, que abrigaria boa parte das competições. No que diz respeito ao sistema de transportes, deu-se preferência à criação de corredores exclusivos para ônibus e, nos dias de maior deslocamento dos eventos, fecharam-se vias e concederam-se feriados. Da mesma forma que no Centro, muitos alegavam, no entanto, que as obras concorriam sobretudo para a valorização dos terrenos nessas áreas, estando relacionadas com o processo de especulação imobiliária.

A realização das obras para os Jogos Olímpicos também implicaram uma série de remoções, justificadas como necessárias para implementar as intervenções voltadas à mobilidade. Segundo reportagem publicada pela página EBC, o Comitê Popular da Copa e Olimpíada identificou, em relatório divulgado em 8 de dezembro de 2015, pelo menos 4120 famílias removidas, além de 2486 que permaneciam ameaçadas de serem retiradas de suas casas⁴⁴³.

Deve-se sublinhar que o processo de remoções está associado ao da especulação imobiliária, que se fortaleceu com a realização dos megaeventos. Segundo Guilherme Simões, seus patrocinadores visam ao lucro e, para que isso ocorra, realizam intervenções urbanas que alteram o cotidiano da cidade e valorizam as áreas reformadas - cabendo destacar que, no Brasil, esta reforma é empreendida pelo Estado⁴⁴⁴.

⁴⁴¹ NACIF, Cristina Lontra; COSTA, Angel; Porcino, Livia. Limpezas urbanísticas na cidade do Rio de Janeiro: novas vias, desapropriações e remoções. *III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo*. São Paulo, 2014. p. 7.

⁴⁴² *Ibidem*. p. 8

⁴⁴³ Dossiê denuncia violações na preparação do Rio para os Jogos Olímpicos. Ebc Agência Brasil. 8 de dezembro de 2015. Disponível para consulta em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-12/dossie-denuncia-violacoes-na-preparacao-do-rio-para-olimpiada>.

⁴⁴⁴ SIMÕES, Guilherme. Megaeventos: novo passo da especulação imobiliária, nova página do conflito urbano brasileiro. *Revista Praia Vermelha: Estudos de política e teoria social*. Rio de Janeiro, v.24, n.1, p.167-187. Jan/Jun de 2004. p. 167.

Como vimos ao longo desta dissertação, esta não foi a primeira vez que o Rio de Janeiro sofreu o impacto de uma ação reformadora. Desde a chegada da Corte, em 1808, implantaram-se medidas voltadas à remodelação da cidade, mas foi com o advento do século XX que este movimento ganhou ímpeto e principalmente com a aproximação de um grande evento, que foi a Exposição do Centenário da Independência, em 1922.

Guardada a devida cautela e evitando qualquer tipo de anacronismo, entendemos ser possível traçar paralelos entre a ação de Carlos Sampaio e a dos dirigentes que se envolveram na organização do Rio de Janeiro para a realização da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos, que são os grandes eventos da atualidade.

Carlos Sampaio era um homem de seu tempo, ou seja, a argumentação que elaborou acerca dos melhoramentos urbanos assentava-se nas ideias e postulados criados no período em que atuou. Defendeu, assim, que os diversos empreendimentos de sua gestão atendiam ao propósito de enfrentar os graves problemas de salubridade e circulação então existentes, a partir da articulação do saber médico com o da engenharia, articulando-se ao objetivo do embelezamento. Como demonstramos neste trabalho, a ideia corrente era a de que o progresso e a civilização estavam ligados a resolução dos problemas sanitários⁴⁴⁵. A atuação de Sampaio se deu em um período de afirmação dos engenheiros como agentes do progresso, figuras indispensáveis ao reordenamento da urbe, conforme assinalado por Simone Kropf⁴⁴⁶.

Utilizando-se do termo “obra reprodutiva”, Carlos Sampaio afirmava que os empreendimentos realizados em sua gestão trariam o aumento da captação de receitas municipais. Já durante a defesa dos megaeventos do século XXI, pode-se sublinhar a presença do discurso sobre o “legado” que, no caso do Rio de Janeiro seriam as faixas exclusivas para ônibus, o veículo leve sobre trilhos (VLT) – ligando o aeroporto Santos Dumont ao porto do Rio – e o embelezamento da zona portuária. Cabe-nos destacar que uma das promessas de legado, a despoluição da baía de Guanabara, acabou por não se concretizar.

⁴⁴⁵ AZEVEDO, André Nunes. *Da Monarquia à República: um estudo dos conceitos de civilização e progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906*. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: PUC, 2003.

⁴⁴⁶ KROPF, Simone Petraglia. O sonho da razão, alegoria da ordem: o discurso dos engenheiros sobre a Cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX e no início do século XX. In: HERSCHMANN, Micael; KROPF, Simone Petraglia; NUNES, Clarice. *Missionários do progresso: médicos, engenheiros e educadores no Rio de Janeiro – 1870-1937*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1996. p. 70.

É possível destacar que o Estado desempenhou papel fundamental na realização dos empreendimentos de remodelação urbana, tanto os ocorridos na gestão Carlos Sampaio, como a reforma que está sendo operada na cidade na segunda década do século XXI, tendo em vista que a municipalidade do Rio de Janeiro financiou ambos os projetos de reformas, ainda que por meios distintos.

Outro aspecto considerado na dissertação relacionou-se à criação de uma memória sobre a gestão da cidade. Como analisamos, Carlos Sampaio se empenhou em defender sua administração, escrevendo em jornais e publicando livros nos quais apresentava o seu ponto de vista, retomando as justificativas para tais intervenções. Teria trabalhado para que a cidade pudesse sediar um evento contando com a presença de representantes de diversos países, que deveriam chegar a uma cidade saneada e embelezada, sinônimo de progresso. Já os Jogos Olímpicos de 2016, os primeiros realizados na América do Sul, jogariam luz sobre o Brasil, mostrando ao mundo a capacidade do país de organizar os megaeventos. Deste modo, há também hoje a vontade de criar um marco na memória da cidade.

Ao analisarmos a trajetória de Carlos Sampaio foi possível identificar as redes de sociabilidade em que o engenheiro esteve inserido, que facilitaram a concretização de seus projetos. Ao lado de Paulo de Frontin e Vieira Souto, Sampaio foi criando seus laços com dirigentes brasileiros, arregimentando concessões públicas e trabalhando em obras de infraestrutura. Com o tempo, passou a representar os interesses do grupo *Light* no Brasil, atuando para conseguir condições vantajosas nos contratos celebrados entre a empresa e o governo.

Quando prefeito, Carlos Sampaio promoveu o saneamento e o embelezamento da Lagoa Rodrigo de Freitas, em uma região que acabara de receber as novas linhas de bondes, controladas pela *Light*. Neste sentido, a ação de um representante do poder público conjugada com a de investidores privados concorreu para a valorização imobiliária de uma área residencial que ainda hoje é considerada de alto valor. Ao concentrarem uma grande quantidade de empreendimentos, desde os relacionados a embelezamento como os de mobilidade urbana, a zona portuária e a Barra da Tijuca passam, atualmente, por processo semelhante de valorização.

Comungamos da ideia de que é fundamental depreender o que está escrito nas entrelinhas, ou seja, além de analisar a estruturação dos discursos em favor dos eventos, deve-se sublinhar o que ocorre na prática. Em relação à produção intelectual de Carlos Sampaio, seria possível notar, nela, a defesa da entrada de investimentos estrangeiros no

Brasil – o que se associa, por sua vez, à ligação do engenheiro com empresários do grupo *Light*, como Frederick Stark Pearson e Alexander Mackenzie, e com Percival Farquhar.

Conforme foi possível demonstrar, a ação do engenheiro esteve assentada na criação de condições para o melhor funcionamento, e o conseqüentemente aumento dos lucros de grupos como a *Light* no país. Esta atuação foi encoberta por um discurso que se apresentava como técnico, neutro e livre de interesses particulares, sendo viabilizada graças também às redes de sociabilidade criadas por Carlos Sampaio, que lhe permitiram alcançar posições importantes na estrutura administrativa da cidade, como a própria prefeitura do Distrito Federal.

De modo semelhante, a defesa da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos, como condições à efetivação de obras de infraestrutura, expõe a associação entre poder público e capital privado, representado por empreiteiras responsáveis pela construção das arenas e pela preparação da cidade, a partir da realização de uma série de obras.

Para além das semelhanças, é importante sublinhar também uma das diferenças entre estes dois momentos distintos da história da cidade do Rio de Janeiro. Primeiro importa-nos dizer que enquanto Carlos Sampaio tinha uma relação conflituosa com o Conselho Municipal, realizando as obras de acordo com os seus interesses, sem buscar a anuência dos intendentes, promovendo embates entre os dois poderes. Atualmente existe um governo de coalizão, que a partir da alianças político-partidárias cria uma base de sustentação para os empreendimentos relacionados aos megaeventos, assumindo o poder Legislativo o papel de promover o amparo legal às intervenções na cidade.

Especificamente sobre a produção intelectual de Carlos Sampaio, é possível inferir que ao longo da década de 1920, percebemos uma mudança nos objetivos dos textos de Carlos Sampaio, que estavam relacionadas com as questões que o engenheiro vivia. O livro *Memória Histórica*, publicado em 1924, intentava contribuir para a formação de uma memória sobre a sua gestão, isto é, o engenheiro reafirmava-se competente, indicando o legado de sua administração para a cidade. Respondendo às críticas de Alaor Prata e do *Jornal do Commercio*, Carlos Sampaio publicou *Administração da Municipalidade*. Por fim, em *Ideias e Impressões*, buscou demarcar o campo de atuação da engenharia brasileira, face à publicação dos primeiros textos de Alfred Agache e confrontando as ideias propugnadas pelo urbanista.

Almejamos apontar caminhos para se refletir sobre a cidade do Rio de Janeiro, relacionando, desta forma, o passado com o presente, sem considerar a história como

*magistra vitae*⁴⁴⁷, ou seja, como cíclica e que se repete, mas sim como uma ciência responsável por nos fazer compreender e pensar o mundo.

⁴⁴⁷ Para saber mais sobre o termo e seu significado ver KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado*. Contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto, Editora Puc-RJ, 2006.

Referências Bibliográficas

Fontes

a) Fontes impressas

Album da Cidade do Rio de Janeiro: Commemorativo do Primeiro Centenario da Independencia do Brasil. Districto Federal: Prefeitura do Districto Federal, 1922.

PRATA, Alaor Soares. *Recordações da vida pública.* Rio de Janeiro: s. ed., 1958.

SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória Histórica: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922.* Lisboa: LUVMEN, 1924.

_____. *Discursos e Notas.* Rio de Janeiro: Typografia da S. A. Gazeta da Bolsa, 1925.

_____. *Administração da municipalidade do Rio de Janeiro: finanças municipais.* Rio de Janeiro, 1927.

_____. *Ideias e impressões.* Artigos publicados em “O Jornal” e “Gazeta da Bolsa”. Rio de Janeiro: Gazeta da Bolsa, 1929.

VALADÃO, Manuel. *O Club de Engenharia: apontamentos históricos.* Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1913.

b) Documentação oficial

BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal. Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito (1920). Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1922.

ANNAES do Conselho Municipal. Sessões de 1 de junho a 31 de julho de 1920. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues Ro. 1922.

ANNAES do Conselho Municipal. Sessões de 1 de junho a 30 de julho de 1921. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1922.

c) Manuscritos

Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Arquivo. Coleção Carlos Sampaio

CONTRATO assinado por Carlos Sampaio para construção do túnel ligando as cidades do Rio de Janeiro e Niterói. Rio de Janeiro, 15 de julho de 1904. Lata 643, Pasta 3.

FARQUHAR, Percival. *Carta a Carlos Cesar de Oliveira Sampaio.* Paris, 14 de abril de 1910. Lata 635, Pasta 33.

MACKENZIE, Alexander. *Carta a Carlos Cesar de Oliveira Sampaio.* Toronto, 1915. Lata 635, Pasta 47.

MACKENZIE, Alexander. *Carta a Carlos Cesar de Oliveira Sampaio*. Toronto, 1923. Lata 635, Pasta 50.

MACKENZIE, Alexander. *Carta a Carlos Cesar de Oliveira Sampaio*. Toronto, 1915. Lata 635, Pasta 51.

MILANEZ, Abdon Felinto. *Carta de garantia dirigida a Carlos Sampaio*. Rio de Janeiro, 26 de setembro de 1903. Lata 643, Pasta 3.

PROENÇA, Joaquim Julio. *Carta a Carlos Sampaio*. 1920. Lata 636, Pasta 11.

SAMPAIO, Carlota Oliveira. *Carta de doação ao Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, 2 de setembro de 1964. Lata 579, Pasta 101.

SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Carta a Frederick Stark Pearson*. Rio de Janeiro, 18 de maio de 1910. Lata 637, Pasta 6.

_____. *Projeto para a construção de um túnel ligando as cidades do Rio de Janeiro e Niterói*. 1903. Lata 643, Pasta 3.

d) Periódicos

Fundação Biblioteca Nacional – Hemeroteca Digital

Brazilian American. Rio de Janeiro, 17 de junho de 1922.

Brazilian American. Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1922.

Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920. p. 7.

Jornal do Commercio, Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920. p.4.

O Globo. Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1930. pp.1-2.

O Jornal. Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920. p.3.

O Jornal. Rio de Janeiro, 9 de junho de 1920. p.3.

O Jornal. Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1930. p. 1.

O Malho. Rio de Janeiro, 7 de agosto de 1920. p.1.

O Paiz. Rio de Janeiro, 25 de janeiro de 1920. p.3

O Paiz. Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920. p.2.

O Paiz, Rio de Janeiro, 9 de junho de 1920. p.2.

O Paíz. Rio de Janeiro, 11 de junho de 1920. p.11.

O Paíz. Rio de Janeiro, 13 de junho de 1920. p.4.

O Paíz. Rio de Janeiro, 14 de junho de 1920. p. 8.

O Paíz. Rio de Janeiro, 19 de setembro de 1930. p.2.

Acervo do Instituto do Ceará (Histórico, Geográfico e Antropológico)

Jornal do Commercio. Fortaleza, 7 de setembro de 1922.

Biblioteca do Clube de Engenharia

Revista do Club de Engenharia, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, janeiro de 1887.

Revista do Club de Engenharia. Rio de Janeiro, dezembro de 1900.

Revista do Club de Engenharia, Rio de Janeiro, v. 1, 1922.

NASCIMENTO BRITO, José do. História da Escola Nacional de Engenharia. *Revista do Club de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 313, setembro de 1962.

SOUZA, Ismael Coelho de. Centenário de Carlos Sampaio. *Revista do Club de Engenharia*. Rio de Janeiro, n. 301, 1961. pp.91-94.

Bibliografia

a) Livros e/ou capítulos de livros

ABREU, Mauricio de Arruda. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 4º ed. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2008.

ALONSO, Ângela. Apropriação de ideias no Segundo Reinado. In: GRINBERG, Keila e SALLES, Ricardo (org.). *O Brasil Imperial – vol. III*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. pp. 83-118.

_____. *Idéias em movimento: a geração 1870 na crise do Brasil Império*. São Paulo: Paz e Terra, 2002.

ANDREATTA, Verena. *Cidades quadradas, paraísos circulares*. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX. Rio de Janeiro: Mauad X, 2006.

AZEVEDO, André Nunes. Rodrigues Alves: a legitimação política pelo progresso material. In: PRADO, Maria Emilia (org.). *Intelectuais e ação política*. Rio de Janeiro: Revan, 2011. pp.123-140.

BARATA, Mario Antônio. *Escola Politécnica do Largo de São Francisco: berço da engenharia nacional*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1973.

BARBOSA, Marialva. *História cultural da imprensa: Brasil, 1900-2000*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2007.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical*. A renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do Século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992.

_____. *Dos micróbios aos mosquitos: febre amarela e a revolução pasteuriana no Brasil*. Rio de Janeiro: Fiocruz/ UFRJ, 1999.

_____. Rio de Janeiro: da urbe colonial à cidade dividida. In: PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (org.) *Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. pp. 163-204.

BERMANN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BOURDIEU, Pierre. A ilusão biográfica. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org.) *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006. pp.184 – 192.

_____. *A economia das trocas simbólicas*. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BRESCIANI, Maria Stela. Cidade e História. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi. *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002. pp. 17-34.

BULHÕES, Antonio. *Diário da cidade amada: Rio de Janeiro, 1922*. Rio de Janeiro: Sextante, 2003. v. III.

CARVALHO, Maria Alice Rezende de. Governar por retas: engenheiros na Belle Époque carioca. In: _____. *Quatro vezes cidade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994. pp. 65-93.

_____. *O quinto século André Rebouças*. Rio de Janeiro: Revan; IUPERJ/UCAM, 1998.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CORRÊA, Maria Letícia. Engenharia, ordem e disciplina sobre a cidade: Vieira Souto e os projetos de “casas para operários” no Rio de Janeiro da década de 1880. In: CORRÊA, Maria Letícia; ENGEL, Magali Gouveia e SANTOS, Ricardo Augusto (org.). *Os intelectuais e a cidade: séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2012. pp. 83-112.

COSTA, Emilia Viotti. *Da monarquia à república: momentos decisivos*. 9º ed. São Paulo: Editora Unesp, 2010.

EDMUNDO, Luiz. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Brasília: Senado Federal; Conselho Editorial, 2003.

ENGEL, Magali Gouveia. Os intelectuais, as habitações populares e as políticas públicas na capital republicana (fins do século XIX e inícios do século XX). In: CORRÊA, Maria Leticia; ENGEL, Magali Gouveia e SANTOS, Ricardo Augusto (org.). *Os intelectuais e a cidade: séculos XIX e XX*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2012. pp.113-143.

FADEL, Simone. *Meio ambiente, saneamento e engenharia no Império e na Primeira República*. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

FOLLIS, Fransergio. *Modernização urbana na Belle Époque paulista*. São Paulo: Unesp, 2004.

GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere*: Caderno 12 (1932): Apontamentos e notas dispersas para um grupo de ensaios sobre a história dos intelectuais. Edição e Tradução Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. v. 3.

_____. *Os intelectuais e a organização da cultura*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

HOBSBAWM, Eric. J. *A era dos impérios (1875-1914)*. 18ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014.

HONORATO, Cezar Teixeira. *O Clube de Engenharia nos momentos decisivos da vida do Brasil*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1996.

KESSEL, Carlos. *A vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas; DGPC; AGCRJ, 2001. (Memória carioca, v. 2).

KOSELLECK, Reinhart. *Futuro Passado*. Contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto; PUC-RJ, 2006.

KROPF, Simone Petraglia. O sonho da razão, alegoria da ordem: o discurso dos engenheiros sobre a Cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX e no início do século XX. In: HERSCHMANN, Micael; KROPF, Simone Petraglia; NUNES, Clarice (org.). *Missionários do progresso: médicos, engenheiros e educadores no Rio de Janeiro – 1870-1937*. Rio de Janeiro: Diadorim, 1996. pp. 202-223.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal das Culturas; Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 2006.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Centauro, 2001.

LE GOFF, Jacques. *São Luís*. Rio de Janeiro: Record, 1999.

LEVI, Giovanni. Usos da biografia. In: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006. pp. 167-183.

LUCA, Tania Regina de. A grande imprensa na primeira metade do século XX. In: MARTINS, Ana Luiza e LUCA, Tania Regina de (orgs). *História da imprensa no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2011. pp.149-175.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. O Instituto Politécnico Brasileiro: em busca de um lócus para a nascente engenharia civil no Brasil imperial. In: GESTEIRA, Heloisa M.; CAROLINO, Luís M.; MARINHO, Pedro E. M. de Monteiro (org.). *Formas do Império: ciência, tecnologia, política em Portugal e no Brasil, séculos XVI ao XIX*. São Paulo: Paz e Terra, 2014. pp.475-516.

MOTTA, Marly Silva da. *A Nação faz 100 anos: a questão nacional no Centenário da Independência*. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 1992.

_____. "Ante-sala do paraíso", "vale de luzes", "bazar de maravilhas" - a Exposição Internacional do Centenário da Independência (Rio de Janeiro - 1922). Rio de Janeiro: CPDOC, 1992.

_____. *Rio, cidade-capital*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

_____. O Hércules da Prefeitura e o Demolidor do Castelo: o Executivo municipal como gestor da política urbana da cidade do Rio de Janeiro. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi (org.) *Cidade: história e desafios*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002. pp.194-211.

NEVES, Margarida de Souza. *As vitrines do progresso*. Rio de Janeiro: PUC/RJ, 1986.

_____. Uma cidade entre dois mundos – o Rio de Janeiro no final do século XIX. In: GRINBERG, Keila & SALLES, Ricardo. *O Brasil Imperial (1870-1889) – vol. III*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009. pp.119-154.

PAMPLONA, Marco Antonio Villela. *Revoltas, repúblicas e cidadania*. Rio de Janeiro: Record, 2003.

PEREIRA, Margareth da Silva. O Rio de Janeiro no século XIX: cenários, formas e virtudes de uma cidade capital. In: Pinheiro, Augusto Ivan de Freitas (org.). *Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. pp. 127-162.

PINTO, Surama. *Só para iniciados...* O jogo político na antiga capital federal. Rio de Janeiro: MauadX; FAPERJ, 2011.

PROST, Antoine. As palavras. In: RÉMOND, René (org.). *Por uma história política*. Rio de Janeiro: FGV, 2003. pp. 295-330.

RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. Rio, uma cidade e seus planos. In: PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (org.). *Rio de Janeiro: cinco séculos de história e transformações urbanas*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010. pp. 205-230.

REIS, José de Oliveira. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977. v.2.

_____. *O Rio de Janeiro e seus prefeitos, evolução urbanística da cidade*. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1979. v. 3.

SALGUEIRO, Hellana Angotti. *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997.

SANTOS, Sydney M. G. dos Santos. *André Rebouças e seu tempo*. Rio de Janeiro: s. ed., 1985.

SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: _____ (org.). *História da vida privada no Brasil: República, da Belle-Époque à Era do Rádio* – vol. III. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. pp. 513-619.

_____. *A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes*. 3ª ed. São Paulo: Cosac Naify, 2010.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As barbas do imperador: Dom Pedro II, um monarca nos trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Lucia. *História do Urbanismo do Rio de Janeiro: Administração Municipal, Engenharia e Arquitetura dos anos 1920 à Ditadura Vargas*. Rio de Janeiro: E-papers, 2003.

_____. A Paris dos trópicos: a pequena África na época do Haussmann tropical. In: SANGLARD, Gisele; ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de; SIQUEIRA, José Jorge (orgs.) *História Urbana: memória, cultura e sociedade*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2013. pp. 201-224.

SOBRAL, Silvio. *Carlos Sampaio: vida e obra*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2008. (Coleção Prefeitos do Rio).

TEIXEIRA, Deborah Maria Raison Alves. A expansão: In: LAHMEYER, Eulália Maria & LEVY, Maria Bárbara (coord.). *Estudos sobre a Rio Light*. Rio de Janeiro: Instituto Light; Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2008. pp. 119 – 182.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil: séculos XVI a XX*. Rio de Janeiro: Clavero, 1994.

TÓRTIMA, Pedro. Biografias dos pioneiros: quatro diretores da empresa ou a teoria dos vasos comunicantes do poder. In: LAHMEYER, Eulália Maria & LEVY, Maria Bárbara (coord.). *Estudos sobre a Rio Light*. Rio de Janeiro: Instituto Light; Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2008. pp. 611-676.

TURAZZI, Maria Inez. *A euforia do progresso e a imposição da ordem: a engenharia, a indústria e a organização do trabalho na virada do século XIX ao XX*. Rio de Janeiro; São Paulo: UFRJ; Marco Zero, 1989.

VOLDMAN, Danièle. A invenção do depoimento oral. In: IN: FERREIRA, Marieta de Moraes e AMADO, Janaína (org.). *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006. pp. 247-265.

WEID, Elisabeth von der. O advento da Companhia (1900-1912). In: LAHMEYER, Eulália Maria & LEVY, Maria Bárbara (coordenação). *Estudos sobre a Rio Light*. Rio de Janeiro: Instituto Light; Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2008. pp. 37-118.

b) Teses e Dissertações

AZEVEDO, André Nunes. *Da Monarquia à República: um estudo dos conceitos de civilização e progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906*. Tese (doutorado). Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de História. Rio de Janeiro, 2003.

BARBUY, Heloisa. *A Exposição Universal de 1889: visão e representação na sociedade industrial*. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo, 1995.

CURY, Vânia Maria. *Engenheiros e empresários: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin (1903-1933)*. Tese (doutorado). Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói, 2000.

FARIA, Rodrigo Santos de. *José de Oliveira Reis, urbanista em construção: uma trajetória profissional no processo de institucionalização do urbanismo no Brasil (1926 - 1965/1966)*. Tese (doutorado). Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, 2007.

FERREIRA, Luiz Otávio. *Os politécnicos: ciência e reorganização social segundo o pensamento positivista da Escola Politécnica do Rio de Janeiro (1862-1922)*. Dissertação (mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais. Rio de Janeiro, 1989.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil Oitocentista*. Tese (doutorado). Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. Niterói, 2008.

SANT'ANA, Thais Rezende da Silva de. *A Exposição Internacional do Centenário da Independência: modernidade e política no Rio de Janeiro do início dos anos 1920*. Dissertação (mestrado). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas, 2008.

SANTOS, Araci Alves. *Terra encantada – a ciência na exposição do centenário da independência do Brasil*. Dissertação (mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro; Rio de Janeiro 2010.

c) Artigos

AZEVEDO, André Nunes. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, n. 10, maio/agosto, 2003, pp. 39-79.

_____. A cura pela técnica: o Clube de Engenharia e a questão urbana na cidade do Rio de Janeiro na virada do século XIX ao XX. *Locus: Revista de História*. Juiz de Fora, v.19, n. 2, julho/dezembro, 2013, pp. 273-292.

BARBUY, Heloisa. O Brasil vai a Paris em 1889: um lugar na Exposição Universal. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo, v.4, jan./dez. 1996, pp. 211-261.

CORRÊA, Maria Leticia. Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto como estudo de caso (1849-1922). *Revista Brasileira de História da Ciência*. Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, jul./dez. 2010, pp. 157-169.

FERREIRA, Luiz Otávio. Ciencia pura versus ciencia aplicada: la fuerza de la tradición positivista en la ciencia brasileña a comienzos del siglo XX. *Secuencia, nueva época*. Coyoacán/México, n. 42, maio/agosto de 1998, pp. 111-124.

_____. O ethos positivista e a institucionalização da ciência no Brasil no início do século XIX. *Fênix – Revista de História e Estudos Culturais*. v. 4, n. 3, jul./set. 2007, pp. 1-23.

KROPF, Simone Petraglia. Os construtores da cidade: o discurso dos engenheiros sobre o Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX. *Projeto História*. São Paulo, v. 13, jun. 1996, pp. 179-187.

LEVY, Ruth Nina Vieira Ferreira. A Exposição do Centenário como marco para a profissão do arquiteto. *19&20*. Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, jul. 2007, s/p.

MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita. Porta-vozes em uma era de incertezas: o Clube de Engenharia e a concepção de uma Inspetoria Geral das Estradas de Ferro. *Revista Brasileira de História da Ciência*. Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, jul./dez. 2010, pp. 170-183.

MARTINS, Mayã. Entre memórias e futurismos: enquadramento sobre o projeto Porto Maravilha, cidade do Rio de Janeiro. *Ponto Urbe* [Online], n.16, agosto de 2015. Disponível em: <http://pontourbe.revues.org/2584>. Último acesso em: 3 de agosto de 2016.

MASTROMAURO, Giovana Carla. Alguns aspectos da saúde pública e do urbanismo higienista em São Paulo no final do século XIX. *Cadernos História da Ciência*. São Paulo, v.6, n. 2, jul./dez. 2010, pp.45-63.

MENDONÇA, Sonia. A balança, a régua e o arado: sistemas de ensino e habitus de classe na primeira república. *Cadernos do ICHF*. Niterói, n. 48, nov. 1992, pp. 1-44.

MONTAGNER. Miguel Ângelo. Trajetórias e biografias: notas para uma análise bourdieusiana. *Sociologias*. Porto Alegre, v 9, n. 17, jan/jun. 2007, pp.240-350.

NASCIMENTO, Nilo de Oliveira; BERTAND KRAJEWSKI, Jean Luc; BRITTO, Ana Lucia. Águas urbanas e urbanismo na passagem do século XIX ao XX: o trabalho de Saturnino Brito. *Revista UFMG*. Belo Horizonte, v. 20, n.1, jan./jun. 2013, pp.102-133.

PECHMAN, S. e FRITSCH, L. A reforma urbana e o seu avesso: algumas considerações a propósito da modernização do Distrito Federal na virada do século. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v.5, n.8-9, 1985, pp.139-195.

PEREIRA, Margareth da Silva. A Exposição de 1908 ou o Brasil visto por dentro. *Revista ArqTexto*. Porto Alegre, v. 16, 2011, pp. 6-27.

RODRIGUES, Antonio Edmilson Martins e OAKIM, Juliana Bandeira de Mello. As reformas urbanas na cidade do Rio de Janeiro: uma história de contrastes. *Acervo*. Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, jan./jun. 2015, pp. 19-53.

SANT'ANA, Thaís Rezende da Silva de. Fincando estacas: a Exposição do Centenário da Independência do Brasil de 1922 nas fotografias da coleção Augusto César Malta de Campos pertencente ao Arquivo Histórico do Museu Histórico Nacional. *19&20*. Rio de Janeiro, v. 2, n. 2, abr. 2007, s/p.

SIMÕES, Guilherme. Megaeventos: novo passo da especulação imobiliária, nova página do conflito urbano brasileiro. *Revista Praia Vermelha: Estudos de política e teoria social*. Rio de Janeiro, v. 24, n.1, jan/jun. 2004, pp.167-187.

d) Anais

NACIF, Cristina Lontra; COSTA, Angel; Porcino, Livia. Limpezas urbanísticas na cidade do Rio de Janeiro: novas vias, desapropriações e remoções. *III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo*. São Paulo, 2014. s/p.

MARTINS, Lilian Al-Chueyr Pereira e MARTINS, Roberto de Andrade. Infecção e higiene antes da teoria microbiana: a história dos miasmas. *III Encontro de Filosofia e História da Biologia*. Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2005. s/p.

LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do urbanismo no Brasil 1895-1964. *Anais V Seminário História da Cidade e do Urbanismo*. Campinas, 1998. v. 1. s/p.

CURY, Vânia Maria. O Clube de Engenharia no contexto histórico de nascimento do moderno urbanismo brasileiro (1880 – 1930). *Anais do XII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Rio Grande do Sul: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012. s/p.

SILVA, João Paulo de Souza da. O uso das ferramentas sociológicas de Pierre Bourdieu para a pesquisa da História Intelectual da Educação. *Anais do X ANPED Sul*. Florianópolis, outubro de 2014. s/p.

CARVALHO, Amanda Lima dos Santos. O Rio de Janeiro a partir da chegada da Corte Portuguesa: planos, intenções e intervenções no século XIX. PEIXOTO, Elane Ribeiro; DERNTL, Maria Fernanda; PALAZZO, Pedro Paulo; TREVISAN, Ricardo (Orgs.). *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Brasília, DF: Universidade Brasília; Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014. s/p.

e) Verbetes

CORRÊA, Maria Letícia. Light (verbo). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/LIGHT.pdf>. Último acesso em: 2 de agosto de 2016.

DIAS, Sônia. Epitácio Pessoa (verbo). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/PESSOA,%20Epit%C3%A1cio.pdf>. Último acesso em: 2 de agosto de 2016.

MOTTA, Marly. Exposição do Centenário (verbo). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/EXPOSI%C3%87%C3%83O%20INTERNACIONAL%20DO%20CENTEN%C3%81RIO%20DA%20INDEPEND%C3%8ANCIA.pdf>. Último acesso em: 2 de agosto de 2016.

FARQUHAR Percival (verbo). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/FARQUHAR,%20Percival.pdf>. Último acesso em: 2 de agosto de 2016.

PINTO, Surama Conde Sá. FRONTIN, Paulo de. (verbo). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/FRONTIN,%20%20Paulo%20de.pdf>. Último acesso em: 2 de agosto de 2016.

f) Sites

Portal do Clube de Engenharia. *Os sócios beneméritos*. Disponível em: <http://www.portalclubedeengenharia.org.br/info/socios-benemeritos/37> Acesso em: 2 de agosto de 2016.

Dossiê da candidatura do Rio de Janeiro a sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Rio 2016. Disponível em: http://www.rio2016.com/sites/default/files/parceiros/dossie_de_candidatura_v1.pdf Acesso em: 5 de agosto de 2016.

GANDRA, Alana. *Dossiê denuncia violações na preparação do Rio para a Olimpíada*. EBC/Agência Brasil. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-12/dossie-denuncia-violacoes-na-preparacao-do-rio-para-olimpiada>. Último acesso em 2 de agosto de 2016.