Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Centro de Educação e Humanidades
Faculdade de Formação de Professores

ADAUTO TAVARES ARAUJO

Engenharia e administração pública: um estudo sobre as reformas urbanas a partir dos engenheiros prefeitos na Primeira República

São Gonçalo
2024

Adauto Tavares Araujo

Engenharia e administração pública: um estudo sobre as reformas urbanas a partir dos engenheiros prefeitos na Primeira República

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

Orientadora: Profª. Drª. Maria Letícia Corrêa

São Gonçalo

2024

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

FEITA NA BIBLIOTECA

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

_____ _____

Assinatura Data

ADAUTO TAVARES ARAUJO

Engenharia e administração pública: um estudo sobre as reformas urbanas a partir dos engenheiros prefeitos na Primeira República

Tese apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Doutor, 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 _____ de _____ de _____.
Banca Examinadora:

_____

Profª. Drª. Maria Letícia Corrêa (Orientadora)

Faculdade de Formação de Professores – UERJ

_____

Prof. Dr. Marcelo de Souza Magalhães

Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro - UNIRIO

_____

Profª. Drª. Mônica de Souza Nunes Martins

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – UFRRJ

_____

Profª. Drª. Surama Conde Sá Pinto

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro – UFRRJ

_____

Prof. Dr Rui Aniceto Nascimento Fernandes

Faculdade de Formação de Professores – UERJ

_____

Prof. Dr. Pedro Parga Rodrigues (Suplente)

Secretaria Municipal de Educação – SME/RJ

São Gonçalo

2024

DEDICATÓRIA

A Murilo, o meu Sol.

AGRADECIMENTOS

No primeiro dia do mês de abril de 2009 eu iniciava a Graduação em História na Faculdade de Formação de Professores. Não fazia ideia, mas o curso de História promoveu uma grande transformação na minha vida e de minha família, que viu o seu primeiro membro ingressar no ensino superior. Sou fruto do sistema de cotas raciais e das políticas de permanência da instituição e tenho muito orgulho disso. Agora, quase treze anos depois, me despeço dessa instituição tão valiosa, a qual só posso agradecer.

Neste momento de despedida da instituição como discente, 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.

A minha orientadora, professora Maria Letícia, agradeço por sua orientação desde os tempos de iniciação científica, em 2011. Obrigado por estar sempre disposta a me auxiliar na reflexão e escrita deste trabalho. Por todo acolhimento nos períodos críticos que passei durante a escrita deste trabalho – as infecções por Covid, o período em que acompanhei meu filho na UTI NeoNatal e meu pai no CTI. Também gostaria de agradecer por sua leitura atenta e crítica, que foi fundamental em todos os momentos desta caminhada acadêmica, contribuindo de forma ímpar para o resultado final deste trabalho.

À professora Surama Pinto, agradeço pelos apontamentos feitos desde a qualificação do mestrado. Seus apontamentos e sugestões foram importantes para o desenvolvimento desta tese.

Ao professor Marcelo Magalhães, agradeço pela colaboração fundamental por ocasião do exame de qualificação e também pela oportunidade de aprofundar os meus conhecimentos sobre a Primeira República, a partir das discussões da disciplina ministrada no PPGH-Unirio, em 2019. O olhar atento sobre o meu trabalho me permitiu repensar e aprofundar questões que tomam vulto nesta tese.

À professora Mônica Martins, obrigado por todos os ensinamentos nas reuniões do NUPEP e nos congressos em que pudemos dialogar ao longo da minha pós-graduação.

Ao professor Cezar Honorato, obrigado por ter aceitado o convite para participar da banca de defesa da tese e também por toda contribuição aos estudos sobre a história da engenharia.

À minha mãe, que sempre esteve ao meu lado, comemorando as minhas vitórias e me encorajando a conquistar meus sonhos. Em meio a tantas dificuldades que passamos na vida, desistir nunca foi uma opção. À Rafaela, minha querida irmã, obrigado por todo carinho.

À Marianna, minha esposa, eu só tenho agradecer por toda paciência que você teve comigo nesses anos de doutorado. Imagino que não tenha sido fácil para você também, mas você foi muito importante para que essa tese se concretizasse.

Camila Bogéa e Thiago Nascimento, obrigado pela amizade e por terem feito várias vezes esse momento de tensão que é o doutorado ser mais leve. Camila, muito obrigado por ter lido as primeiras versões dos textos sobre alguns engenheiros. Aqueles pequenos trechos se transformaram e agora estão sendo apresentados e defendidos.

Aos amigos do trabalho do Colégio Estadual Melchíades Picanço, especialmente, Renata Oliveira. Obrigado por ter topado essa loucura de ser diretora adjunta de um diretor que faz doutorado e ainda trabalha na rede municipal de Magé. Muitas vezes, as suas palavras me trouxeram a calma necessária para continuar. Agradeço também à Raquel Carvalho, Paulo Roberto e Sandro Gomes por sempre estarem me apoiando.

Aos amigos da vida, Nádia Marcella, Virgínia Goudinho e Diego Morin, apesar da correria do dia a dia, nunca esqueço o quanto a nossa amizade é importante. Gostaria de agradecer a todos que em algum momento desses cinco anos me perguntaram como está sendo o doutorado. 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.

Não posso deixar de agradecer as duas psicólogas que me acompanharam nesse processo: Rafaella e Amanda. A terapia me ajudou a não desistir quando eu estava perto de jogar tudo para o alto, me fazendo encontrar os motivos para continuar.

Agradeço a Deus e à Nossa Senhora Auxiliadora por estarem comigo em todos os momentos.

Por fim, gostaria de fazer o agradecimento mais importante de todos: Murilo, o meu sol. Quando você chegou, com apenas 1,5kg, eu precisei parar a minha vida para te acompanhar. E pararia mais mil vezes, se preciso fosse. Não sei como explicar, mas você me ensina algo novo todos os dias e o seu sorriso me ajuda e me motiva a caminhar. Obrigado por fazer meu coração transbordar de amor e felicidade só de te ver. Agradeço ao Universo por ter juntado as nossas vidas, tenho certeza de que desde o início estava escrito que eu seria o seu pai e você meu filho. Eu te amo.

Adauto Tavares Araujo

RESUMO

ARAUJO, Adauto Tavares. *Engenharia e administração pública: um estudo sobre as reformas urbanas a partir dos engenheiros prefeitos na Primeira República*. 2024. 249f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2024.

A presente tese almeja analisar as visões de cidade partilhadas por cinco prefeitos-engenheiros do Distrito Federal, ao longo da Primeira República. Gozando de forte prestígio e reconhecimento profissional, além, de vínculos em redes políticas e de sociabilidades, Francisco Pereira Passos (1902-1906), André Gustavo Paulo de Frontin (1919), Carlos Cesar de Oliveira Sampaio (1920-1922), Alaor Soares Leme Prata (1922-1926) e Antonio Prado Junior (1926-1930) foram nomeados prefeitos com missões específicas e implementaram projetos à frente da municipalidade. Ao utilizar documentos oficiais, relatórios e mensagens legislativas, cartas, artigos publicados na imprensa, livros e memórias, produzidos por esses prefeitos, notamos aproximações e divergências, conflitos e tensões entre os setores representados por esses personagens e suas distintas manifestações diante dos melhoramentos urbanos. Ao ocuparem a chefia do executivo municipal, esses engenheiros empenhavam-se em deixar sua marca na gestão, constituindo memórias, a partir de uma escrita de si, e também um discurso oficial que se apresentava como técnico ou administrativo. Da perspectiva ampla adotada no estudo desses personagens depreende-se uma transformação no modo de atuação dos engenheiros, ao longo da Primeira República, que, de detentores da competência técnica e do saber sobre a cidade, vão pouco a pouco, nos anos 1920, perdendo esse protagonismo, com o advento dos urbanistas e de outros atores no debate. Essa mudança acompanha, por sua vez, o desenvolvimento da crise da Primeira República até sua solução, em 1930.

Palavras-chave: Engenharia. Reformas Urbanas. Primeira República. Distrito Federal

ABSTRACT

ARAUJO, Adauto Tavares. *Engenharia e administração pública: um estudo sobre as reformas urbanas a partir dos engenheiros prefeitos na Primeira República*. 2024. 249f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2024.

This thesis aims to analyze the visions of the city shared by five engineer-mayors of the Federal District, throughout the First Republic in Brazil. Enjoying strong prestige and professional recognition, in addition to links in political and social networks, Francisco Pereira Passos (1902-1906), André Gustavo Paulo de Frontin (1919), Carlos Cesar de Oliveira Sampaio (1920-1922), Alaor Soares Leme Prata (1922-1926) and Antonio Prado Junior (1926-1930) were appointed mayors with specific missions and implemented projects at the head of the municipality. When using official documents, reports and legislative messages, letters, articles published in the press, books and memoirs, produced by these mayors, we notice similarities and divergences, conflicts and tensions between the sectors represented by these characters and different manifestations regarding urban improvements. As head of the municipal executive, these engineers strived to leave a mark on the administration, constituting memories, based on their own writing, and also an official speech that presented itself as technical or administrative. The broad perspective adopted in the study of these characters reveals a transformation in the way engineers acted, throughout the First Republic, who, from having technical competence and knowledge about the city, gradually, in the 1920s, lost this protagonism, with the advent of urban planners and other actors in the debate. This change accompanies, in turn, the development of the crisis of the First Republic and its solution in 1930.

Keywords: Engineering. Urban Reforms. First Republic. Federal District.

RESUMEN

ARAUJO, Adauto Tavares. *Engenharia e administração pública: um estudo sobre as reformas urbanas a partir dos engenheiros prefeitos na Primeira República*. 2024. 249f. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2024.

Esta tesis tiene como objetivo analizar las visiones de ciudad compartidas por cinco ingenieros-alcaldes del Distrito Federal, a lo largo de la Primera República em Brasil. Gozando de fuerte prestigio y reconocimiento profesional, además de vínculos en las redes políticas y sociales, Francisco Pereira Passos (1902-1906), André Gustavo Paulo de Frontin (1919), Carlos Cesar de Oliveira Sampaio (1920-1922), Alaor Soares Leme Prata (1922-1926) y Antonio Prado Junior (1926-1930) fueron nombrados alcaldes con misiones específicas y ejecutaron proyectos al frente del municipio. Al utilizar documentos oficiales, informes y mensajes legislativos, cartas, artículos publicados en prensa, libros y memorias, elaborados por estos alcaldes, notamos similitudes y divergencias, conflictos y tensiones entre los sectores representados por estos personajes y diferentes manifestaciones en torno a las mejoras urbanas. Como jefes del ejecutivo municipal, estos ingenieros se esforzaron en dejar una huella en la administración, constituyendo memorias, a partir de su propia escritura, y también de un discurso oficial que se presentaba como técnico o administrativo. La amplia perspectiva adoptada en el estudio de estos personajes revela una transformación en la forma de actuar de los ingenieros, a lo largo de la Primera República, quienes, de tener competencia técnica y conocimiento de la ciudad, paulatinamente, en la década de 1920, fueron perdiendo ese protagonismo, con la llegada de planificadores urbanos y otros actores en el debate. Este cambio acompaña, a su vez, el desarrollo de la crisis de la Primera República y su solución en 1930.

Palabras clave: Ingeniería. Reformas Urbanas. Primera República. Distrito Federal

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	Estudo em volume do conjunto dos prédios na Praça do Castelo.....	163
Figura 2 –	Perspectiva da Praça do Castelo, como principal centro de negócios.....	164
Figura 3 –	Prefeito do Distrito Federal: Francisco Pereira Passos – 30.12.1902 – 14.11.1906.....	188
Figura 4 –	Prefeito do Distrito Federal: André Gustavo Paulo de Frontin – 23.01.1919 – 28.07.1919	195
Figura 5 –	Prefeito do Distrito Federal: Carlos Cesar de Oliveira Sampaio – 08.08.1920 – 15.11.1922.....	202
Figura 6 –	Prefeito do Distrito Federal: Alaor Prata Leme Soares (16/11/1922 - 15/11/1926).....	208
Figura 7 –	Prefeito do Distrito Federal: Antônio Prado Junior (16/11/1926 – 24/10/1930	213

LISTA DE QUADROS E TABELAS

Tabela 1 –	População do Rio de Janeiro.....	41
Tabela 2 –	Protagonistas das reformas urbanas: Pereira Passos, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio.....	122
Tabela 3 –	Alaor Prata e Antônio Prado Junior.....	171

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGCRJ	Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro
CE	Clube de Engenharia
DF	Distrito Federal
PRF	Partido Republicano Federal
RJ	Rio de Janeiro

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	15
1	**DE "*AGENTES DO PROGRESSO*" AO "*HAUSSMANN TROPICAL*": UMA ANÁLISE DA HISTORIOGRAFIA ACERCA DOS ENGENHEIROS NOS DEBATES SOBRE AS REFORMAS URBANAS..**	30
1.1	**Os postulados sobre a cidade moderna**.....	30
1.2	**O Rio de Janeiro e as reformas urbanas: uma restrospectiva**.....	38
1.3	**A historiografia sobre as reformas urbanas e os engenheiros no Rio de Janeiro da Primeira República**.....	50
2	**"*GOVERNAR POR RETAS":* O PROTAGONISMO DOS PREFEITOS FRANCISCO PEREIRA PASSOS (1902 – 1906), ANDRÉ GUSTAVO PAULO DE FRONTIN (1919) E CARLOS CESAR DE OLIVEIRA SAMPAIO (1920 -1922) NOS MELHORAMENTOS URBANOS**.....	66
2.1	**Francisco Pereira Passos: o engenheiro no comando do Distrito Federal** ...	68
2.2	**André Gustavo Paulo de Frontin e a engenharia política**.....	89
2.3	**Carlos Cesar de Oliveira Sampaio: a técnica e a política nos preparativos para a Exposição do Centenário**.....	107
3	***O PLANEJAMENTO DA CIDADE A PARTIR DE COMISSÕES E PROJETOS: AS GESTÕES DE ALAOR SOARES LEME PRATA (1922 – 1926) E ANTÔNIO PRADO JÚNIOR (1926-1930)***.....	125
3.1	**Alaor Prata Soares e o esforço de racionalização da administração municipal: a criação das comissões**.....	126
3.2	**Antônio Prado Junior e a ascensão rodoviarista no Distrito Federal**.....	143
3.2.1	**Prado Júnior e o Plano Agache: o presente e o futuro da cidade do Rio de Janeiro**.....	151
4	***PARA ALÉM DE INTERVENTORES: AMPLIANDO O PAPEL DOS PREFEITOS DO DISTRITO FEDERAL NA PRIMEIRA REPÚBLICA***	173
4.1	**A estrutura administrativa e o discurso oficial dos prefeitos protagonistas: Pereira Passos, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio**	179
4.2	**Mudanças com Alaor Leme Prata Soares e Antonio Prado Junior: um novo tempo para o Distrito Federal?**.....	202
	Considerações Finais	216
	Referências bibliográficas.....	218
	Anexos	237

INTRODUÇÃO

Há pouco mais de sete anos, quando defendi a dissertação de mestrado sobre a produção intelectual do engenheiro e prefeito Carlos Cesar de Oliveira Sampaio, o Rio de Janeiro havia acabado de sediar os Jogos Olímpicos de 2016 e passado por uma série de transformações para receber os grandes eventos da década de 2010, como a Jornada Mundial da Juventude de 2013 e a Copa do Mundo de 2014. Na época, Eduardo Paes, prefeito da cidade, e Luiz Fernando "Pezão", governador do Estado, orgulhavam-se em falar sobre o "legado olímpico".

O que se viu nos anos seguintes foram escândalos de corrupção, obras superfaturadas, crise financeira, adesão do Estado do Rio de Janeiro ao Regime de Recuperação Fiscal, o quase fechamento de instituições importantes, como a Universidade do Estado do Rio de Janeiro, e a ascensão da extrema-direita, no Rio de Janeiro e no Brasil. No bojo dessas turbulências, o sucessor de Eduardo Paes elegeu-se com a promessa de "cuidar das pessoas" e buscou a imprensa para atacar seu antecessor, afirmando que seria necessário "apertar os cintos" diante das dificuldades financeiras, porque Paes havia gastado muito em momento de "euforia" por conta dos grandes eventos[1]. Essa não foi a primeira vez que os prefeitos da cidade discordaram sobre os rumos da administração da municipalidade e também em suas visões da cidade.

Tomando como fio condutor a presença dos engenheiros no cargo de prefeito do Distrito Federal, ao longo da Primeira República, temos como objetivo nesta tese analisar quais eram as visões de cidade partilhadas por esses profissionais no período em questão, entendendo que a reorganização do espaço ocupado pelas classes populares – ou "perigosas", como demonstrou Sidney Chalhoub[2] – deveria ser controlado pelas elites. Intentamos também contribuir para a exposição crítica dos interlocutores dos engenheiros nos debates sobre a cidade: se, na virada do século XIX para o XX, eles dialogavam diretamente com os médicos, a partir da absorção da teoria dos miasmas e da ideologia higienista, no fim da década de 1920, os engenheiros conversavam e disputavam espaço com os urbanistas.

Deste modo, ao analisarmos as gestões de Francisco Pereira Passos (1902-1906), André Gustavo Paulo de Frontin (1919), Carlos Cesar de Oliveira Sampaio (1920-1922),

[1] CBN Brasil, *Deus abençoe o Rio': há seis meses no cargo, Crivella enfrenta críticas por cortes e diz que trabalho da prefeitura é "redentor".* Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/brasil-4045238. Último acesso em: 22 de fevereiro de 2024.

[2] CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril*: cortiços e epidemias na corte imperial. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

Alaor Soares Leme Prata (1922-1926) e Antonio da Silva Prado Júnior (1926-1930), à frente da administração da Prefeitura do Distrito Federal, traçaremos um panorama dos embates, interesses e visões de cidade dos engenheiros que tiveram posição de destaque na política carioca na Primeira República.

As reformas urbanas do Rio de Janeiro na Primeira República constituem um interessante campo de estudos e pesquisas historiográficas. Podemos dizer que, durante boa parte do século XX, diversos órgãos da administração pública e instituições como o Clube de Engenharia produziram textos laudatórios sobre os principais personagens nos debates sobre os melhoramentos urbanos[3]: os engenheiros. No entanto, historiadores como Jaime Larry Benchimol[4], Sergio Lamarão[5], Simone Kropf[6], Vânia Cury[7], Pedro Marinho[8], Maria Letícia Corrêa[9] e Marly Motta[10], dentre outros, analisaram, a partir dos anos 1980, de formas variadas, a ação desta categoria profissional de maneira mais crítica, apontando os diversos interesses que envolviam os debates sobre as reformas, intentando demonstrar qual foi o contexto que possibilitou uma atuação mais decisiva dos engenheiros na Primeira República. De outro lado, André Nunes de Azevedo procedeu a uma revisão da produção desse período, visando demonstrar que as medidas tomadas por Pereira Passos, marco no tema das reformas,

[3] A expressão refere-se ao conjunto de intervenções urbanas que, no período, visavam à criação de espaços públicos para uso compartilhado, à implementação de serviços públicos que facilitavam a vida dos cidadãos e à criação de "uma paisagem urbana considerada aprazível", com edifícios públicos e associada à cultura laica e moderna. Tratava-se, portanto, de reformas que promoviam a adequação das cidades aos parâmetros burgueses e europeus, eliminando-se, nelas, os espaços, práticas associados à herança colonial. FRANCO, Herta. Melhoramentos urbanos e as cidades brasileiras no Império: Rio de Janeiro e São Paulo. *Anais do Encontro Nacional da ANPUR*, 10: Encruzilhadas do planejamento: repensando teorias e práticas, anais. Belo Horizonte: ANPUR, 2003. Disponível em: <http://
unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/2267/2215>.

[4] 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.

[5] 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.

[6] 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.

[7] 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.

[8] 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.

[9] CORRÊA, Maria Letícia. 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.

[10] MOTTA, Marly Silva. 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.

haviam assumido um caráter estritamente técnico e ligado a um projeto civilizatório, para além das tensões subjacentes aos projetos[11].

Os primeiros projetos de remodelação urbana no Brasil datam do período da transferência da Corte portuguesa, em 1808, a partir da abertura de estradas, escolas e prédios públicos. Apesar da tentativa de dom João VI de promover estudos médicos para o Rio de Janeiro, faltou a criação de um plano mais sistematizado de ação, que só foi realizado pelo engenheiro Henrique de Beaurepaire Rohan, em 1843, que sugeria o arrasamento do morro do Castelo e o prolongamento de muitas ruas, tendo como ponto central a ação na região da Cidade Velha[12].

A partir da segunda metade do século XIX, os engenheiros ganharam relevância como categoria profissional preparada para enfrentar os novos tempos, motivados pelas inovações como o início da operação da primeira estrada de ferro e o aperfeiçoamento do sistema de transportes, o que aconteceu concomitantemente ao aumento da produção de café e da modernização dos processos beneficiamento do produto, visando o mercado internacional.

Após a epidemia de febre amarela que assolou a cidade em 1873, o ministro do Império, João Alfredo Correa de Oliveira, nomeou a Comissão de Melhoramentos do Rio de Janeiro, que foi responsável por sistematizar um plano conjunto de ação de melhoramentos urbanos. Esta comissão era formada pelos engenheiros Jerônimo Rodrigues de Morais Jardim, Marcelino Ramos da Silva e Francisco Pereira Passos e produziu dois relatórios, em 1875 e 1876, com sugestões de intervenções em diversos bairros da cidade.

No âmbito dos trabalhos da Comissão de Melhoramentos, previa-se a construção e 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 recursos disponíveis para as desapropriações necessárias a esses empreendimentos. Por 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 periféricas[13].

---

[11] AZEVEDO, André Nunes. A grande reforma urbana do Rio de Janeiro: Pereira Passos, Rodrigues Alves e as ideias de civilização e progresso. Rio de Janeiro: Mauad X, 2016.

[12] ANDREATTA, Verena. *Cidades quadradas, paraísos circulares*. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX. Rio de Janeiro: Mauad X, 2006.

[13] 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: SANGLARD, Gisele; ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de, SIQUEIRA, José Jorge (Orgs.). *História Urbana: memória, cultura e sociedade*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013. p. 203.

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 ao combate das doenças enquanto fenômeno coletivo, a partir da análise de suas causas e de formas de defesa contra sua disseminação[14]. Um dos elos entre médicos higienistas e engenheiros sanitaristas era a teoria dos miasmas que, comungada por ambas as categorias, estava assentada na ideia de que esses se originavam a partir das exalações de pessoas e animais doentes, de emanações dos pântanos ou de objetos em decomposição[15] 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, infectado e decomposições de matérias vegetais e animais nos relatórios de médicos e engenheiros que tentavam combater os miasmas "mortíferos"[16]. A circulação de livros sobre a higiene pública e a questão da salubridade tiveram como resultado mais latente uma série de estudos e 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.

Na visão de Vânia Cury, os engenheiros tomaram para si o dever moral de levar adiante o processo civilizatório nacional a partir das transformações e aperfeiçoamento das condições materiais[17]. Por outro lado, existia um imaginário relativo à possibilidade de uma gestão científica para gerir a cidade, que estaria acima de interesses particulares e dos conflitos, impulsionando a seleção de agentes técnicos, como era o caso dos engenheiros, para importantes cargos na administração pública[18]. Então, ao assumir o comando da estrutura do Estado, essa categoria profissional garantiu legitimidade para liderar as

[14] 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.
[15] 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, 2005. s/p.
[16] 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. p. 2.
[17] CURY, Vânia Maria. *Op. Cit.* p. 38.
[18] CHALHOUB, Sidney. *Op. Cit.* p. 35.

intervenções na cidade, opondo técnica à política, sendo responsável pela constituição de uma elite burocrática na gestão pública[19].

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)[20], originalmente uma dissertação de mestrado defendida no Programa de Planejamento Urbano e Regional do COPPE/UFRJ. 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 Janeiro" [21], 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 desses projetos.

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. Com a nomeação de Francisco Pereira Passos 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 retas" – expressão utilizada pelos críticos do governo para descrever o modo de agir dos engenheiros[22].

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 ação do capital imobiliário.

No que se refere às obras de melhoramentos, o plano da Prefeitura do Distrito Federal concentrou-se na abertura de grandes eixos de circulação, 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

[19] MOTTA, Marly. *Rio, cidade-capital*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004. p.22.
[20] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.* p. 15.
[21] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.* p. 17.
[22] CARVALHO, Maria Alice Rezende de. Governar por retas: engenheiros na Belle Époque carioca. In: _____. *Quatro vezes cidade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994. p. 68.

ligação do Largo da Prainha à Rua Uruguaiana e a da Praça Tiradentes à avenida do novo cais[23].

Nascido no Rio de Janeiro em 1860, Paulo de Frontin teve atuação de destaque nos debates sobre os melhoramentos urbanos do Rio de Janeiro, sendo convidado para assumir a Prefeitura do Distrito Federal em 1919. Formado em engenharia civil pela Escola Central, foi encarregado das obras de abertura da Avenida Central. Foi fundador e diretor da Companhia de Melhoramentos do Brasil, atuando ao lado de Carlos Sampaio. Sua trajetória como engenheiro esteva ligada à política, tendo em vista que foi senador e membro ativo nas discussões parlamentares. Mesmo a prefeitura estando em dificuldades financeiras, Paulo de Frontin encampou grandes obras de infraestrutura urbana, como a reconstrução da Avenida Atlântica, que havia sido destruída por uma ressaca.

Carlos Cesar de Oliveira Sampaio nasceu em 13 de setembro de 1861, no Rio de Janeiro. Matriculou-se no curso de engenharia civil da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, em 1875. Foi um dos fundadores do Clube de Engenharia, professor da Escola Politécnica e da Escola da Marinha, posteriormente denominada Escola Naval. Ao lado de outros engenheiros como Luiz Rafael Vieira Souto e Paulo de Frontin, foi responsável por levar à frente uma série de empreendimentos sob a rubrica de melhoramentos urbanos no período final do Império e na Primeira República, com destaque para a operação que ficou conhecida como "Água em seis dias", liderada pelo último, e também para a demolição do morro do Senado, em 1887.

Sampaio teve atuação de destaque como empresário, a partir tanto da criação de empresas vinculadas às obras das reformas urbanas como da atuação como intermediário de investidores estrangeiros que chegaram à capital republicana, principalmente no contexto da "Segunda Revolução Industrial", responsáveis por levar adiante, em países como o Brasil, o processo de modernização. Nesse sentido, Carlos Sampaio desempenhou papel importante junto ao Grupo Light e aos empresários Percival Farquhar, Frederick Stark Pearson e Alexander Mackenzie que desejavam realizar uma série de serviços no país, principalmente o fornecimento de força elétrica para a indústria, a iluminação pública e a expansão dos transportes coletivos elétricos e telefones.

Com a renúncia do prefeito Milcíades de Sá Freire, em 1920, Carlos Sampaio foi convidado pelo presidente Epitácio Pessoa para assumir o cargo de prefeito do Distrito Federal, tendo como incumbência preparar a cidade para a Exposição Internacional do

[23] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit*. p. 238.

Centenário da Independência, que iria ocorrer em 1922. Chegou ao comando da prefeitura afirmando também que sua escolha havia sido exclusivamente técnica e que sua gestão estava preocupada com o progresso material da cidade. Sua administração foi marcada pela demolição do morro do Castelo e por uma série de melhoramentos que visavam adequar a cidade para a Exposição.

Alaor Prata Leme Soares sucedeu a Carlos Sampaio em 1922. Nascido em Uberaba, formou-se em engenharia civil pela Escola Politécnica de São Paulo. Antes de assumir a gestão do Distrito Federal, foi vereador de sua cidade natal e deputado federal entre 1909 e 1922, participando de comissões relacionadas aos problemas urbanos. Empresário ligado ao setor têxtil, ocupou o cargo de vice-presidente da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro, entre 1940 e 1942. Em 1958 publicou o livro intitulado *Recordações da vida pública* em que buscou se defender das severas críticas que sofreu enquanto era prefeito, alegando, em seu favor, ter recebido a prefeitura com dificuldades financeiras decorrentes do aumento das despesas contraídas pelo seu antecessor para a realização das obras de urbanização e saneamento.

A paralisação das obras iniciadas por Carlos Sampaio não representou o fim das discussões sobre as reformas urbanas na gestão Alaor Prata. Neste governo, houve a defesa da necessidade e importância da criação de um plano coordenado, que deveria privilegiar a estética e a higiene, mas também as condições financeiras da municipalidade. Em seu discurso de posse, Alaor Prata defendeu a estabilização econômica do município, afirmando que precisava conhecer com exatidão as finanças, antes de apresentar quais medidas iriam ser implementadas em seu governo[24].

Segundo Lucia Silva, a nomeação de Alaor Prata estava ligada à sua proximidade com o presidente Arthur Bernardes, que necessitava de alguém de inteira confiança para controlar as dissidências oligárquicas que estavam agrupadas na Reação Republicana. Para tanto, Prata gostava de sublinhar que fora "enérgico"[25] na política municipal.

Antônio da Silva Prado Júnior foi o sucessor de Alaor Prata na Prefeitura do Distrito Federal. Era filho do deputado Antônio da Silva Prado, que gozava de grande presença na política paulista e brasileira. Foi convidado pelo presidente Washington Luís, em 1926, para assumir o cargo de prefeito, apesar da falta de experiência política anterior. Até ser escolhido para governar a capital do país, Prado Júnior não havia exercido nenhum cargo público –

[24] SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Situação financeira*. p. 78.
[25] 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. p. 59

logo, sua escolha pode estar relacionada ao fato de ser oriundo da influente família paulista, ligada às elites que governavam o país.

Aproximando-se da gestão de Carlos Sampaio, que fora marcada por muitas obras, Prado Junior, formado pela Escola Politécnica de São Paulo, foi responsável pelo convite ao urbanista francês Alfred Agache para criar o primeiro plano de remodelação, extensão e embelezamento da cidade do Rio de Janeiro. A retomada das obras de melhoramentos, naquela altura, podia estar ligada a uma melhoria na economia do país, com a entrada de capitais estrangeiros e também à política de valorização do café.

Segundo Lucia Silva, a opção de Prado Júnior de fazer grandes gastos era desejo da população e da elite que apoiava o prefeito e, além disso, a ideia de organização de um plano começava a fazer parte das discussões na imprensa local[26]. As obras paralisadas por Alaor Prata, sob a justificativa de falta de recursos, foram reiniciadas por Prado Júnior, como o término da demolição do morro do Castelo e a urbanização da área conquistada após o desmonte, com a construção das avenidas Presidente Antonio Carlos, Almirante Barroso, Nilo Peçanha e Erasmo Braga, o que, como veremos, gerou uma série de disputas sobre os rumos que os melhoramentos iriam tomar.

O convite feito a Alfred Agache está relacionado à disseminação do pensamento urbanista nas regiões periféricas, que eram vistas como menos resistentes aos processos de remodelação urbana, se comparadas ao que ocorria na Europa, segundo demonstrou Luis Cesar Queiroz Ribeiro[27]. Cabe destacar que o Plano Agache não chegou a ser implantado, mas nos revela certas visões sobre o reordenamento da cidade: a criação de galerias de pedestres nas grandes avenidas e a importância dada à beleza e à estética como meios ligados à divisão social e funcional do espaço urbano, característica da modernização conservadora que era difundida no país no período.

Conforme foi possível observar, ao ocuparem a estrutura administrativa da cidade, os engenheiros se empenharam em deixar alguma marca em suas gestões e também demonstraram quais eram as visões de cidade que partilhavam.

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, defendia a importância de um saber exclusivamente técnico na formulação dos projetos de

[26] Silva, Lucia. *Op. Cit*. p. 72.
[27] RIBEIRO, Luis Cesar Queiroz. Formação do capital imobiliário e a produção do espaço construído no Rio de Janeiro-1870-1930. *Espaços & Debates*. São Paulo, v. 5, n. 15, 1985. p. 106.

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.

No entanto, para além do discurso que privilegiava a técnica, entendemos que o que possibilitava a ação 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" [28]. Assim, seguindo a sugestão de Vania Cury, a influência que exerceram na administração pública brasileira assegurou-lhes o acesso aos principais postos de gestão, sob o argumento de que ali podiam empregar uma competência específica, que lhes era essencial.

Durante o desenvolvimento da pesquisa de mestrado sobre Carlos Sampaio, defendida no Programa de Pós-Graduação em História Social da UERJ (PPGHS – UERJ), foi possível observar os conflitos nas relações entre os prefeitos da cidade, principalmente sobre os temas relativos aos melhoramentos urbanos. Mesmo após o fim de seu mandato, Sampaio continuou publicando artigos na imprensa com o objetivo de defender o legado de sua gestão, sobretudo frente às críticas apresentadas pelo seu sucessor, Alaor Prata. Sampaio buscou, também, demarcar o raio de atuação dos engenheiros, arquitetos e urbanistas, a partir do convite do prefeito Prado Júnior ao urbanista francês Alfred Agache, na segunda metade da década de 1920.

Deste modo, a presente tese é um desdobramento das leituras de textos e fontes que venho realizando desde a iniciação científica, iniciada em 2011, sobre a ação dos engenheiros na cidade durante a Primeira República, tendo continuidade na pós-graduação. A partir do balanço e da revisão das interpretações sobre a gestão de Pereira Passos, formulada a partir da leitura de André Nunes de Azevedo sobre o tema, entendemos que se faz necessário criar um panorama historiográfico mais amplo acerca dos diversos projetos de melhoramentos urbanos ocorridos em fins do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, bem como a dos demais engenheiros prefeitos do Rio de Janeiro no período. Teve destaque sua intervenção propriamente política nos debates, nos quais se apresentavam como portadores de uma autoridade técnica, estando associados, ainda, a interesses econômicos.

Por outro lado, compreendemos que a gestão de Prado Júnior vai representar uma mudança importante de paradigma relativo à atuação dos engenheiros, que fora sinalizado por

[28] CURY, Vania. *Op. Cit.* p. 17.

Carlos Sampaio, em seus textos críticos à vinda do urbanista Agache ao Brasil. 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"[29].

A partir da análise dos discursos e das ações dos engenheiros à frente da administração municipal da capital federal nos anos de 1920, buscamos contribuir para os estudos referentes à ação desta categoria profissional nos debates sobre a modernização no Brasil, mas também na defesa do seu campo de atuação, que foi ameaçado pela emergência dos urbanistas em fins dos anos de 1920. Entende-se que essas ações tinham por objetivo reordenar o tecido urbano, sintonizando a Capital Federal com o que era apresentado como progresso para aquela época. A análise do conjunto de fontes produzidas por esses personagens é importante para se pensar a atuação dos engenheiros que ocuparam cargos na administração da máquina pública durante a Primeira República.

Esta tese tem como objetivos centrais compreender de qual forma foram criados e defendidos argumentos para os diversos projetos de empreendimentos e melhoramentos urbanos no Rio de Janeiro na Primeira República; analisar os temas reiterados nos textos dos engenheiros prefeitos, suas visões sobre cidade e os embates que mantiveram quando do exercício do executivo municipal; apresentar, de forma crítica, um amplo panorama dos estudos historiográficos sobre o tema, que estão sendo produzidos desde os anos de 1980; contribuir para os debates acerca dos diversos projetos de melhoramentos urbanos do Rio de Janeiro, percebendo que as intervenções específicas dos engenheiros estavam associadas a interesses econômicos e políticos que podem ser demonstrados a partir de análise da documentação produzida no âmbito de suas gestões; compreender as interfaces existentes entre os discursos produzidos por engenheiros, médicos e urbanistas sobre a cidade, no período delimitado pela pesquisa.

Os engenheiros formularam uma série de projetos e foram responsáveis por uma série de intervenções na cidade no período desde o último quartel do século XIX até final da década de 1920, a partir de argumentos apresentados como científicos e dotados de neutralidade. A elaboração deste trabalho teve como hipótese central a ideia de que os

[29] KESSEL, Carlos. *Carlos Sampaio, urbanista carioca.* Sem editora. p. 8.

melhoramentos urbanos estavam ligados à integração da capital federal aos rumos da modernização capitalista, expressa, como já indicado, na sua associação aos interesses de investidores estrangeiros, que então instalavam suas empresas no Brasil. Esses atores buscavam assim a expansão dos seus negócios e das transações que estavam fazendo no país, principalmente no ramo da construção civil, do desenvolvimento dos transportes, dos serviços de telefonia e da oferta de energia.

Os projetos dos engenheiros assumiram expressões técnicas e concepções específicas ligadas ao diálogo e à incorporação com um campo de saberes sobre a cidade, resultado mesmo dos diálogos com profissionais como os médicos sanitaristas e, mais tarde, com o nascente urbanismo dos anos vinte. Apesar do enraizamento em interesses subjacentes à expansão urbana, seus projetos revelam concepções e valores associados aos diferentes grupos sociais vivendo na cidade, como os trabalhadores, os pobres e os setores de elite, visando também a um projeto civilizacional em voga no período e que estava ligado ao que era entendido como progresso nos países desenvolvidos. Desta forma, costumes europeus deveriam ser adaptados ao modo de vida no Brasil.

Outra ideia que será defendida neste trabalho é a de que houve uma transformação na atuação dos engenheiros, ao longo da Primeira República, tendo em vista que, enquanto no começo do período estes se apresentavam e eram vistos como detentores da competência técnica e do saber sobre a cidade, vão pouco a pouco, sobretudo nos anos 1920, perdendo esse protagonismo, com o advento dos urbanistas. Caberia assim investigar essa ruptura final, que pode indicar não apenas uma mudança do campo do saber, mas, também, uma ruptura associada à forma de gestão das cidades, fruto dos embates e das resistências da primeira fase das reformas.

Entendemos que as reformas urbanas precisam ser compreendidas a partir dos processos de modernização[30] que integram o Brasil, desde a chamada "Segunda Revolução Industrial". Deste modo, é possível inferir a ação de engenheiros, médicos e urbanistas, profissionais que conferiram um caráter técnico às intervenções voltadas à remodelação urbana (as chamadas "reformas"), dentro de um processo mais amplo, dizendo respeito ao crescimento da população, mas também à mais ampla integração da economia brasileira aos

[30] Segundo Marshall Berman, 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 Berman, "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.

fluxos internacionais de mercadorias e capitais, bem como de ideias, visões e concepções científicas sobre o tema da cidade.

A leitura dos textos, livros, artigos, cartas e produzidos pelos engenheiros foi feita a partir da contribuição de Angela de Castro Gomes, que realizou uma ampla reflexão sobre o que se chamou de escrita da si. Segundo a historiadora, a produção de si pode ser compreendida como um diversificado conjunto de ações, que vão desde a "escrita de si até a constituição de uma memória de si"[31]:

> Os indivíduos e os grupos evidenciam a relevância de dotar o mundo que os rodeia de significados especiais, relacionados com suas próprias vidas, que de forma alguma precisam ter qualquer característica excepcional para serem dignas de ser lembradas[32].

Deste modo, a análise da produção escrita dos engenheiros-prefeitos sugere quais eram as visões de cidade e administração que eles defendiam, não entendendo que os documentos por eles escritos tratavam de relatar o que havia ocorrido, mas sim de sublinhar o que "o autor diz que viu, sentiu e experimentou em relação a um acontecimento"[33].

No que se refere às redes de sociabilidade elencadas ao longo dos capítulos, entendemos que elas são importantes para garantir o lugar de ação dos personagens estudados. Conforme demonstrou Marieta de Moraes Ferreira, as redes de sociabilidade podem ser herdadas de família, mas também são construídas ao longo da trajetória nas instituições de ensino e de classe[34]. No caso dos engenheiros, foi possível perceber a importância da família na manutenção das redes, mas também o papel central desempenhado por instituições, como o Clube de Engenharia e a Escola Politécnica, na criação de vínculos dos prefeitos.

Outro conceito que aparece em destaque na tese é o de rodoviarismo, importante ideia para entender a ação de Prado Junior, Alfred Agache e Washington Luís entre 1926 e 1930. Então, podemos afirmar que entendemos por rodoviarismo:

> Por rodoviarismo, conceituamos todo o conjunto de ações e objetos direta e indiretamente relacionados aos vários elementos componentes do modal rodoviário (construção e pavimentação de estradas de rodagem, veículo, petróleo, políticas públicas, investimento, base normativa, engenharia, mentalidade, entre outros), cuja compreensão demanda a análise de aspectos conjunturais e estruturais, técnicos e políticos, que tornaram possível a sua emergência, expansão e consolidação no país, com profundos impactos em sua configuração territorial. Ou seja, o rodoviarismo precisa ser enquadrado na ótica da economia política e, mais

[31] GOMES, Angela de Castro. Escrita de si, escrita da História: a título de prólogo. In: GOMES, Angela de Castro (Org.) *Escrita de si, escrita da história*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004. p. 11.
[32] *Ibidem.* p. 11.
[33] *Ibidem.* p. 15.
[34] FERREIRA, Marieta de Moraes. Correspondência familiar e rede de sociabilidade. In: GOMES, Angela de Castro (Org.) *Escrita de si, escrita da história*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004. pp. 241-256.

> além, envolvido por um conjunto simbólico e ideológico que remete à típica modernidade da segunda Revolução Industrial – o entrelaçamento da indústria do petróleo com os valores ligados à velocidade e capilaridade territorial (transporte porta-a-porta)[35].

Buscando atingir os objetivos desta pesquisa, consultamos um conjunto de documentos formados por relatórios, pareceres técnicos e laudos que foram formulados pelos engenheiros prefeitos na Primeira República e também por revistas de associação de classe, como era o caso da *Revista do Club de Engenharia*. A partir destes registros será possível inferir quais eram as visões e discussões sobre a cidade e as reformas urbanas que estavam sendo debatidas na capital republicana.

Os engenheiros e urbanistas também editaram suas ideias em livros, como *Memória Histórica (1930),* que foi produzido por Carlos Sampaio; *Cidade do Rio de Janeiro, remodelação, extensão e embelezamento (1928),* escrito por Alfred Agache; *Recordações da vida pública (1959),* de Alaor Prata, dentre outros exemplos. Deste modo, os livros, reunindo por vezes artigos saídos antes na imprensa, constituem farta produção intelectual desses agentes e nos proporcionam um retrato bastante diverso dos debates acerca da remodelação urbana.

Disponíveis para consulta no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, os boletins da Prefeitura do Distrito Federal, que publicizam os decretos promulgados pelos engenheiros e que também contam com os discursos dos prefeitos e ações do executivo municipal, foram fundamentais para a realização desta pesquisa.

Quanto à metodologia utilizada, pode-se dizer que foi assentada na análise de conteúdos expressos nos textos selecionados dessas gestões, em busca de visões sobre a cidade preconizadas pelos prefeitos engenheiros. Este trabalho foi feito a partir da proposta de Pierre Bourdieu, que apontou a importância de situar os personagens ou conjunto de atores no interior do campo profissional, científico ou ideológico do qual fazem parte, estabelecendo relações entre a posição adotada pelos engenheiros-prefeitos dentro do campo intelectual que integram[36]. A leitura foi referenciada a partir da tentativa de relacionar os projetos produzidos pelos personagens com o processo de modernização do país, que foi orientado por um grupo dirigente do qual os engenheiros faziam parte. Interessa-nos, por fim, produzir um balanço da produção acadêmica sobre o tema, também como fonte de análise acerca dos debates que se preocupavam com as reformas urbanas.

---

[35] GRANDI, Guilherme e HUERTAS, Daniel. Dos primórdios à institucionalização do rodoviarismo no Brasil (1893-1945). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, a. 184(491). Jan/abr 2023. p. 19.

[36] BOURDIEU, Pierre. *Economia das trocas simbólicas.* São Paulo: Perspectiva, 2017. p. 186.

A arquitetura dos capítulos

No primeiro capítulo da tese, intitulado *De "agentes do progresso" ao "Haussmann tropical": uma análise da historiografia acerca dos engenheiros nos debates sobre as reformas urbanas*, abordaremos a importância da historiografia sobre os engenheiros e a engenharia na Primeira República, apresentando quais foram as principais contribuições dos estudos realizados até o presente momento sobre este tema. Entendemos que estes trabalhos jogaram luz sobre a atuação da categoria profissional dos engenheiros no período acima mencionado, tendo como ponto de partida o fato desses personagens terem participado ativamente dos debates sobre os melhoramentos urbanos, ainda nos últimos anos do Império.

No segundo capítulo, sob o título de *"Governar por retas": o protagonismo dos prefeitos Pereira Passos, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio nos melhoramentos urbanos*, analisamos as trajetórias e gestões de três engenheiros que protagonizaram as discussões sobre os melhoramentos urbanos e, em suas administrações, colocaram em prática um conjunto de medidas que alteraram de modo significativo a urbe: Francisco Pereira Passos (1903 – 1906), André Gustavo Paulo de Frontin (1919) e Carlos Sampaio (1920 – 1922). Tivemos como objetivo adentrar nos debates entre os engenheiros e seus interlocutores sobre as suas ideias e concepção da cidade, além de refletir sobre como esses personagens pensaram a questão da administração pública. Imbuídos dos conceitos de civilização e progresso, tão em voga na época, os prefeitos tiveram participação fundamental nas intervenções urbanísticas do Distrito Federal, travando diálogos com outras categorias profissionais, como os médicos e urbanistas. Cabe destacar, que o movimento reformador estava em consonância com o projeto de modernização do Brasil posto em prática na Primeira República.

No terceiro capítulo, temos como objetivo analisar uma importante mudança ocorrida no modo dos engenheiros governarem a cidade a partir de 1922. O início do mandato de Alaor Prata marcou uma reconfiguração do papel desempenhado pelo prefeito nos debates sobre as reformas urbanas. Se até Carlos Sampaio os engenheiros chefes do Executivo buscaram protagonizar, e até mesmo personalizar, o debate e ação reformadora do Distrito Federal, a partir da gestão Prata há a integração de novos agentes, como os urbanistas, na cena dos melhoramentos urbanos.

Juntamente de Antônio Prado Júnior, que governou a cidade entre 1926 e 1930, Alaor Prata abriu espaço para que técnicos, que eram funcionários da Prefeitura, pudessem participar mais ativamente do debate sobre os melhoramentos urbanos, a partir da criação de

comissões. Além disso, destacamos que foi na gestão Prado Júnior que o urbanista francês Alfred Agache foi convidado para criar um plano geral de urbanismo da capital federal, buscando dar uma solução para a área conquistada após a demolição do morro do Castelo.

Ao longo do último capítulo da tese, chamado de "*Para além de interventores: ampliando o papel dos prefeitos do Distrito Federal na Primeira República*", temos como objetivo entender quais foram os modos de ação encontrados pelos engenheiros-prefeitos durante as suas respectivas gestões, percebendo os principais aspectos da estrutura político-administrativa da cidade nessas gestões, analisando decretos editados e as publicações oficiais.

1 DE "*AGENTES DO PROGRESSO*" AO "*HAUSSMANN TROPICAL*": UMA ANÁLISE DA HISTORIOGRAFIA ACERCA DOS ENGENHEIROS NOS DEBATES SOBRE AS REFORMAS URBANAS

1.1 – Os postulados sobre a cidade moderna

Ao velejar em torno do Pão de Açúcar, os portugueses chegaram ao que hoje chamamos de Rio de Janeiro e encontraram um território marcado pela exuberância de sua natureza. Aos poucos, o território que originou a cidade foi sendo invadido, ocupado e colonizado por europeus, ganhando importância fundamental após a descoberta do ouro e da exploração aurífera na região das Minas Gerais, tornando-se, inclusive a capital do Brasil, em 1776, tendo em vista a proximidade com a região mineradora. Como consequência da invasão napoleônica a Portugal, a Corte portuguesa transferiu a sede para o Rio de Janeiro. Neste momento, a cidade começou a sofrer algumas transformações urbanísticas, visando receber a família real, que ficaria hospedada no Brasil até 1820. No período joanino, foram construídos edifícios, como a Biblioteca Real, o Teatro São João e o Jardim Botânico, instituições culturais e científicas que tinham por objetivo elevar a um padrão ilustrado a colônia portuguesa.

Em meados do século XIX, os debates sobre a questão da salubridade nas cidades começaram a ganhar fôlego não só no Brasil, mas em outras partes do mundo. Pode-se constatar que, neste primeiro momento, nos Estados Unidos e na Europa, a intervenção sanitária privilegiou a centralização dos sistemas de fornecimento de água às unidades habitacionais, mas também se preocupou com a criação de redes de coleta de esgoto[37].

A preocupação com a salubridade estava ligada à ideia de que as condições do ambiente urbano eram a causa das várias doenças e da elevada taxa de mortalidade nas cidades. Deste modo, médicos, químicos, físicos, homens de letras e engenheiros reconheceram a urbe como um local nocivo à saúde humana. Neste contexto surge a teoria dos miasmas, segundo a qual o ar, corrompido por toda sorte de exalações e não conseguindo circular de forma eficiente nas habitações, é considerado um inimigo da salubridade. Do mesmo modo, a umidade que impregna as superfícies da cidade e das edificações também é considerada como causadora das doenças. Por fim, segundo Britto, o próprio homem é visto

[37] MURTHA, Ney Albert, CASTRO, José Esteban e HELLER, Léo. Uma perspectiva histórica das primeiras políticas públicas de saneamento e recursos hídricos no Brasil. *Ambiente e sociedade*. São Paulo, v. XVIII, n.3, jul.-set de 2015, p.199.

como seu inimigo, tendo em vista que suas excretas (respiração, transpiração e excrementos) causam diversos males[38].

De acordo com o autor, tratando do Rio de Janeiro:

> O ambiente da cidade era considerado extremamente insalubre. A questão era objeto de reflexão de médicos e administradores municipais que, seguindo as teorias europeias, identificavam na cidade um grande problema sanitário decorrente do clima quente e muito úmido e das características do sítio da cidade, imprensada entre o mar e a montanha, formado por terrenos situados abaixo do nível do mar, que dificultavam o escoamento das águas, o que gerava a formação de áreas pantanosas e águas estagnadas. Estas características do sítio associadas a problemas decorrentes da ocupação, como o acúmulo de lixo em terrenos baldios e o sepultamento de mortos no interior das igrejas ou em cemitérios anexos às mesmas, eram considerados causas das doenças endêmicas e epidêmicas.[39]

Desse modo, como é possível observar, a cidade no século XIX era entendida como lugar insalubre. Ao perceber-se esse problema, surgiu uma mentalidade que argumentava ser importante a criação de mecanismos para poder atacar os problemas da urbe e, para tanto, definiram-se os agentes responsáveis por operar as transformações necessárias para a promoção da salubridade. Uma série de técnicas, tecnologias e materiais começou a ser criada para solucionar a questão urbana, sendo importadas para o Brasil e incorporadas no país. A partir deste período, em meados do século XIX, observa-se uma troca de saberes entre médicos e engenheiros que buscavam os métodos para gerir o problema da insalubridade das cidades.

Segundo Giovana Mastromauro, enquanto os médicos se preocuparam com as questões relativas à higiene pública, os engenheiros sanitaristas buscaram apontar soluções para os problemas discutidos pelos médicos[40]. O mesmo processo, conforme Britto, é acompanhado pela importação de modelos técnicos do exterior.

> Em meados e fim do século XIX, caracteriza-se não só pela importação de modelos técnicos, mas também pela progressiva consolidação no país um conhecimento técnico no campo da engenharia. Forma-se um corpo técnico que vai substituir os médicos em diferentes setores da administração pública. Os engenheiros vão projetar e administrar redes e sistemas de saneamento, atuando junto as firmas internacionais. (...) O sistema de abastecimento de água, cujo projeto e gestão é feito por engenheiros nacionais, permanece na esfera pública, mas tem construção viabilizada através de capitais privados, usando equipamentos importados. O

[38] BRITTO, A. L. A questão sanitária, a técnica e a modernidade: discutindo a origem das infra-estruturas de saneamento no Rio de Janeiro. Anais: *Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, v. 10, n. 3, 2012. p.2.
[39] *Ibidem*. p.2.
[40] 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 jul./dez. 2010. Ver também: BRESCIANI, Maria Stella. Cidade e História. In: OLIVEIRA, Lucia Lippi. *Cidade*: história e desafios. 1ª ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002.

> sistema de esgotamento vai ser implantado pela firma inglesa, na qual trabalham engenheiros brasileiros, usando equipamentos importados[41].

Um dos elos entre médicos higienistas e engenheiros sanitaristas era a mencionada teoria dos miasmas que, comungada por ambas as categorias, estava assentada na ideia de que esses se originavam a partir das exalações de pessoas e animais doentes, de emanações dos pântanos ou de objetos em decomposição[42], que tornavam o ar impuro, e podiam ser comprovadas, por exemplo, a partir do mau cheiro.

Mastromauro assinala que era frequente a utilização de termos como emanações nocivas, pântanos, insalubridade, ar insalubre, mortífero, infectado e decomposições de matérias vegetais e animais nos relatórios de médicos e engenheiros que tentavam combater os miasmas "mortíferos"[43]. A circulação de livros sobre a higiene pública e a questão da salubridade tiveram como resultado mais latente uma série de estudos e proposições sobre a organização do espaço urbano, ou seja, a criação de normas e orientações para a construção de moradias e para a realização de obras públicas, como o alargamento de ruas, a arborização da cidade e a distribuição de água.

Ao estudar a relação entre disputas doutrinárias do higienismo e a problemática do saneamento do Rio de Janeiro, Jaime Benchimol destacou a existência de uma corrente higienista que se preocupava em buscar a prevenção ou combate da doença a partir da identificação das causas cósmicas e sócio-históricas, tendo a teoria dos miasmas recebido destaque neste momento[44]. Os miasmas eram apresentados como os causadores de uma série de doenças, sendo as emanações nocivas as responsáveis por atacar o corpo humano, principalmente em regiões pantanosas, em que o ambiente era ainda mais insalubre, conforme salientou o médico Napoleão Chernoviz:

> Tomando a palavra em sua accepção toda, consideram-se este título todas as emanações nocivas, que corrompem o ar e atacam o corpo humano. Nada há mais obscuro do que a natureza intima dos miasmas: conhecemos muito as causas que os originam; podemos apreciar grande numero de seus efeitos perniciosos, e apenas sabemos o que elles são. Submetendo-os a investigação de nossos sentidos. Só o olfato nos pode advertir da sua presença: não nos é dado toca-los nem vê-los. A chimica mais engenhosa perde-se na sutileza das doses das combinações miasmáticas: de ordinário, nada descobre no ar insalubre e mortífero que d´elles esteja infectado, e quando consegue reconhecer n´elle uma proporção insólita, ou a

[41] *Op. Cit*. p.7.
[42] 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, SP, 2005. s/p.
[43] MASTROMAURO, Giovana Carla. *Op. Cit.* p. 22.
[44] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.*. p. 33.

> presença accidental de algum principio gazoso, não nos releva senão uma diminulissima parte do problema. (...) Dizemos, por conseguinte, a sua composição intima, e occupemo-nos de suas causas, effeitos e dos meios preservativos. Os miasmas fazem parte desse systema geral de imanações, que tem tão grande parte na natureza. Cada ente os recebe e os transmite reciprocamente. Nesta troca continua de elementos, operam-se as misturas, as separações, as combinações mais variadas. Em certos casos, nascem miasmas, espécie de venenos voláteis, invisíveis, impalpáveis, cujas fontes são felizmente conhecidas e que podemos evitar ou destruir. As condições que favorecem os desenvolvimentos miasmáticos estão bem determinadas. Os pântanos offerecem-se em primeiro lugar. Ninguém ignora quanto são comuns, sobre o globo, as moléstias, e especialmente intermitentes benignas ou perniciosas que provem delles. Estes effluvios pantanosos, cujos insalubres effeitos sobem pela decomposição das matérias vegetaes e animaes, são sobretudo temíveis nos paizes quentes visto que a atividade da putrefação está na razão direta do calor[45].

A teoria miasmática foi a mais importante dentre as explicações para as causas das epidemias entre o século XVIII e meados do XIX. A partir dessa base defendiam-se ideias como as condições das moradias da população pobre, isentas de ventilação e com grande número de pessoas, explicavam, respectivamente, a eclosão e o alastramento de doenças. A tuberculose, a cólera e a febre amarela, por exemplo, eram justificadas a partir desta concepção higienista que enxergava nas aglomerações e nas péssimas condições de infraestrutura das habitações a causa das constantes epidemias que assolavam a cidade do Rio de Janeiro.

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 população[46].

Foi nesses estudos que 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 "vícios"[47]. Reside nesse entendimento, assim, a tentativa de criar uma legislação dispondo sobre a

[45] CHERNOVIZ, Napoleão *apud* 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.
[46] 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.
[47] CHALHOUB, Sidney. *Op. Cit.* p. 29.

qualidade desse tipo de moradias, prevendo medidas como a coleta regular do lixo, a limpeza das latrinas e a abertura de janelas nas edificações[48].

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 cidade[49].

Albert Murtha e Léo Heller destacam que, com a confluência de argumentos sanitários, econômicos e políticos, que acabaram por inserir as ações sanitárias no centro das discussões governamentais, algumas intervenções públicas foram reconhecidas como medidas eficazes no controle das epidemias, graças aos trabalhos de John Snow, Robert Koch, Louis Pasteur e outros. A construção de redes de coleta de esgotos sanitários, então, passou a ser resposta para as epidemias de cólera e o tratamento das águas de abastecimento, por filtração, receberia também a confirmação empírica da sua eficácia[50].

> Um dos efeitos virtuosos dessa agitada segunda metade do século XIX, em que técnicos, tecnologias e materiais foram importados para a estruturação de serviços urbanos, seria a incorporação de conhecimentos e experiências pela florescente engenharia nacional e a emergência de corpos de engenheiros que substituíram os estrangeiros na implantação de serviços sanitários e exerceriam forte influência sobre a administração pública. Representou, por um lado, a modernização urbana, e por outro, mais um movimento de integração ao círculo internacional do imperialismo financeiro (...). A abertura para a exploração direta dos serviços públicos pelo capital estrangeiro denotou o caráter empresarial das iniciativas e sua característica fundamental, de restringir o acesso exclusivamente à parcela da sociedade com condições de bem remunerar os capitais aplicados[51].

Os debates sobre as causas e efeitos das epidemias continuaram a movimentar os médicos no último quartel do século XIX quando, nas décadas de 1880 e 1890, ganharam relevância a teoria bacteriológica e os estudos que apresentavam a hipótese de combinação de múltiplos fatores (telúricos, climáticos e sociais) para o aparecimento das doenças:

> Os higienistas do Rio e de outros centros do Sudeste passaram a sustentar concepções cada vez mais divergentes acerca do modo como se originavam e

[48] CHALHOUB, Sidney. *Op. Cit.* p. 31.
[49] *Ibidem*. p. 35.
[50] MURTHA, Ney Albert, CASTRO, José Esteban e HELLER, Léo. Uma perspectiva histórica das primeiras políticas públicas de saneamento e recursos hídricos no Brasil. *Ambiente e sociedade*. São Paulo, v. XVIII, n.3, jul.-set de 2015, p.199.
[51] *Ibidem*. p.200-201.

> difundiam as epidemias de febre amarela e, consequentemente, acerca das medidas adequadas ou prioritárias para sanear as cidades, porquanto estavam todos de acordo num ponto: a doença constituía a chave ou a síntese ou, ainda, a manifestação predominante da insalubridade urbana, que se confundia com a insalubridade do país[52].

Apesar das divergências, 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 otimismo "sem limites", em função das conquistas da ciência e da técnica[53] e na derrota das doenças. Desse modo, ao longo do século XIX o conceito de civilização passou a estar relacionado com a ideia da melhoria constante, ou seja, de uma evolução em movimento capitaneada pelas sociedades ocidentais, conforme assinalado por André Azevedo[54]. Esse percurso teria como finalidade e consequência levar a civilização e o progresso para todas as partes do mundo.

Segundo Ivoneide Costa, a engenharia no século XIX adquiriu espaço através de obras que, conforme se supunha, promoviam melhorias no país. Por esse motivo, os melhoramentos urbanos se mostravam necessários para a construção da nação moderna e a imagem de D. Pedro II ficou associada à realização das obras públicas, na promoção da "civilização" e do "progresso material" da nação[55]. Neste mesmo período, houve a consolidação de um conhecimento técnico gerido pelos engenheiros que iriam projetar e administrar redes e sistemas de saneamento.

Para Simone Kropf, os engenheiros inscreveram-se nesse debate sobre as reformas 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, consequentemente, 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

[52] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit*. p. 283.
[53] 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.
[54] 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.
[55] COSTA, Ivoneide de França. Profissionalização dos engenheiros no século XIX: atividades e regulamentação. *Anais do 14º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia*. Belo Horizonte, Campus Pampulha da Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG, 2014.

> pensamento abstratos e estéreis no sentido de propiciar meios concretos para a viabilização das conquistas do progresso[56].

Conforme assinalado por Maria Stella 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 reformistas[57]. Nesse sentido, os planos sobre a cidade foram formulados em um terreno conflituoso, pressupondo uma articulação entre diferentes saberes.

> (...) o encontro de dois saberes [de médicos e de engenheiros] 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 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 técnica [58].

Seria possível, assim, indicar um duplo objetivo das reformas urbanas: por um lado, ligado ao saber médico, visavam sanear e moralizar o indivíduo, que deveria deixar a condição de doente e tornar-se sadio; já a segunda finalidade seria enfrentar os problemas do território[59], 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 agroexportadoras, em função da inserção do Rio na economia mundial como exportador de produtos agrícolas e importador de toda sorte de manufaturas"[60].

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 Unidos[61]. Em um contexto marcado pelo crescimento

---

[56] KROPF, Simone Petraglia. *Op. Cit.* p. 181.
[57] BRESCIANI, Maria Stela. *Op. Cit.*. p. 19.
[58] *Ibidem.* 19-26.
[59] Segundo Henri Lefebvre, o território deve ser entendido como um terreno de combates, no qual o capital se apodera da cidade e a utiliza da forma e modo que lhe é mais conveniente. LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*, São Paulo: Editora Centauro, 2001. p. 20.
[60] MOTTA, Marly. *Rio, cidade-capital.* Rio de Janeiro: Jorge Zahar editor, 2004. p.30.
[61] Os dirigentes do Estado Imperial visavam consolidar seu projeto de nação e a participação dos engenheiros nesse processo foi fundamental, haja vista que os projetos envolvidos que davam visibilidade ao governo imperial e a seus principais dirigentes, diziam respeito ao mapeamento e exploração das riquezas naturais, construção de portos, obras públicas, fiscalização de obras e realização de eventos como as exposições

extraordinário da produção e da exportação de café, possibilitando a realização de uma série de obras de infraestrutura, o Brasil parecia estar caminhando rumo ao patamar das nações civilizadas.

Para 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 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 modernidade[62].

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 tempos[63]. 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 aplicadas[64].

Egressos da Escola Central ou da Escola Politécnica do Rio de Janeiro e participantes ativos das reuniões e discussões do Clube de Engenharia[65], os engenheiros compuseram um grupo social que, ao produzir e divulgar conhecimentos específicos sobre a cidade, defendeu

---

nacionais. 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.

[62] KROPF, Simone Petraglia. *Ibidem.* p. 70.

[63] AZEVEDO, André Nunes de. *Op. Cit*. p. 116.

[64] CURY, Vânia Maria. *Op. Cit.* p. 28.

[65] HONORATO, Cezar Teixeira et al.. *O Clube de Engenharia Nos Momentos Decisivos da Vida do Brasil*. 1. ed. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1995.

a importância de um saber propriamente técnico na formulação dos projetos de melhoramentos. Elaboraram assim laudos 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 materiais da modernidade[66]. 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 essencial[67].

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, as mencionadas alianças políticas e, também, pela repercussão e recepção de estudos realizados por eles e pelos médicos, que não se furtavam de procurar a imprensa ou associações de classes para defender as suas ideias.

1.2 – O Rio de Janeiro e as reformas urbanas: uma retrospectiva

Segundo Afonso Carlos Marques dos Santos, a história urbana do Rio de Janeiro fora marcada, desde o setecentos, por um conjunto de iniciativas de racionalização do uso do espaço urbano, como, por exemplo, a redefinição do terreiro do Paço e os aterramentos realizados na conquista do mar e de terrenos alagados. Portanto "a cidade encontrada pela Corte, em 1808, já estava dotada de um Passeio Público, tendo ultrapassados os limites da

[66] CURY, Vânia Maria. *Op. Cit*. p.17.
[67] *Ibidem.* p. 17.

muralha projetada após as invasões francesas do início do século XVIII[68]". De acordo com Amanda Carvalho:

> A estrutura urbana encontrada pela família real foi em grande parte construída por Luís de Vasconcelos e Sousa, que administrou a cidade entre os anos de 1778 e 1790. O vice-rei é considerado autor da primeira remodelação urbana do Rio de Janeiro e precursor das intervenções voltadas à adequação da cidade aos conceitos modernos das capitais europeias, atuando não só na expansão da estrutura urbana, mas também nos usos desses espaços. Sua gestão é conhecida principalmente pela construção do Passeio Público e reurbanização do Largo do Carmo, expressões da prosperidade da época[69].

As primeiras transformações significativas na cidade do Rio de Janeiro aconteceram após a transferência da Corte, tendo em vista a necessidade de sua adaptação aos novos tempos inaugurados com a chegada da família real, levando, então, à criação de estradas, bancos, escolas e parques. Durante o período joanino uma série de prédios e instalações foram construídas, com as quais se buscava contemplar as funções administrativas recebidas pela cidade, como por exemplo, o Banco do Brasil, a Casa da Moeda, o Gabinete Real Português e o Jardim Botânico.

Lúcia Silva ressalta três medidas importantes adotadas assim que a Corte portuguesa chegou ao Rio de Janeiro "quando uma nova forma de organização começava a ser gestada, articulando conhecimento, atuação sobre o espaço urbano e normas": a primeira foi a criação da Intendência Geral da Polícia, a segunda o diagnóstico médico, e por fim, o mapa oficial, que tinha por objetivo registrar a situação da cidade e, deste modo, servir de instrumento para pensar e planejar as alterações consideradas necessárias, articulando-se o projeto civilizatório ao território da capital[70]:

> O diagnóstico é produzido, ainda em 1808, pelo médico Manuel Vieira da Silva, físico-mor do reino, encarregado por D. João de investigar as causas da insalubridade da cidade. O fato de ter sido encomendado pelo príncipe e publicado na imprensa transformaria o estudo em orientação oficial. Os objetivos de D. João eram criar uma cultura de discussão na cidade e divulgar um documento que fosse visto como inquestionável[71].

---

[68] SANTOS, Afonso Carlos Marques dos. Prefácio. In: KESSEL, Carlos. *A Vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio*. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, 2001, p. 9.
[69] CARVALHO, Amanda Lima dos Santos. O Rio de Janeiro a partir da chegada da Corte portuguesa: planos, intenções e intervenções no século XIX. Projetos urbanos e formação oitocentista. *Paranoá*, Brasília, n. 13, 2014, p. 56.
[70] SILVA, Lúcia. *Memórias do urbanismo na cidade do Rio de Janeiro 1778-1878: Estado, administração e práticas de poder*. Rio de Janeiro: E-papers, 2012. p.52.
[71] CARVALHO, Amanda Lima dos Santos. *Op. Cit*. p. 57.

No período em tela, os médicos eram os interlocutores privilegiados pelas autoridades para os problemas da estrutura urbana. Ao promoverem uma articulação entre saúde e doença da população, de um lado, e o meio geográfico em que viviam, de outro, tais profissionais jogaram luz sobre o higienismo, permitindo que o mesmo se tornasse um importante discurso sobre a cidade no século XIX.

As intervenções e mudanças ocorridas no Rio de Janeiro durante o período joanino careceram de um plano mais sistematizado, o que só foi realizado nos primeiros anos do Segundo Reinado. Podemos dizer que o primeiro plano de melhoramento geral da cidade data de 1843, tendo sido produzido pelo engenheiro militar e diretor de Obras Municipais, Henrique de Beaurepaire-Rohan. Segundo Nina Rabha, a proposta de Beaurepaire-Rohan 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, segundo os temas da salubridade pública do aformoseamento do município[72].

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 transportes e comunicação, ligando a Cidade Velha e a Nova e o interior do município[73].

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, como referido, juntamente com a introdução 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 e medidas para promover o arejamento da cidade, além da preocupação com a insalubridade das regiões de pântanos e mangues[74].

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

[72] 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. p. 212.

[73] 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.

[74] ANDREATTA, Verena. *Cidades Quadradas, Paraísos Circulares. Os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*. Rio de Janeiro, Mauad X, 2006.

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 no período. De fato, a integração do Brasil às correntes internacionais de comércio, já sem a participação portuguesa, ocorreu, conforme assinalado por Emília Viotti da Costa, durante uma fase 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 cidades[75].

Quando 1 – População do Rio de Janeiro (1821-1920)

Ano	Habitantes
1821	86.323
1849	205.906
1872	274.972
1890	522.651
1906	811.443
1920	1.1157.873

Fonte: PAMPLONA, Marco Antonio Villela. Revoltas, repúblicas e cidadania. Rio de Janeiro: Record, 2003. p. 55.

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[76].

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 arquitetos[77].

Em meados do século XIX, os engenheiros ganharam protagonismo como categoria profissional preparada para enfrentar as mudanças em curso, a partir de inovações como a

[75] COSTA, Emília Viotti. *Da monarquia à república*: momentos decisivos. São Paulo: Editora Unesp, 2010. 9ºEd. p. 242-243.
[76] 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. 141.
[77] *Ibidem*. p. 141.

chegada da primeira linha telegráfica e da estrada de ferro, por exemplo[78]. A 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 de sua participação e da coordenação das referidas obras de infraestrutura.

Importante destacar que o aperfeiçoamento e o desenvolvimento do sistema de transportes, principalmente a expansão da malha ferroviária, coincidiram com a demanda crescente de café pelo mercado internacional[79], o que sinaliza a importância dessa produção para a realização de projetos nas cidades, possibilitando a urbanização. Além disso:

> 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 urbanizadores[80].

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. Esta tomava vulto em contraposição à posição ocupada pelo bacharel em Direito[81], o que indicava a superação do "maléfico predomínio do bacharel burocrata", em favor da valorização do conhecimento técnico-científico de que aqueles se viam imbuídos, conforme salientado por Simone Petraglia Kropf em trabalho já citado[82].

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 que promoviam o lento processo de emancipação, passaram a ser utilizados, em larga escala, mas não exclusivamente, nas obras de modernização e expansão das cidades[83].

---

[78] KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 26.
[79] SALLES, Ricardo e MUAZE, Mariana (Org.) *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão*. Rio de Janeiro: 7 Letras/Faperj, 2015.
[80] COSTA, Emília Viotti. *Op. Cit.*. p. 258.
[81] KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 26.
[82] KROPF, Simone Petraglia. *Op. Cit.* p. 181.
[83] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.*. p. 40.

Por outro lado, também em meados do século, 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 trabalhadores[84]. Maurício de Abreu sublinha a contiguidade entre as áreas de moradia e os locais de trabalho que se estabeleceu em razão do crescimento acelerado da população[85]. Já Chalhoub afirma que a partir da década de 1850 a proliferação dos cortiços esteve ligada ao aumento do fluxo de imigrantes portugueses, ao crescimento das alforrias obtidas pelos escravizados, mas também ao número crescente de cativos que obtiveram a autorização para "viver sobre si", isto é, fora do domicílio de seus senhores[86].

A ocorrência de uma violenta epidemia de febre amarela, em 1873, fez com que o ministro de Negócios do Império, João Alfredo Correa de Oliveira, consultasse os médicos e a Junta de Higiene sobre as medidas para o combate da doença, sendo a principal resposta a sugestão do fim dos cortiços e demais habitações coletivas[87]. Buscando solucionar os problemas sanitários e de higiene, Correa de Oliveira determinou a nomeação de uma comissão responsável por sistematizar um plano de ação conjunto de melhoramentos urbanos[88]. Surgia então, em 1874, a Comissão de Melhoramentos do Rio de Janeiro, formada pelos engenheiros Jerônimo Rodrigues de Morais Jardim, Marcelino Ramos da Silva e Francisco Pereira Passos, que produziu dois relatórios, em 1875 e 1876, com sugestões de intervenções em diversos bairros da cidade.

A escolha de três engenheiros para a Comissão de Melhoramentos não pode ser vista como mera coincidência. Nesse período, conforme já referido neste trabalho, essa categoria profissional começava a se ver como detentora da autoridade sobre o saber necessário para a realização das intervenções relativas ao espaço urbano, debatendo, a partir de um olhar competente, os projetos reformadores da cidade[89]. Ao mesmo tempo, os engenheiros se apresentavam como portadores dos atributos indispensáveis à organização de estudos e relatórios[90].

---

[84] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.*. p. 178.
[85] ABREU, Mauricio. Da habitação ao habitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. *Revista do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, n.10, maio-ago. 2003. p. 210-234.
[86] CHALHOUB, Sidney. *Op. Cit*. p. 23.
[87]BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.*. p. 137.
[88] 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. *Op. Cit*. p. 213.
[89] KROPF, Simone Petraglia. *Op. Cit.* p. p.179.
[90] CARVALHO, Maria Alice Rezende de. *Op. Cit*. p. 86.

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 e a crença no "progresso positivo", fundando-se assim o autoritarismo que marcou da adoção das medidas técnicas[91].

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, atual Praça da República, até a raiz da serra do Andaraí. Concentraram-se desse modo nas medidas voltadas a solucionar os problemas relativos ao dessecamento da área no entorno do canal do Mangue e em 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 Senado[92].

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, no volume que veio à luz em 1875, na região da Cidade Nova. A Comissão evitava, no entanto, tratar de reformas e demolições na área central, possivelmente devido ao alto número de edificações ali existentes, sob a alegação da falta de recursos para as desapropriações necessárias a esses empreendimentos. Por 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 periféricas[93].

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 e em todos os aposentos[94], com o intuito de facilitar a ventilação.

---

[91] 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.

[92] RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. *Op. Cit.* p. 214.

[93] 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: SANGLARD, Gisele; ARAÚJO, Carlos Eduardo Moreira de, SIQUEIRA, José Jorge (Orgs.). *História Urbana: memória, cultura e sociedade*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013. p. 203.

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

Houve assim uma grande sintonia entre as noções práticas dos engenheiros e as normas instituídas pela medicina 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 Benchimol[95]. 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 proposto em ambos os relatórios e prevendo a 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 exposições[96].

Para Fernanda Barbosa, se no primeiro relatório da Comissão foi possível identificar uma tentativa de integração do subúrbio ao centro urbano, a partir de uma grande avenida, no segundo houve o destaque ao arrasamento de morros e os aspectos técnicos das obras no canal do Mangue, tendo como principal característica a reiteração de referências de padrão "civilizado" de urbanização, como as cidades europeias[97]. A autora afirma desse modo que:

> (...) é possível identificar que, mais do que a legitimidade e respaldo técnico e oficial do projeto da Comissão como um todo, há uma parcela de engenheiros que já havia conquistado prestígio e legitimidade, o que é coroado com a conclusão das obras da estação marítima da Gamboa e seu ramal da Estrada de Ferro Dom Pedro II, cuja importância para a atividade econômica da capital era inegável[98].

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 relativa à forma de financiamento das remodelações, indicando a opção da outorga de concessões, o que tinha por objetivo facilitar a participação dos capitais privados interessados nesses empreendimentos – prática que seria progressivamente adotada na realização das reformas urbanas.

---

[95] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.* p. 145.
[96] ANDREATTA, Verena. *Op. Cit*. p.161.
[97] RODRIGUES, Fernanda Barbosa dos Reis. A comissão de melhoramentos de 1875: entre engenharia civil e política. In: *Anais eletrônicos do 17° Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia*. SBHC – UNIRIO, 2020. p.11.
[98] *Ibidem*. p.12.

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. Segundo Corrêa:

> Contendo uma série de propostas referentes a obras de alargamento e retificação de ruas, abertura de novas praças e melhoramento geral das condições higiênicas da cidade, o plano da comissão de melhoramentos, caso implementado, teria representado uma significativa ampliação da capacidade de intervenção do Estado no enfrentamento dos problemas urbanos, ainda que sua execução pudesse ficar a cargo de particulares ou de empresas constituídas com a finalidade de executar diversas obras, uma vez que estas, para tanto, teriam de fazer valer direitos de desapropriação com base em garantias fornecidas pelos poderes públicos, bem como contariam com favores como contrapartida das concessões que fossem obtidas pelas mesmas[99].

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"[100] da cidade, pretendia-se mostrar ao mundo o progresso alcançado pelo Brasil; por outro, 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, animais 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"[101].

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

---

[99] CORRÊA, Maria Letícia. *Op. Cit*. 92.
[100] 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.
[101] ABREU, Mauricio de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2008. p. 60.

> (...) 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 globo[102].

Fundado em fins do império, em 1880, o Clube de Engenharia[103] 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 sociedade[104].

A ação dos engenheiros no Clube de Engenharia buscou delimitar o seu campo de atuação no Brasil. A partir da instituição, tais profissionais fizeram gestões junto ao parlamento brasileiro, criaram eventos, organizaram estudos e seminários e promoveram uma série de debates que ensejavam ampliar o seu espaço de desempenho na cidade[105]. No bojo das comemorações dos 400 anos do Brasil, em 1900, o Clube de Engenharia realizou o I Congresso de Engenharia e Indústria, presidido pelo engenheiro 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

---

[102] 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. p. 48.

[103] Instituição criada por membros que segundo Vânia Cury, partilhavam uma autorrepresentação 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 infraestrutura[103]. 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. *Op. Cit*.; 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..

[104] 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.

[105] 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.

> resoluções que traduzam com clareza o parecer dos mais competentes sobre a solução prática que melhor convenha a cada uma das questões ventiladas[106].

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 da capital, escrito pelo engenheiro Frederico Augusto Liberalli, sócio benemérito do Clube. O estudo apontava 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 cidade"[107]. Para Liberalli, era importante examinar como o traçado das ruas era delimitado, 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 possível[108].

Articulando termos médicos ao estudo das cidades, Liberalli propunha a normatização da construção dos arruamentos, buscando atender a preceitos sanitários e de embelezamento. Desse modo, seu trabalho dispunha 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 viações 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

[106] FRONTIN, Paulo. Congresso de Engenharia e Indústria. *Revista do Clube de Engenharia*, dezembro 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. p.11-12.
[107] *Revista do Clube de Engenharia*, dezembro 1900. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900. p. 118.
[108] *Ibidem.* p. 119.

> faça arredada desta, não se conciliando no mesmo alinhamento com efeitos opostos[109].

No período de realização do I Congresso de Engenharia e Indústria, continuavam a chegar 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 civilizado[110].

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 a alterações nos modos de vida, rotinas e vestimentas de seus habitantes[111]. Para Marly Motta, a transformação ocorrida no Rio de Janeiro durante a presidência de Rodrigues Alves e a administração Pereira Passos na Prefeitura do Distrito Federal 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 Aires[112], que também haviam sido objeto de obras de remodelamento.

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 ação do 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".

---

[109] *Ibidem*. p. 120-123.
[110] CURY, Vânia Maria. *Op. Cit*. p. 51.
[111] SEVCENKO, Nicolau. *Op. Cit*. p. 513-619.
[112] MOTTA, Marly. *Op. Cit*. p. 29.

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. Podemos inferir que houve uma mudança no que se entendia por embelezamento desde o período de Beaurepaire Rohan, que visava o bem estar/comodidade dos habitantes. 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, conforme veremos nos capítulos três e quatro desta tese.

1.3 - A historiografia sobre as reformas urbanas e os engenheiros no Rio de Janeiro da Primeira República

A historiografia sobre as reformas urbanas do Rio de Janeiro é vasta e abrangente, trazendo importantes contribuições para a análise e reflexão sobre quais foram os objetivos, atores e tensões que permearam os debates sobre os usos da cidade, além da ocupação do território, em período marcado pela expansão do capitalismo para as áreas periféricas, com a urbanização, o crescimento da malha ferroviária e a mudança no fluxo de investimentos. Tratava-se, desse modo, de promover a criação e o melhoramento das redes para a circulação de pessoas e mercadorias, como o café, por exemplo.

Os primeiros trabalhos sobre os atores que protagonizaram os debates sobre as reformas urbanas foram produzidos até a década de 1970 e estiveram marcados por um tom laudatório, de engrandecimento dos engenheiros como agentes do progresso, destacando-se prefeitos representados como "técnicos" que haviam se mostrado aptos para administrar a capital federal e solucionar os problemas decorrentes da insalubridade da urbe. Exemplo desses estudos é a série de livros publicados pelo engenheiro João Oliveira Reis para abordar as administrações dos prefeitos da cidade do Rio de Janeiro.

Com a aproximação do fim da ditadura militar, na década de 1980, e a abertura ou reabertura de arquivos à consulta, diversos pesquisadores, em especial historiadores e geógrafos, mas também urbanistas, começaram a analisar, de forma mais crítica, a ação reformadora empreendida pelos engenheiros na Prefeitura do Distrito Federal em inícios do século XX. Nestes trabalhos, conseguimos observar com clareza a formação de um espaço relacionado a formas de segregação que o desenvolvimento capitalista proporcionava, tendo

em vista a necessidade de expansão dos interesses do capital, em detrimento das camadas populares, excluídas das regiões valorizadas da cidade.

Um dos trabalhos pioneiros sobre as reformas urbanas do Rio de Janeiro e a atuação dos engenheiros foi *Pereira Passos*: um Haussmann tropical, publicado por Jaime Larry Benchimol em 1992, originalmente uma dissertação de mestrado defendida no Programa de Planejamento Urbano e Regional da COPPE/UFRJ, de 1982. No prefácio do livro, Benchimol relembra que na década de 1980 começaram a surgir estudos históricos, sob uma perspectiva multidisciplinar, sobre a cidade do Rio de Janeiro, que se distinguiam dos que tradicionalmente eram produzidos por cronistas e memorialistas. Então, houve a produção de bibliografia no âmbito da História Social que buscou trazer um novo olhar para o último quartel do século XIX e as primeiras décadas do século XX.

Utilizando-se de farto material, composto por fontes oficiais que estavam disponíveis para consulta no Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, Jaime Benchimol analisou o processo de constituição e consequente transformação do espaço urbano da capital da república durante a administração de Francisco Pereira Passos como prefeito do Distrito Federal. O historiador defendeu a ideia de que o estudo das grandes obras de melhoramentos urbanos da então capital federal era crucial para o entendimento das contradições acumuladas e das tendências latentes nas relações entre as classes e nas formas socialmente diferenciadas de ocupação do espaço que se condensavam numa ruptura profunda com o passado. Desse modo, é possível perceber em seu trabalho "não apenas o espaço da produção, mas o espaço mais amplo da reprodução da força de trabalho, de sua existência cotidiana - como morava, como se alimentava, como se deslocava no contexto da cidade"[113].

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 Janeiro", 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 deu ênfase ao "tecido social" no qual ocorreram as reformas urbanas, sublinhando as contribuições específicas da medicina e da engenharia na formulação desse projeto[114].

Também sob uma perspectiva marxista, baseada no texto "*A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*", de Engels, e em "*Imperialismo, fase superior do capitalismo*", de Lênin, o historiador Oswaldo Porto Rocha, em sua dissertação de mestrado, analisou a

[113] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.*p.18.
[114] *Ibidem.* p.21.

transformação do Rio de Janeiro, de cidade colonial em cidade capitalista, a partir do desenvolvimento dos meios de transporte e dos investimentos públicos e privados que foram essenciais para a separação entre os bairros burgueses e os populares e a consequente expansão da cidade ocorrida durante a administração de Rodrigues Alves e Pereira Passos. Porto Rocha concedeu um espaço significativo em sua pesquisa para a questão habitacional, dando ênfase às demolições que remodelaram a cidade, ampliando a circulação, interferindo nos usos e costumes da população carioca, mas que foram responsáveis por deixar cerca de vinte mil desabrigados. Assim, definia como objetivo de sua pesquisa:

> (...) discutir algumas questões relativas à grande reforma urbana, realizada na cidade do Rio de Janeiro, durante a administração Pereira Passos (1902/1906). Acreditamos que, desta forma, possamos contribuir para as discussões sobre a história da cidade do Rio de Janeiro. Nosso ponto de partida teórico foi a obra de Friedrich Engels (...) que desenvolve a hipótese de que a organização do espaço urbano seria um mecanismo de controle sócio-econômico, empregado pela burguesia. Dessa forma, o traçado urbano refletiria os interesses e as necessidades da burguesia e, de uma forma mais ampla, as do capital. A disposição dos bairros, a localização de fábricas, lojas e bancos, áreas de lazer, estradas de ferro estariam em função desses interesses e necessidades[115].

Segundo Porto Rocha, a administração de Pereira Passos representou a vitória de setores relacionados à construção civil, aos meios de transporte e do comércio, apontando a ligação entre a expansão dos bondes e a valorização imobiliária. Nesse contexto o Clube de Engenharia representou papel fundamental na criação de um discurso que apresentava os engenheiros como os personagens que detinham o "encargo de resolver os problemas da cidade":

> As transformações urbanas não se limitaram ao campo da engenharia, surgindo no decorrer da segunda metade do século XIX organizações intelectuais que contribuíram decisivamente para a grande reforma urbana da virada do século. Talvez a mais importante dessas entidades seja o Clube de Engenharia, uma extensão quase natural da Escola Politécnica. (...) Esta será uma prática característica do clube. Toda vez que surge à baila qualquer assunto relacionado com obras públicas, o clube se fará presente, sempre procurando dar a última palavra. Desta forma, o Clube estará perfeitamente integrado ao grande debate do final do século: o saneamento da capital[116].

Trabalho igualmente importante para o estudo sobre as reformas urbanos e a questão das habitações foi o desenvolvido por Lia de Aquino. Inicialmente uma dissertação de mestrado defendida na Universidade Federal Fluminense em 1980, intitulada *Contribuição*

[115] ROCHA, Oswaldo Porto. *A Era das demolições: cidade do Rio de Janeiro (1870-1920).* Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995. p. 25.
[116] *Ibidem*. p. 23-24.

ao estudo das habitações populares - Rio de Janeiro: 1886 - 1906, o livro *Habitações Populares*, publicado em 1995, foi pioneiro na análise da "transição social brasileira para o capitalismo sobre as condições de moradia das camadas populares no Rio de Janeiro". A autora propunha:

> (...) refletindo sobre as condições de vida na cidade do Rio de Janeiro, nas últimas décadas do século XIX e início do século XX, proceder a uma análise do problema habitacional nessa área, no que se refere às habitações destinadas às camadas menos favorecidas da população. (...) O processo de acumulação e concentração de capitais, desenvolvido a partir do século passado na cidade do Rio de Janeiro, levaria a consequências no setor habitacional, onde as transformações urbanas, ocorridas a partir desse mesmo processo, ocasionaram profundo desequilíbrio. A valorização do espaço urbano, decorrente da concentração e acumulação de capitais, incidiria diretamente sobre a questão das habitações das classes populares, agravando sua problemática[117].

Lia de Aquino relaciona a expansão urbana e o desenvolvimento industrial à crise habitacional decorrente da expulsão das classes populares da área central da cidade, ao sublinhar que tais mudanças estavam mais preocupadas em atender às exigências da expansão capitalista do que com a melhoria de vida da população:

> A política municipal em relação ao problema das moradias populares no Rio de Janeiro refletia a preocupação, por parte do poder constituído, de solucionar uma das questões do processo de urbanização da cidade, colocada a partir do desenvolvimento industrial. (...) Tentamos expor em nosso estudo as razões que levaram a uma política de erradicação das chamadas habitações coletivas - principalmente os cortiços - por parte da administração municipal, concluindo, através da análise da documentação disponível, que a solução do problema de moradia para as classes menos favorecidos do Rio de Janeiro, na época em questão, era antes uma resposta às necessidades impostas pelo processo industrializante então desenvolvido, que uma preocupação com a melhoria na qualidade de vida dessas camadas da população[118].

O geógrafo Maurício de Abreu publicou, em 1987, o livro *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro* com o objetivo de demonstrar que o alto grau de estratificação social da cidade era uma expressão do processo de segregação das classes sociais que se desenvolveu ao longo do tempo, isto é, nas palavras do autor, "explicar o presente através do processo histórico que lhe deu forma e conteúdo". Abreu destaca o papel do Estado que, ao regular os conflitos entre capital e trabalho, acabava por ser mais benéfico àquele, longe de ser um agente neutro e responsável pela criação de ações que resultaram em um modelo segregador do espaço

[117] AQUINO, Lia de. *Habitações populares*. Contribuição ao estudo das habitações populares (1866-1906). Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995. p. 113.
[118] *Ibidem.* p. 115.

carioca. Desse modo, o acolhimento dos interesses do capital era sempre legitimado pelo Estado[119].

A partir da análise de documentação secundária e de bibliografia especializada, Abreu apontou a importância fundamental da introdução dos transportes coletivos para a divisão da cidade capitalista, na segunda metade do século XIX, em três partes: o núcleo, onde predominavam atividades, como o comércio e os bancos, e os cortiços; a zona sul servida por bondes e ocupadas pelos mais ricos; e, por fim, os subúrbios da zona norte que, servidos por trens, eram ocupados por indústrias e pelos pobres[120]. Com a intervenção de Pereira Passos, que visava dar uma nova imagem à capital republicana, teve continuidade a guerra aos cortiços, mas também a modernização das áreas centrais e nobres, responsável por gerar as primeiras favelas na cidade, tendo o Estado garantido a reprodução do capital[121].

Teve destaque, também, a dissertação de mestrado *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*, defendida no Programa de Planejamento Urbano e Regional da COPPE/UFRJ em 1984, escrita por Sergio Tadeu de Niemeyer Lamarão e transformada no livro *Dos trapiches ao porto*, publicado em 1991 e reeditado em 2006. Neste trabalho, Lamarão analisou o processo de urbanização do Rio de Janeiro no contexto da economia colonial e mercantil, além das mudanças encetadas com a expansão das relações capitalistas de produção, que proporcionaram novas relações de trabalho, sociais e políticas na virada do século XIX para o XX, examinando atentamente as mudanças ocorridas na região portuária do Rio de Janeiro, como sublinha no próprio título de seu livro.

Por fim, a última obra produzida nos anos 1980 que destacamos foi o livro organizado por Giovanna Rosso del Brenna, intitulado *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II*, em que a autora se utilizou dos jornais cariocas na Primeira República para pensar sobre as reformas urbanas. Segundo a autora, houve a tentativa de construção de um consenso por parte da elite, que tinha como intuito defender as grandes obras mas que, na verdade, era forjado inclusive com o pagamento de artigos e notícias nos jornais para consagrar certa visão de mundo, associada às reformas[122]. Neste livro, encontram-se também três artigos sobre a história do Rio de Janeiro: "As transformações urbanas no século XIX", de Maria Pace Chiavari; "A modernização do Rio de Janeiro", de Jaime Larry Benchimol; e

[119] ABREU, Mauricio de Arruda. *Op. Cit.* p. 11.
[120] ABREU, Mauricio de Arruda. *Op. Cit.*. p. 44
[121] *Ibidem*. p. 144.
[122] DEL BRENNA, Giovanna Rosso (Org.) *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão*. Rio de Janeiro: INDEX, 1985.

“Obras de melhoramentos no Rio de Janeiro: um debate antigo e um privilégio concorrido”, escrito por Lilian Fessler Vaz e Elizabeth Dezouzart Cardoso.

Podemos considerar os trabalhos apresentados acima como as obras clássicas e críticas sobre as reformas urbanas e a história do Rio de Janeiro, tendo em vista que, ao combaterem a visão ufanista e fatalista do movimento reformador pelo qual passou a cidade, foram responsáveis por fomentar o debate sobre as habitações populares, a ação de médicos e engenheiros e o papel da imprensa na Primeira República. Ao entenderem que os interesses do grande capital - firmas nacionais e estrangeiras de serviços urbanos e comerciais, investidores em negócios imobiliários e indústrias - estavam envoltos nos discursos favoráveis às reformas, esses estudos sublinharam que os melhoramentos urbanos, muitas vezes apresentados como neutros, imparciais e inevitáveis, tendo apenas como objetivo melhorar a vida da cidade, eram atravessados por interesses e visavam atender às demandas impostas pela expansão capitalista. Esta efervescência de estudos sobre a cidade foi possível com a abertura dos arquivos à pesquisa e pela consolidação de programas de Pós-Graduação, o que possibilitou uma leitura mais atenta do período.

Com o advento da década de 1990, temos estudos que exploram as reformas urbanas, mas também os principais agentes dos debates. Trabalho fundamental sobre o papel desempenhado pelos engenheiros no Brasil foi o escrito por Simone Petraglia Kropf, intitulado “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. Neste artigo, fruto da sua dissertação de mestrado *Sonho da razão, alegoria da ordem: o discurso dos engenheiros sobre a cidade do Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX*, defendida no Mestrado em História Social da Cultura da PUC-RIO em 1995, a autora analisou a categoria profissional dos engenheiros que esteve diretamente ligada ao projeto de modernização e que "reivindicando para si a responsabilidade máxima pelo saber e pela prática relativos ao espaço urbano, debateu a reforma do Rio de Janeiro com uma intensidade e interesses muito particulares”. Tais atores se preocuparam com os sentidos e significados da própria discussão em si, tomando a cidade “como texto”, segundo uma narrativa construída a partir do olhar específico dos engenheiros.

Para realizar o seu estudo, Simone Kropf se utilizou das revistas publicadas pelo Instituto Politécnico Brasileiro e pelo Clube de Engenharia, como fontes, segundo a hipótese de que:

> o debate sobre a reforma urbana travado entre os engenheiros no final do século XIX e início do século XX foi mais do que um processo referido aos interesses profissionais de ascensão e atuação da categoria. Ele se configurou como um espaço privilegiado para a construção e afirmação de sua identidade intelectual e social específica como agentes diretos do programa de estruturação de uma nova ordem na sociedade brasileira; uma ordem que, para os propagandistas da modernização, regeneraria o país adequando-o aos ideais do progresso e da civilização[123].

É possível depreender que o trabalho de Simone Kropf está em profundo diálogo com a produção bibliográfica dos anos 1980, tendo em vista que centrou a sua investigação sobre os discursos dos engenheiros, objetivando depreender quais eram os sentidos e significados das discussões e debates por eles promovidos, conferindo à problemática uma nova dimensão, propriamente discursiva.

Já Sônia Gomes Pereira defendeu a sua tese de doutorado intitulada *A reforma urbana de Pereira Passos e a construção da identidade carioca* no Programa de Pós-graduação em Comunicação Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro em 1992[124]. Neste trabalho, a autora fez um levantamento sobre as reformas no Rio de Janeiro, sublinhando alguns estudos de relevo sobre o espaço urbano carioca e dando ênfase ao agravamento das condições de vida da população pobre, em decorrência do projeto de modernização da cidade imposto por Pereira Passos, que fora responsável pelo desalojamento de milhares de pessoas. Em diálogo com os trabalhos apresentados na década de 1980, Gomes voltava-se ao tema do combate às habitações coletivas por parte do poder público, que ocasionara o fluxo populacional para regiões de subúrbio ou para os morros.

No entanto, a autora inaugura um viés de trabalhos que buscou relativizar a ação dos reformadores, assinalando pontos positivos em suas ações e projetos: segundo Gomes, existia uma demanda da cidade insalubre que necessitava de melhorias, sendo os melhoramentos capazes de criar espaços públicos urbanizados.

As relações entre os engenheiros, empresários e o Clube de Engenharia também foram analisadas por Vânia Cury, que defendeu no Programa de Pós-graduação em História da UFF, em 2000, a tese *Engenheiros e empresários: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin (1903 -1933)*. Neste trabalho, a autora apontou que 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

[123] KROPF, Simone Petraglia. *Op. Cit.* p.180.
[124] PEREIRA, Sônia Gomes. *A reforma urbana de Pereira Passos e a construção de uma identidade carioca*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1998.

nacional[125]. Assim, ao se apresentarem como portadores de competências e critérios técnicos - não políticos - os engenheiros traziam para seu foro exclusivo o poder de decisão sobre inúmeras questões com as quais se conjugava o desenvolvimento do país[126].

Com a tese intitulada "Para além do Império da técnica: um estudo comparativo sobre reciprocidades e estratégias sociais dos engenheiros Pereira Passos e Paulo de Frontin na Primeira República (1889-1906), Felipe Martins buscou demonstrar a falsa antítese entre técnica e política, que muitas vezes era apresentada pelos engenheiros, a partir da análise das redes de reciprocidade e clientela em que os personagens estavam envoltos, utilizadas como dispositivos sociais acionados para proteção de si próprios e ao núcleo das suas redes de relações[127].

O Clube de Engenharia e o Instituto Politécnico Brasileiro também foram instituições fundamentais para a tese de doutorado de Pedro Marinho, concluída em 2008 no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense. Com o título *Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil oitocentista (1874-1888)*[128], nela o historiador procurou demonstrar a relação entre esta categoria profissional e os interesses específicos das frações agroexportadoras brasileiras.

Segundo o autor, os engenheiros, capacitados na Escola Politécnica e filiados a instituições de classe, foram os responsáveis pela elaboração de projetos que tinham por objetivo o melhoramento de infraestrutura, tais como a construção e a reforma de portos e ferrovias, facilitando o escoamento dos produtos primários que eram produzidos no país. Baseado em conceitos formulados por Antonio Gramsci, Pedro Marinho destacou que os projetos concebidos no Clube de Engenharia desdobravam-se a ponto de extrapolar a sociedade civil em direção à sociedade política, na forma da constituição de novas repartições e órgãos públicos e de iniciativas de políticas públicas, ampliando deste modo o Estado brasileiro, daí o título de seu trabalho.

Dando continuidade à linha de estudos inaugurada pela Sônia Gomes Pereira, temos o trabalho realizado por André Nunes de Azevedo, a partir de sua tese de doutorado, realizada no Programa de Pós-Graduação em História da Cultura da Pontifícia Universidade Católica

[125] CURY, Vânia Maria. *Op. Cit.* p. 38.
[126] *Ibidem.* p. 38.
[127] SANTOS, Felipe Martins. *Para além do "Império da técnica": um estudo comparativo sobre reciprocidades estratégias sociais dos engenheiros Pereira Passos e Paulo de Frontin na Primeira República (1889-1906).* Seropédica: Programa de Pós-Graduação em História – PPHR (UFRRJ), 2023. (Doutorado em História) p. 25.
[128] 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.

do Rio de Janeiro e publicado em livro, *A Reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana*[129], em 2016. Neste o historiador considera as diferenças entre as duas reformas que, em seu entendimento, ocorreram paralelamente, a primeira, empreendida pelo governo federal e o presidente Rodrigues Alves e voltada à construção do porto do Rio de Janeiro, e a segunda, levada a cabo por Pereira Passos e a gestão municipal. Segundo Azevedo, na historiografia dos anos 1980:

> Pereira Passos aparecia como um tirano, ditador, usurpador do espaço público, e representante de uma classe opressora, que lutava de maneira autoritária, através do Estado brasileiro, para marginalizar os pobres que habitavam o centro da cidade[130]. (...) A historiografia dos anos 1980 tendeu a satanizar a figura do antigo prefeito da capital federal como títere da burguesia nacional e perseguidor implacável das classes populares, obcecado por expulsá-las do centro da cidade[131].

Tratando de refutar tais leituras, Azevedo recupera a figura de Pereira Passos como um "engenheiro humanista, erudito, colecionador, formado na conjunção entre romantismo e conservadorismo que marcou o projeto moral do Império, o prefeito das reformas que reconfiguraram a identidade do Rio de Janeiro"[132]:

> Pereira Passos nasceu em 1836. Despediu-se da prefeitura com 70 anos de idade. Pertencia a uma outra geração de engenheiros. Foi um profissional de tecnologia formado dentro da lógica imperial que tinha a ideia de construir uma civilização nos trópicos como norte. Passou a maior parte da vida laboral servindo como funcionário público do Império, para o qual, distintamente da República, o crescimento econômico per se nunca foi um valor. O sentido da atuação de um engenheiro a serviço do Estado imperial era articular as obras públicas e implementações tecnológicas que envidassem para a promoção de uma sociedade civilizada. Assim eram vistas as obras ferroviárias à época, bem como eram vistos os planos de reforma urbana. Eram percebidas como o progresso da civilização[133].

Desse modo, também as ações de Pereira Passos na Prefeitura se teriam justificado pelo objetivo de promover o projeto de civilização. Ficam ausentes de sua análise temas caros à produção anterior sobre o período das reformas, como o agravamento da situação habitacional na capital da República e as condições excepcionais criadas para que o executivo municipal tivesse plenos poderes nos primeiros meses de seu governo, com o Conselho Municipal fechado, atingindo a vida da população como um verdadeiro "terremoto", como

[129] AZEVEDO, André Nunes. *Op. Cit. 2016.*
[130] AZEVEDO, André Nunes. *Op. Cit.*. p. 26.
[131] *Ibidem*..p. 27.
[132] ARAUJO, Valdei Lopes. Prefácio: Pereira Passos, entre o passado e o futuro. In: AZEVEDO, André Nunes. *A grande reforma urbana do Rio de Janeiro: Pereira Passos, Rodrigues Alves e as ideias de civilização e progresso*. Rio de Janeiro: Editora PUC-Rio, 2016. p.15.
[133] AZEVEDO, André Nunes. *Op. Cit*. p. 244.

sublinhado por Jaime Benchimol. Desconsidera-se, por outro lado, a necessária relação entre a construção de ferrovias, setor em que havia atuado Passos, e a criação de infraestrutura necessária à atividade agroexportadora, isto é, à realização dos interesses econômicos propriamente ditos, o que se evidenciava no período pelo avanço da fronteira agrícola e na formação de fazendas cafeicultoras. Ademais, contrapondo-se ao conhecido trabalho de Benchimol e à hipótese de um "Haussman tropical", segundo o autor:

> Sobre a reforma urbana de Pereira Passos, afirmamos aqui que foi um projeto de reordenação urbana que não copiou a Paris reformada de Haussmann e que não teve como objetivo expulsar as populações pobres do centro do Rio de Janeiro. Entendemos que o fato de esse engenheiro ter sido filho de um cafeicultor de Mangaratiba e, portanto, pertencer a um estrato social elevado, não deve ser argumento suficiente para afirmarmos que sua reforma objetivou a perseguição dos estratos mais pobres da sociedade carioca[134].

É inegável, no entanto, que as obras encetadas na gestão Pereira Passos desabrigaram parte da população mais pobre, não somente por conta das demolições, mas também pela valorização dos terrenos na região e face à mudança na destinação dos mesmos, voltada a partir de então ao comércio, à instalação de firmas e representações estrangeiras, bancos e equipamentos culturais. Retomando a interpretação de Benchimol, um conjunto de aspectos passara a afastar os pobres do centro da cidade, para além das demolições:

> a valorização e especulação com o solo (...), os novos impostos que acompanhavam o fornecimento de serviços como iluminação elétrica, calçamentos modernos, água, esgotos; a legislação municipal estabelecendo restrições e normas arquitetônicas para construções urbanas; a proibição do exercício de determinadas profissões ou práticas econômicas ligadas à subsistência das famílias[135].

Vemos que Azevedo se contrapõe, também, aos argumentos relativos à inspiração de Passos no exemplo das reformas parisienses que, no entanto, ganharam centralidade em estudos recentes que se detiveram, de forma comparada, sobre o amplo conjunto de remodelamentos tendo por sede cidades europeias e das Américas, de Nova York a Buenos Aires, desde a segunda metade do século XIX.

Os objetivos variados do movimento de reformas urbanas do período e sua inscrição num amplo contexto internacional foram assinalados, por exemplo, no livro *Cidades quadradas, paraísos circulares: os planos urbanísticos do Rio de Janeiro no século XIX*, de Verena Andreatta, originado de tese de doutorado em Urbanismo e Ordenação do Território apresentada na Universidade Politécnica de Catalunha no ano de 2007. Neste trabalho, a

[134] AZEVEDO, André Nunes. *Op. Cit.* p. 273.
[135] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.* . p. 287.

autora analisa o movimento conhecido como "*City beautiful*", que teve suas origens nas reformas de grandes cidades europeias na segunda metade do século XIX, tendo como referência a Paris de Napoleão III, a abertura da *Ringstrasse* em Viena e o Plano de Roma, de 1873. Assim, "para os técnicos do movimento *City beautiful*, a aparência física da cidade era expressão de sua ordem moral, da lealdade cívica de seus cidadãos, seus monumentos e edifícios seriam a representação de seu progresso econômico e moral."[136]

Apresentando as principais semelhanças e inspirações de Passos com as reformas pelas quais passava o Ocidente europeu, Andreatta salienta:

> [o] estilo próprio de uma nova época, de uma burguesia que havia criado seu território e que mostra seu poder de satisfação. (...) Tudo isso está no Plano de Pereira Passos, não explicitado e, talvez, todavia não racionalizado, mas assumido em suas metas e seus instrumentos; uma vez mais aparece o urbanismo carioca como produto de sua época, e as ideias que o sustentam em afinidade com as dos seus contemporâneos[137].

O esforço de Verena Andreatta, ao voltar-se sobre um conjunto mais amplo de projetos urbanos, examinou a formação do urbanismo carioca a partir da análise detida dos planos de reformas e melhoramentos produzidos para a cidade, cotejando-os com o pensamento relacionado ao urbanismo ocidental do período e examinando sua consequente adaptação à realidade carioca e do país. Deste modo, infere as ligações entre Beaurepaire Rohan e o reformador inglês Edwin Chadwick, responsável por realizar 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 do Distrito do Sena e condutor da grande reforma em Paris entre 1853 e 1870, no remodelamento urbano projetado por Pereira Passos[138].

Em seu estudo sobre a modernização na *belle époque* paulista, também 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 do período

[136] ANDREATTA, Verena. *Op. Cit.* p. 204.
[137] *ANDREATTA, Verena. Op. Cit.* p. 207.
[138] *ANDREATTA, Verena. Ibidem.* p. 208.

> medieval, em uma cidade civilizada, dotada de novos atributos que a modernidade passara a exigir[139].

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", isto é, como uma ameaça para a manutenção da ordem e das hierarquias sociais herdadas da sociedade imperial. Desse modo, se Paris buscou apagar os vestígios do passado medieval, os governantes brasileiros extinguiam as marcas coloniais de suas cidades, sintonizadas como o "atraso", a partir da construção de valores modernos e civilizados expressos nas ruas, nas praças e em monumentos. No caso do governo do Distrito Federal houve uma investida contra as tradições e costumes dos habitantes, preocupando-se com seus comportamentos públicos e reclamando um status "europeu" ou "civilizado"[140].

Outro historiador que contestou a visão revisionista de André Azevedo foi Rômulo da Costa Mattos, no artigo *A reabilitação de Pereira Passos e os novos rumos do debate sobre as reformas urbanas no Rio de Janeiro da Primeira República.* Segundo Mattos, os argumentos de integração conservadora, hipótese defendida por Azevedo, não se sustentam com a análise dos fatos:

> (...) quaisquer que tenham sido as intenções de Pereira Passos em relação às classes pobres - ou a diferença de seu projeto de reforma urbana em relação ao do Governo Federal -, a combinação dos resultados da atuação das duas esferas de poder pode ter sido desastrosa para essa parcela da população. Em decorrência principalmente da remodelação da capital ocorrida entre 1902 e 1906, houve uma significativa piora nas condições habitacionais - fruto de um crescimento do parque domiciliar inferior ao da população (...). Dados que sugerem a tendência a uma política mais de segregação do que de integração urbana (conservadora ou não)[141].

Thiago Mantuano, em sua tese de doutorado, defendida no Programa de Pós-graduação em História da UFF e intitulada "*A construção do Porto do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital financeiro e industrial*", sublinha que é um erro diferenciar as "reformas municipais" da "reforma do porto", por conta de dois aspectos principais: o primeiro é que o porto não foi reformado, mas sim construído; o segundo é que as

[139] FOLLIS, Fransergio. *Op. Cit.* p. 24.
[140] PAMPLONA, Marco Antonio Villela. *Revoltas, repúblicas e cidadania*. Rio de Janeiro: Record, 2003. p.67.
[141] MATTOS, Rômulo Costa. *A reabilitação de Pereira Passos e os novos rumos do debate sobre as reformas urbanas no Rio de Janeiro da Primeira República*. In: VIII Colóquio Marx Engels, 2015, Campinas, 2015. v. 1. p. 4.

intervenções urbanas realizadas no Distrito Federal estavam em estreita dependência jurídico-política e financeira da União[142]:

> Tenho dúvidas, ao mesmo tempo, sobre a suposta aplicação de concepções urbanísticas distintas entre o governo federal e o municipal, bem como a respeito da dualidade reformadora que delas decorreria, como proposto por Azevedo. Parece anacrônico enxergar nas ações de Pereira Passos um conjunto articulado de ideias que planeassem a cidade se o planejamento urbano, enquanto saber, ainda engatinhava no mundo. O pioneirismo de Passos se deu, a meu ver, em sua capacidade de coordenação executiva de uma parte do conjunto de intervenções urbanas propiciadas pela correlação com a construção do porto: viabilizadas por esta, mas também por esta demandadas. Tratavam-se, simplesmente, de tarefas distintas - em escalas espacial e financeira diferentes, especialmente - com implicações distintas e formas de legitimação distintas - daí a real emanação das noções de "civilização" e "progresso" -, mas que essencialmente colaboravam com o grande objetivo que era transformar o Rio de Janeiro em uma cidade à feição do capitalismo monopolista[143].

Por fim, ao examinar os projetos e as memórias de Passos, Azevedo também concluiu que o prefeito intentou, a partir de uma perspectiva elitista, "elevar espiritualmente o operariado"[144]. Ou seja, a partir do controle do governo municipal sobre a "civilidade", atrelado às reformas e à educação escolar, seria possível disseminar entre os trabalhadores o tipo de urbanidade baseado na ética burguesa. Esse teria sido o sentido da criação, pelo engenheiro, das avenidas ligando o subúrbio ao centro da cidade, local de contemplação da civilização. Ganhavam relevo, assim, não só as obras e projetos efetivamente realizados por Passos quando prefeito, mas as ideias e concepções de progresso e civilização nelas incorporadas.

Enquanto Jaime Benchimol, Lia Aquino e Oswaldo Porto Rocha utilizam-se das fontes disponíveis para analisar de que modo as reformas urbanas impactaram a vida da população, com o processo de demolições e remoções e o aumento da crise habitacional, André Azevedo parte de um pressuposto diferente, qual seja, dos conceitos que permearam a ação de Pereira Passos. Deste modo, é importante ressaltar que a leitura de Azevedo não atualiza as interpretações sobre as reformas que foram produzidas na década de 1980. Sublinhamos que é possível analisar o movimento reformista por uma história dos conceitos – de civilização e progresso. No entanto, tendo em vista que o processo de remodelação foi atravessado por uma série de interesses econômicos, políticos e sociais, que tiveram consequências concretas sobre a urbe e a vida da população carioca, sua magnitude extrapola

[142] FONSECA, Thiago Vinicius Mantuano. *A construção do porto do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital financeiro industrial*. Niterói: Programa de Pós-Graduação em História (PPGH – UFF), 2022. (Doutorado em História). p.10.
[143]FONSECA, Thiago Vinicius Mantuano. *Op. Cit.* p. 157.
[144] AZEVEDO, André Nunes. *Op. Cit.*

o campo das ideias, deixando-se de perceber a efetividade das mudanças encetadas por Passos – o que é evidenciado, inclusive, em vozes dissidentes e contemporâneas aos eventos que examinamos.

Outra leitura distinta é a de Margareth Pereira que, ao remontar às origens da questão urbana no século XIX, nos apresenta as virtudes esperadas das cidades modernas: circulação, embelezamento, higiene e justiça social[145]. Os projetos de melhoramentos urbanos pensados para o Rio de Janeiro tomados como objeto buscavam assim conjugar esses objetivos, com ênfase nos três primeiros. Para a autora, os planos 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 cidade .

Em artigo publicado em 2010 e intitulado *"*Rio, uma cidade e seus planos*"*, Nina Maria de Carvalho Elias Rabha examinou os projetos de melhoramentos, relacionando-os com as propostas de reordenamento urbano. Deste modo, ao conjugar os aspectos históricos e geográficos da cidade, a autora destaca três características principais do Rio de Janeiro, todas elas dependentes do problema do crescimento populacional: a primeira dizia respeito à relação entre homem e meio, tendo os habitantes uma permanente vontade de modificar a cidade; 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 formulados"*[146]*.

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 basearam-se na fluidez política e eram alteradas ao sabor de decisões episódicas e isoladas - aproximando-se seu

[145] PEREIRA, Margareth da Silva. *Op. Cit*. p.136.
[146] RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. *Op. Cit*. p. 206.

estudo, nesse aspecto, do de Lúcia Silva[147], que procurou discutir as questões que permearam o surgimento do urbanismo na capital republicana, apresentando os embates entre engenheiros e arquitetos que ocupavam cargos na administração municipal, a partir da década de 1920. A partir da leitura do trabalho de Silva, conseguimos inferir que o fim do mandato dos prefeitos muitas vezes representava o término do projeto organizado por aquele governante, o que revela certa descontinuidade nos melhoramentos.

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 Oakim[148].

Como foi possível observar ao longo deste item, a historiografia sobre as reformas urbanas é um campo bastante fértil para encontrarmos consensos e dissensos acerca de tão importantes processos na história do Rio de Janeiro. A produção acadêmica dos anos 1980 jogou luz a uma série de questões importantes, como o problema da habitação e o caráter autoritário das reformas empreendidas pela elite republicana. Com o surgimento dos estudos sobre os engenheiros e o papel do Clube de Engenharia, ainda na década de 1990, foi possível compreender mais detalhadamente o papel desempenhado por essa categoria profissional nos debates sobre os melhoramentos urbanos, a partir da apropriação de um discurso que apresentava os engenheiros como os detentores do saber competente sobre o reordenamento da urbe. Por outro lado, o estudo sobre a reforma urbana desenvolvido por André Nunes Azevedo ganhou relevo, a partir de uma postura revisionista, que atenuava o caráter autoritário do governo de Pereira Passos no manejo de sua grande reforma, concentrando-se a análise do uso dos engenheiros dos conceitos de civilização e progresso.

Ao longo de seu trabalho, Thiago Mantuano contrapõe-se às pesquisas produzidas por André Azevedo, apontando que ao invés das proeminências das ideias de "civilização" e "progresso" defendidas por Azevedo, o processo das reformas urbanas pode ser compreendido a partir de uma concepção materialista, isto é, da construção do porto decorriam as reformas urbanas, inclusive as realizadas pela municipalidade[149]. Mantuano

[147] SILVA, Lucia. *Op. Cit.* 2003.
[148] 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.
[149] FONSECA, Thiago Vinicius Mantuano. *Op. Cit.* p.158.

também discorda da definição de engenheiro funcionário público de carreira dada a Passos por Azevedo, tendo em vista que o engenheiro só teve a relevância que alcançou no Estado devido as suas atividades econômicas e inserção nas classes dominantes[150].

André Azevedo reforça a ideia de geração para explicar a atuação de Pereira Passos, afirmando que, em sua gestão, o engenheiro trouxe consigo um "ethos da elite política imperial de sua geração, vinculado ao ideal de construir uma civilização nos trópicos[151]". Ao defender a caracterização do engenheiro como funcionário que atuava nas obras públicas, o historiador desconsiderou a importância da experiência de Passos em empresas privadas, em que trabalhou em conjunto com o Barão de Mauá e nas ferrovias, por exemplo. Conforme destacado por Pedro Marinho, os engenheiros sempre estiveram "envolvidos intensamente na viabilização do complexo econômico que surgia, os engenheiros assim se organizavam, negociavam, disputavam e estabeleciam alianças[152]", isto é, estiveram em estreita relação com a faceta moderna ligada aos fluxos internacionais de capital, pensando a agro exportação e a estrutura necessária para o escoamento dos produtos e a importação de capitais e mercadorias, como a construção de portos e ferrovias. Malgrado a expressão conservadora que pode assumir o emprego das ideias de progresso e a civilização, que André Azevedo sublinha, foram formuladas e empregadas em um contexto ligado à criação das condições necessárias para a ação e reprodução do capitalismo no país.

Também importou-nos destacar que a questão do urbanismo se faz presente nos trabalhos historiográficos há algum tempo, o que foi importante para consolidar os estudos sobre o tema. Um olhar mais atento nos leva a perceber que o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR-UFRJ) recebeu uma série de historiadores que fomentaram um conjunto de hipóteses relevantes que, ao serem retomadas neste trabalho, permitem situar a ação dos prefeitos engenheiros da capital federal na Primeira República como responsáveis por realizar um importante conjunto de empreendimentos sob a rubrica dos melhoramentos. Os engenheiros-prefeitos também propiciaram a criação de uma série de comissões e convidaram outros profissionais, como arquitetos e urbanistas, para pensarem os problemas da urbe, os quais, ao ocuparem a estrutura administrativa da cidade, promoveram a sua expansão e renovaram os debates sobre o tema.

---

[150] *Ibidem.* p. 162.
[151] AZEVEDO, André Nunes. *Op. Cit*. p. 250.
[152] MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista. *Topoi*, Rio de Janeiro, v. 16, n. 30, jan./jun. 2015. p. 212.

2 "*GOVERNAR POR RETAS":* O PROTAGONISMO DOS PREFEITOS FRANCISCO PEREIRA PASSOS (1902 – 1906), ANDRÉ GUSTAVO PAULO DE FRONTIN (1919) E CARLOS CESAR DE OLIVEIRA SAMPAIO (1920 - 1922) NOS MELHORAMENTOS URBANOS

O presente capítulo tem por objetivo apresentar e discutir alguns traços da trajetória e da ação de três engenheiros-prefeitos do Distrito Federal na Primeira República, a saber: Francisco Pereira Passos (1902 - 1906), André Gustavo Paulo de Frontin (1919) e Carlos Cesar de Oliveira Sampaio (1920 - 1922). Importa-nos compreender quais foram as redes de sociabilidade criadas por estes personagens, as quais lhes conferiram a nomeação no cargo de prefeito da capital, quando puderam colocar em prática algumas das ideias que já defendiam antes mesmo de suas gestões.

Por outro lado, também nos interessa entender de qual modo esses engenheiros foram apresentados por parte da imprensa, por seus pares, memorialistas e historiadores. A partir de uma vertente historiográfica consistente sobre Passos, Frontin e Sampaio foi possível analisar, de modo panorâmico, como eles aparecem e são discutidos, em um processo constante de construção e desconstrução de imagens acerca de suas habilidades, competências, conhecimentos técnicos e discursos - ditos neutros - em que suas ações se baseavam.

Conforme será possível observar ao longo deste capítulo, utilizamos, quando possível, fontes produzidas pelos próprios engenheiros. A leitura dessas fontes foi realizada a partir de determinadas indagações, a saber: quais eram as visões de cidade defendidas por esses personagens centrais na história das reformas urbanas e da administração pública do Distrito Federal? De qual modo a oposição entre técnica e política aparecia nos textos produzidos pelos engenheiros? Tais perguntas nos permitiram perceber certa visão de mundo que se buscava mostrar técnica, imparcial e baseada na ação, tendo em vista que em suas gestões foi realizado um conjunto importante de melhoramentos urbanos, em um período de rápida transformação da paisagem do Rio de Janeiro. Este trabalho procurou na imprensa, utilizando-se da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, e nos memorialistas um complemento importante para suprir as lacunas para a compreensão do contexto e da atuação desses engenheiros, refletindo sobre como os jornais se comportavam diante da sua nomeação e quais expectativas eram projetadas para as administrações dos prefeitos, percebendo quais anseios existiam e eram explicitados nos jornais. Deste modo, foi possível perceber que Passos, Frontin e Sampaio, apesar de concorrerem para a construção de um

discurso que se mostrava neutro e imparcial, tiveram suas ações condicionadas e informadas por uma série de influências e interesses, conforme veremos adiante.

O Rio de Janeiro foi objeto de uma série de projetos de melhoramentos urbanos, principalmente a partir da segunda metade do século XIX, que tinha por objetivo adequar o país aos "novos tempos" inaugurados com a Segunda Revolução Industrial e à consequente expansão das redes de comércio locais, regionais e transnacionais, como ocorrera nas sociedades ocidentais. A mudança para o regime republicano 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", o que conferiu visibilidade a sua atuação profissional[153].

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 imaginado[154]. 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 população[155].

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 competentes[156], 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 país[157]. A categoria alcançava assim

[153] 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.
[154] ANDREATTA, Verena. *Op. Cit.*. p. 20.
[155] PEREIRA, Margareth. *Op. Cit.* p. 134.
[156] CHALHOUB, Sidney. *Op. Cit.* p. 19.
[157] CURY, Vania Maria. *Op. Cit.* p. 38.

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 1904[158]. Entre 1892 e 1930 o Distrito Federal foi administrado por vinte e sete prefeitos, dos quais cinco exerciam a engenharia como atividade profissional. Ao analisar o perfil das elites políticas da capital federal, a autora considera a presença dessa categoria profissional na administração do município compreensível, quando se tem em conta que havia um esforço concentrado na transformação do Rio de Janeiro em uma metrópole moderna[159].

Para o desenvolvimento deste capítulo, selecionamos os engenheiros que consideramos protagonistas nos debates e das ações sobre as reformas urbanas, isto é, aqueles que, em seus mandatos, realizaram um grande conjunto de obras e passaram a ser identificados – tanto pela imprensa, como pela historiografia – como os reformadores da capital federal na Primeira República.

2.1 Francisco Pereira Passos: o engenheiro no comando do Distrito Federal

O engenheiro Francisco Pereira Passos assumiu o comando da Prefeitura do Distrito Federal em 30 de dezembro de 1902, permanecendo nesta função ao longo de quatro anos e deixando o cargo em 16 de novembro de 1906. Neste período, promoveu um amplo processo de transformações na cidade, juntamente das ações promovidas pelo presidente da República, Rodrigues Alves[160], por meio do Ministérios de Viação e Obras Públicas. A trajetória e o

[158] PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit.*. p. 35.

[159] Segundo Surama Pinto, de 1909 até 1922, o Rio de Janeiro foi governado por cinco engenheiros, quatro bacharéis em direito e por um médico, tendo como característica unificadora o fato de terem estudado nas escolas superiores do país. Ao estender o período de análise deste projeto, inserimos mais três engenheiros que assumiram a prefeitura do Distrito Federal, a saber Pereira Passos e Antonio Prado Júnior. Cf. *Ibidem*, p. 53.

[160] Francisco de Paula Rodrigues Alves nasceu em São Paulo, em 7 de julho de 1848. Ingressou na Faculdade de Direito de São Paulo, em 1866. Iniciou a carreira política em 1872, quando foi eleito deputado provincial pelo Partido Conservador. Nomeado presidente da província de São Paulo em 1887. Foi um dos signatários da Constituição de 1891. Eleito senador, foi um dos porta-vozes do presidente Campos Sales. Eleito presidente de São Paulo, em 1900, renunciou ao cargo para disputar o cargo de presidente da República, em 1902, tendo apoio de Campos Sales e sendo eleito. LANG, Alice Beatriz da Silva Gordo. Rodrigues Alves (verbete). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Disponível para consulta em: https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/ALVES,%20Rodrigues.pdf. Acesso em 09 de outubro de 2021.

governo de Passos já foram analisados em diversos trabalhos historiográficos[161], que se tornaram referência na historiografia do período e ainda hoje geram interessantes e importantes debates sobre como se deu a ação do engenheiro no processo de condução das reformas urbanas que serão retratadas neste item. Defendemos que a especificidade deste trabalho é pensar Pereira Passos dentro de um conjunto de engenheiros que foram recrutados para assumir a Prefeitura e tiveram a oportunidade de atuar sobre a urbe e colocar seus projetos e visões de cidade em prática. Suas ações e visões de mundo podem ser examinadas a partir de um amplo e diversificado conjunto de fontes oficiais, como arquivos oficiais, textos de imprensa e memorialísticos, que vem sendo compulsados na pesquisa sobre o tema.

Nascido em São João do Príncipe, atual Piraí, então província do Rio de Janeiro, em 29 de agosto de 1836, Francisco Pereira Passos era filho de Antônio Pereira Passos, o barão de Mangaratiba, e de Clara Oliveira Passos, pertencente a uma abastada família da região. Antônio Passos era fazendeiro, ligado à produção de café, e participou da vida pública e política da província. Foi vereador da vila entre 1841 e 1850, recebendo o título de barão das mãos do imperador Dom Pedro II, que deu como justificativa o trabalho realizado por Antônio enquanto vereador.

Em 1850, Francisco Pereira Passos chegou ao Rio de Janeiro para estudar no Colégio São Pedro de Alcântara, onde conheceu Oswaldo Cruz, que foi seu colega de turma[162], sendo o fato de estarem reunidos na mesma instituição de ensino indicador da possibilidade de alcançarem posições de destaque. Ingressou na Escola Militar[163] em 1852, formando-se bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas e recebendo o diploma de engenheiro civil em 1854. Foi então nomeado adido junto à missão diplomática brasileira em Paris, indo morar na capital francesa. Fez estudos na *École de Ponts et Chaussées*, onde pode aprofundar temas ligados a hidráulica, portos, canais e estradas de ferro, e acompanhou as obras de modernização do porto de Marselha e também na Estrada de Ferro Paris-Lyon-Mediterranée,

[161] A gestão de Francisco Pereira Passos a frente da Municipalidade do Distrito Federal foi a mais analisada até hoje na historiografia. Conforme apontado no primeiro capítulo desta tese, os primeiros trabalhos críticos na década de 1980 demonstraram o caráter autoritário da reforma empreendida pelo engenheiro, como os produzidos por Lia de Aquino, Oswaldo Porto Rocha e Jaime Benchimol. Mais recentemente, André Nunes de Azevedo tem buscado apresentar os conceitos norteadores das reformas de Passos.

[162] PINHEIRO, MANOEL CARLOS e JUNIOR, Renato Fialho. Pereira Passos: vida e obra. In: *Coleção Estudos Cariocas*, nº20060802, Agosto de 2006, p.1.

[163] A Escola Militar passou a ser chamada de Escola Central em 1858, e com a reformulação do ensino, em 1874, dá origem à Escola Politécnica.

além de conhecer o grande conjunto de obras que estavam sendo empreendidas por Eugène Georges Haussmann, então prefeito do departamento de Sena[164].

Em 1861, foi nomeado ajudante do engenheiro-chefe na Estrada de Ferro de Nova Friburgo, o Visconde de Barbacena. Após a finalização deste trabalho, Passos começou a atuar na Estrada de Ferro D. Pedro II, onde chegou a assumir o cargo de chefe de comissão, em fins dos anos 1860, afastando-se apenas quando foi enviado a Londres pelo visconde de Rio Branco, para tentar resolver problemas pendentes com o capital inglês[165]. Segundo Marly Motta, foi nesse período que se consolidou a carreira de engenheiro de Passos:

> Na condição de consultor técnico do Ministério da Agricultura e Obras Públicas, permaneceu em Londres de 1871 a 1873 como inspetor especial das estradas de ferro subvencionadas pelo governo brasileiro, com a incumbência de firmar um acordo sobre o capital garantido à Estrada de Ferro Santos-Jundiaí. Em 1876, foi nomeado diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II, um dos mais altos do escalão burocrático imperial, onde permaneceu por quatro anos.[166].

Durante sua estadia na Europa, Pereira Passos visitou a Suíça para conhecer uma estrada de ferro sobre o Monte Righi, que foi estudada pelo engenheiro, tendo o seu sistema sido utilizado para a construção da estrada de ferro que ligava a Raiz da Serra a Petrópolis, em traçado que fora solicitado pelo barão de Mauá. Mauá também convidou Passos para assumir e modernizar o Arsenal de Ponta da Areia, visando ao início da produção de trilhos e vagões[167] a serem utilizados na expansão da malha ferroviária brasileira, iniciativa que tinha no empresário um dos seus maiores incentivadores.

Em 1874, Passos foi nomeado para chefiar a Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro, que tinha por objetivo elaborar um projeto de remodelação da Corte, buscando soluções para os problemas sanitários e de higiene. Ao lado de Passos estavam os também engenheiros Jerônimo Rodrigues de Morais Jardim[168] e Marcelino Ramos da Silva[169]. A referida Comissão produziu dois relatórios, em 1875 e em 1876, com diversas sugestões para os bairros da cidade. Segundo Verena Andreatta,

---

[164] AZEVEDO, André Nunes. Um esboço biográfico de Francisco Pereira Passos. O Progresso sob a Égide da Civilização. *Intelléctus*, v. 8, n. 2, 2009. p. 8.
[165] *Ibidem*. p. 8.
[166] MOTTA, Marly. Francisco Pereira Passos (verbete). *Atlas Histórico Fundação Getúlio Vargas*. Disponível em: https://atlas.fgv.br/verbetes/pereira-passos. Acesso em 05 de outubro de 2021.
[167] PINHEIRO, MANOEL CARLOS e JUNIOR, Renato Fialho. *Op. Cit*. p.3.
[168] Engenheiro, Inspetor de Obras Públicas desde 1873, havia realizado importantes obras de abastecimento de água na cidade. Cf. ANDREATTA, Verena. *Op. Cit.* p. 151.
[169] Engenheiro, também participava da Inspetoria e, mais tarde, teve um papel de destaque nas obras de saneamento da Baixada Fluminense. Cf. ANDREATTA, Verena. *Op. Cit*. p. 151.

> (...) os três eram membros do Corpo de Engenheiros civis dentro da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, eram também liberais e faziam parte do grupo embrionário do futuro e influente Clube de Engenharia. Sua escolha simbolizava o triunfo desta nova corporação profissional, formada na Escola Central, e que começado a constituir-se como corpo civil com a criação em 1862 daquele seu primeiro clube corporativo: o Instituto Politécnico Brasileiro[170].

Apenas dez meses após a sua instituição, em janeiro de 1875, a Comissão apresentou o seu primeiro relatório, expondo já nas primeiras linhas qual tinha sido a sua função:

> Por aviso de 27 de maio ultimo dignou-se a V. Ex. incumbir-nos de organizar um plano geral para o alargamento e rectificação de varias ruas desta capital e para a abertura de novas praças e ruas, com o fim de melhorar suas condições hygienicas e facilitar a circulação entre seus diversos pontos, dando ao mesmo tempo mais beleza e harmonia ás suas construcções[171].

Segundo os engenheiros, eles haviam recebido a incumbência de elaborar um plano para propor o alargamento das ruas, apresentar soluções para a questão da ventilação das casas e do escoamento das águas pluviais – para evitar inundações, que eram constantes no período –, poupando-se, sempre que possível, demolições de propriedades públicas ou privadas.

O relatório é um importante documento para percebemos o *modus operandi* do "planejamento urbano" do período, tendo em vista que os engenheiros demonstraram o passo a passo da produção do documento, como, por exemplo, a leitura de estudos anteriores e a confecção de plantas de regiões da cidade, bem como as possíveis dificuldades no processo de elaboração e apresentação final, principalmente das questões relativas à região central. O elevado número de casas que precisariam ser demolidas para a implementação do projeto, apesar da expressa preocupação com a questão, acabou por dificultar a confecção dos orçamentos, protelando-se a apresentação de resultados conclusivos[172]. Isto sugere que, apesar dos pedidos para que se evitassem as demolições, o número estimado ainda era alto.

É possível perceber neste primeiro relatório uma preocupação dos engenheiros com obras de execução mais rápida, como a implantação de malhas regulares e também com a apresentação de frequentes justificativas das vantagens advindas das intervenções propostas para a cidade, seja por seus aspectos sanitários, da diminuição das enchentes e alagamentos e também pelo aspecto financeiro. Ao voltar-se sobre o projeto de extensão do Canal do Mangue e outras obras na atual região da Tijuca, os engenheiros da Comissão buscavam

[170] ANDREATTA, Verena. *Op. Cit.* p. 152.
[171] *Relatório da Comissão de Melhoramentos de 1875*. p. 3
[172] *Ibidem*. p. 5

demonstrar que o empreendimento melhoraria a comunicação da cidade e impactaria a salubridade pública, além de ressaltarem que a sinuosidade das ruas existentes impedia a renovação do ar, que estava "viciado por tantas causas no interior das habitações" [173].

Por fim, no primeiro relatório, os engenheiros apresentam a forma de execução das obras, expondo a viabilidade técnica-financeira dos projetos, recomendando que o Estado fosse responsável por custear sua realização. O poder público seria ressarcido posteriormente com a venda de terrenos edificáveis, que poderiam ser utilizados para "construção de habitações particulares, quer para estabelecimentos comerciais ou industriais"[174].

Tendo recebido críticas sobre os projetos apresentados em 1875, principalmente sobre a localização das obras e os meios para implantação, com o poder público como financiador[175], os engenheiros da Comissão elaboram um segundo relatório, entregue em fevereiro de 1876, pouco mais de um ano após o primeiro. Fica evidente o objetivo deste novo relatório de defender as ações apontadas como necessárias no documento anterior:

> Em seu primeiro relatório indicou a comissão os melhoramentos de mais vital interesse para a parte da cidade que se extende do Campo da Acclamação ao Andarahy e S. Christovão. Entre as medidas propostas sobresahe a que se refere á conclusão do canal do mangue até o mar, combinada com a construção de esgotos lateraes e desobstrução da parte existente do canal, de modo a converter uma obra de utilidade publica aquelle recepctaculo de immundicias e permanente foco de infecções miasmáticas. A comissão não tem motivo senão para insistir nas idéas e opinião que então emittio sobre tal objecto, pois as tem visto confirmadas pelos estudos a que posteriormente tem procedido e pelo parecer de profissionais competentes. Limitar-se-há, pois, agora a pedir de novo a atenção de V. Ex. para o que já expoz naquele relatorio[176].

Talvez em resposta às mesmas críticas, os engenheiros da Comissão de Melhoramentos passaram a prever possibilidade de que empresários conduzissem as obras, ganhando como contrapartida o direito de explorar os respectivos terrenos. Além disso, a Comissão passava a sugerir o arrasamento dos morros do Castelo e de Santo Antonio, afirmando que nisso estavam de acordo com a orientação de médicos, isto é, tirando de seus ombros o peso da responsabilidade na defesa do possível desmonte:

> Sendo os arrasamentos do morro de Sto. Antônio e Castelo considerados pelo higienistas como de vital interesse para o fim de permitir a chegada das brisas do oceano até o coração da cidade, baseou a comissão o seu projeto de abertura de

[173] *Relatório da Comissão de Melhoramentos de 1875.* p. 10.
[174] *Ibidem*. p. 34.
[175] O engenheiro Luis Rafael Vieira Souto enviou uma série de cartas ao *Jornal do Commercio* defendendo que a reforma urbana deveria ser feita na área comercial da cidade, entre a Cidade Nova e o litoral, região que abrigava moradias mais aglomeradas e ruas mais estreitas e sinuosas, possíveis focos do desenvolvimento das epidemias. Cf. Azevedo, André Nunes de. *Op. Cit.* p. 26.
[176] *Relatório da Comissão de Melhoramentos de 1876*. p. 3.

> novas ruas e alargamento e retificação das existentes na hipótese de serem arrasados aqueles dois morros, segundo os termos da concessão feita pelo governo imperial ao Comendador Joaquim Antônio Fernandes Pinheiro, menos quanto ao alargamento da rua da guarda velha, sem que contudo a parte do projeto situada fora dos dois referidos morros fique dependente do arrasamento destes para ser levado a efeito[177].

Ao analisar a importância da Comissão de Melhoramentos no período de sua nomeação, Fernanda Barbosa Rodrigues identificou que, naquele momento, os engenheiros já haviam conquistado prestígio, legitimidade e respaldo técnico oficial para a produção de relatórios e apontamentos sobre as obras necessárias, ganhando relevância nos assuntos relacionados às atividades econômicas da sede da corte[178].

Após participar da elaboração dos dois relatórios da Comissão de Melhoramentos, que não chegaram a ser colocados em prática, Pereira Passos foi convidado a assumir novamente a Estrada de Ferro Dom Pedro II, onde ficou até 1880. Neste período sugeriu a ampliação da estação da Corte, além de indicar, como outros engenheiros, a construção de um ramal ferroviário e da estação marítima[179]. Como registrou no seguinte discurso:

> Esses são benefícios para a estrada, que começa desde já a eliminar do seu custo mais de cem contos por ano. Para a lavoura que, quando estiverem concluídos os grandes armazéns, ficará aliviada do ônus de sucessivas baldeações de carretos de seus produtos pelas ruas da cidade, para o comércio, que poderá ser com maior facilidade e menos despesas, remeter para o interior os artigos pesados e os de pouco valor, que atualmente são sobrecarregados com a condução em carroças, para esta capital, finalmente, que vê desaparecer uma de suas praias mais prejudiciais à saúde pública, e surgirem vastas construções, onde até agora só existiam casas de mesquinha aparência e habitações insalubres[180].

Neste trecho é possível depreender que Passos estava se referindo a temas relevantes para os engenheiros daquele período, como as propostas visando à melhoria da circulação de pessoas e mercadorias pela cidade, o melhoramento da zona portuária e a expansão da infraestrutura ferroviária, além da frequente preocupação com as habitações que, segundo uma ótica higienista, eram consideradas insalubres e foco da proliferação de doenças nas constantes epidemias na Corte. Sobre esse aspecto, como ressaltado por Jaime Benchimol:

> Havia neste período um discurso dominante a respeito da cidade na virada do século, reiterado por toda a imprensa, difundido por médicos, engenheiros, políticos

[177] Azevedo, André Nunes de. *Op. Cit.* p. 26.
[178] RODRIGUES, Fernanda Barbosa dos Reis. A comissão de melhoramentos de 1875: entre engenharia civil e a política. In: *Anais eletrônicos do 17 Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), 2017. p.12.
[179] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.*. p. 193.
[180] ATAÍDE, Raymundo de. *Pereira Passos, o reformador do Rio de Janeiro*. s/d. p. 138.

> e industriais, impregnado na "opinião pública" ilustrada e burguesa que encarava como inadiável a necessidade de submeter a cabeça urbana do país a uma cirurgia em profundidade[181].

Passos assumiu, em 1882, a presidência da Companhia de Carris de São Cristóvão[182], empresa de capital privado, o que evidencia sua aproximação com investidores estrangeiros que atuavam no país, responsáveis pela implantação do primeiro sistema de bondes por tração elétrica na Corte, dez anos depois[183]. Projetou também a Estrada de Ferro do Corcovado, voltada para o turismo no Rio de Janeiro. Para Marly Motta,

> Seu envolvimento em planos de reforma urbana do Rio de Janeiro se acentuaria dois anos depois, quando propôs aos 30 maiores acionistas da Carris que adquirissem o projeto, elaborado pelo arquiteto italiano Giuseppe Fogliani, de uma grande avenida a ser construída no centro da capital. Aprovada a ideia, caberia a Pereira Passos obter a concessão do governo[184].

Essa grande avenida viria a desafogar a Cidade Velha, melhorando a circulação do ar, além de estimular a criação de vias semelhantes pela cidade. No entanto, como demonstrou Benchimol, o principal objetivo dos investidores e de Passos nessa iniciativa residia no fato de que a avenida abrigaria as estações terminais de todas as linhas de bondes da cidade, que ganhariam também hotéis e teatros[185]. Apesar de ter obtido a concessão do governo, a obra não foi realizada, no contexto da crise do encilhamento[186] e da Revolta da Armada.

---

[181] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit*. p. 196

[182] Segundo Elisabeth von der Weid, o médico inglês Thomas Cochrane fora o responsável por introduzir um sistema de transporte coletivo urbano sobre trilhos de ferro, em 1856. Cinco anos depois, o Barão de Mauá assumiu o serviço, com a proposta de mudar a tração animal para veículos a vapor. No entanto, a ideia não foi adiante e o sistema faliu. Em 1862, o Barão de Mauá buscou ajuda do investidor americano Charles B. Greenogh, que comprou a concessão, começando a operar em 1868. Os americanos Charles Morsing e Bernardo Caymari arregimentaram a concessão e em 1869 surgiu a The Rio de Janeiro Street Railway Co., que posteriormente trocou o seu estatuto e passou a chamar-se Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão. Cf. WEID, Elisabeth von der. Os transportes sobre trilhos e a expansão da cidade Rio de Janeiro - 1852/1914. *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina* – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo, pp. 16473 – 16496.

[183] AZEVEDO, André Nunes. *Op. Cit.* p. 36.

[184] MOTTA, Marly. Francisco Pereira Passos (verbete). *Atlas Histórico Fundação Getúlio Vargas*. Disponível em: https://atlas.fgv.br/verbetes/pereira-passos. Acesso em 05 de outubro de 2021.

[185] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit.* p. 199.

[186] Denominou-se "encilhamento" à onda especulativa do ano de 1891, logo seguida por uma grave crise financeira que levou à falência numerosas empresas. A crise foi favorecida pela política de ampliação de créditos, iniciada sob a monarquia, que teve continuidade no governo de Deodoro da Fonseca (1889- 1991). O termo "encilhamento" fazia referência ao momento em que os cavalos eram preparados para as corridas – encilhados – quando eram feitas as apostas, sendo uma analogia para descrever a atuação dos investidores.

Em 30 de dezembro de 1902, Francisco Pereira Passos chegou à prefeitura do Distrito Federal. O periódico *Gazeta de Notícias*[187] registrou as palavras do novo prefeito: era "[meu] pensamento empregar todos os meus esforços a fim de corresponder aos desejos do governo em benefício do Districto, tendo coadjuvação não só da imprensa como do povo"[188]. Como demonstrado em farta bibliografia sobre o tema, era do interesse de Rodrigues Alves promover um profundo programa de remodelação e saneamento da capital, tendo em vista o objetivo de transformá-la em centro de atração de força de trabalho, atividades e capitais. A região portuária recebia destaque no projeto, sendo a construção do novo porto e o respectivo melhoramento condições para ampliação da atividade comercial e, consequentemente, do aumento da arrecadação[189].

A imprensa da capital, de modo geral, repercutiu positivamente sua nomeação, apresentado o engenheiro como grande administrador, conhecedor das técnicas exigidas na implementação das reformas e desvinculado de interesses políticos para a resolução dos diversos problemas a serem enfrentados no projeto:

> Pereira Passos é administrador e não está ligado aos interesses políticos. Se assim fosse, o governo não conseguiria levar adiante o seu plano de melhoramentos materiais anunciado no manifesto de 15 de novembro. No fim de quatro anos, o sr. Presidente da República deixaria a cidade como a encontrou, desasseada, feia, mal ventilada, sem uma só obra nova, sem um benefício que compensasse de longe os sacrifícios exigidos do contribuinte. Sua Excelência, que já tem prestado ao país bons serviços (...) trate agora de alargá-los, conquistando a benemerência com as transformações da cidade do Rio de Janeiro de modo que não continue a nos envergonhar e deprimir a comparação com outras cidades[190].

É possível depreender no trecho acima, além da ideologia valorizadora da técnica, pelo destaque à figura do "administrador" que vai acompanhar as nomeações dos engenheiros ao longo da Primeira República, a pressão do jornal carioca para que os melhoramentos fossem realizados, tendo em vista que as condições existentes "envergonhavam" a capital. Além disso, a escolha de Pereira Passos para o cargo de prefeito associav-se a sua ligação com os projetos anteriores de remodelação da cidade, tendo ele inclusive integrado a

---

[187] Fundado em 2 de agosto de 1875, o periódico tinha um caráter situacionista, funcionando como um órgão antimonarquista com advento da República e defensor das elites agrárias. Por isso, o jornal tinha uma estrutura econômica sólida e contava com um alto nível de sofisticação na aparelhagem técnica, sendo um dos mais equipados do mundo, segundo informações da época. LEAL, Carlos Eduardo. *Gazeta de Notícias* (verbete). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/GAZETA%20DE%20NOT%C3%8DCIAS.pdf Acesso em 07 de fevereiro de 2024.

[188] *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1902, p.1.

[189] FONSECA, Thiago Vinicius Mantuano. *Op. Cit.*

[190] *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1902, p. 1

Comissão de Melhoramentos, na década de 1870. Pode ter contado para a escolha, também, sua atuação no setor de ferrovias, privilegiado na carreira dos engenheiros, já que, como apontamos, Passos intercalou sua trajetória profissional tanto em cargos públicos como nessas empresas. De todo modo, sua nomeação demonstrava o prestígio que a sua figura tinha diante da elite política do país. Foram lhe oferecidas, assim, condições excepcionais para a execução do seu trabalho no Distrito Federal:

> O sr. dr. Passos, depois de ouvir a declaração de que o governo nele deposita a mais absoluta confiança, respondeu que só naquelas condições, com a liberdade de agir como entendesse, tinha aceitado a nomeção para o cargo de prefeito[191].

Em dezembro de 1902, em entrevista ao jornal argentino *El País*, Passos apresentava o plano para a realização das reformas e sua avaliação da própria administração municipal:

> Procurará regularizar o serviço da dívida, indispensável garantia de crédito municipal. Realizará economias, diminuindo o pessoal inútil e meramente decorativo, fechando algumas repartições que nenhum serviço prestam, limitando as despesas de outras; procederá a revisão das aposentadorias, eliminando esse perigoso cancro que devora a receita municipal; passará ao governo certos serviços que lhe pertencem e encarregar-se-á com as necessidades de uma cidade moderna, regularizará o serviço de calçamentos atualmente de exclusiva conta do Município, quando devem pagá-lo os proprietários, as companhias de viação, etc., e procurará eliminar as concessões mal dadas[192].

Como sabemos, Pereira Passos ficou encarregado do planejamento global da remodelação do espaço urbano do Rio de Janeiro, com exceção da reforma do porto e da construção de três avenidas adjacentes[193], que ficaram a cargo do Ministério de Indústria, Viação e Obras Públicas, isto é, do executivo federal. A partir de então, segundo Follis, os ideais relativos à higienização, ao embelezamento e à racionalização da malha urbana, como os que haviam orientado a reforma parisiente de Haussmann, seriam notados em suas intervenções[194]. O destaque também foi assinalado por Jeffrey Needell:

> A ênfase na iluminação e na ventilação, por meio de ruas alargadas e novas vias, foi fundamental em ambas as reformas. A utilização de avenidas para conduzir o tráfego dos limites da cidade até o centro caracterizava os dois planos, assim como a

[191] *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1902, p. 1.
[192] *El País*, Buenos Aires, 31 de dezembro de 1902, p. 1.
[193] Segundo Jaime Benchimol, o governo federal imcumbiu-se diretamente do prolongamento do canal do Mangue e da abertura das avenidas Francisco Bicalho, Rodrigues Alves e a Avenida Central, que passaria a ser chamada de Avenida Rio Branco em 1912, constituindo-se como o eixo de todo o elenco de melhoramentos urbanos e recebendo a construção de sedes de jornais e outras construções, como a Escola de Belas Artes, a Biblioteca Nacional, e o Teatro Municipal. P. Cf. Benchimol, Jaime Larry. *Op. Cit*. p. 226.
[194] FOLLIS, Fransergio. *Op. Cit*. p. 29.

> abertura de outras vias, que dirigiam o fluxo para fora do centro. O impacto também se evidencia em aspectos cosméticos. A escolha do estilo arquitetônico, a ampla perspectiva da Avenida Central, a execução de jardins nas praças, a atenção dedicada ao Campo de Santana e o projeto do filho de Pereira Passos para a versão carioca da Ópera de Paris – todos estes aspectos parisienses foram primordiais para o significado da belle époque que emergiu com Rodrigues Alves[195].

Como ressaltado também por Jaime Benchimol, o termo "embelezar" queria dizer muito mais do que "tornar bela" uma região da cidade, encobrindo múltiplas estratégias:

> A erradicação da população trabalhadora que residia na área central, projeto debatido desde meados do século passado; a mudança de função do centro, atendendo – num plano mais imediato – aos interesses especulativos que cobiçavam essa área altamente valorizada e – num plano mais geral – às exigências da acumulação e da circulação do capital comercial e financeiro; razões ideológicas ligadas ao "desfrute" das camadas privilegiadas; razões políticas decorrentes de exigências específicas do Estado republicano em relação àquela cidade que era a sede do poder político nacional. (...) Representava, antes de tudo, um processo de expropriação ou segregação de determinadas frações sociais de uma área privilegiada, "central", do espaço urbano, em proveito de outras frações sociais, atuando o Estado como o executor do processo, através de mecanismos econômicos e jurídicos de expropriação e valorização[196].

O plano de reformas de Pereira Passos foi apresentado pela primeira vez no Clube de Engenharia, em 1903, o que demonstra a importância que a instituição tinha como avalizadora das políticas urbanas e também como lugar em que as relações pessoais e econômicas se estabeleciam, facilitando a execução das obras na cidade. Nesta ocasião, foi exposto o projeto de abertura de sete eixos viários, fundamentado pelos objetivos de sanear, ventilar, circular as mercadorias e embelezar a capital, repetindo com contundência argumentos que já estavam presentes no relatório da Comissão de Melhoramentos[197]. Acrescentava-se agora a área central da cidade, definitivamente incorporada ao projeto:

> O problema do saneamento do Rio de Janeiro foi sempre considerado, por todas as autoridades que dele têm se ocupado, como dependendo em grande parte da remodelação arquitetônica de sua edificação e consequentemente da abertura de vias de comunicação duplas e arejadas em substituição das atuais ruas estreitas, sobrecarregadas de um tráfego intenso, sem ventilação bastante, sem árvores purificadoras e ladeadas em prédios anti-higiênicos[198].

---

[195] NEEDELL, Jeffrey D. *Belle Époque Tropical: Sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993. p. 57-58.
[196] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit*. p. 228-229.
[197] ANDREATTA, Verena. *Op. Cit.* p. 196.
[198] PREFEITURA do Distrito Federal. *Melhoramentos da cidade projetados pelo Prefeito do Distrito Federal, Dr. Francisco Pereira Passos.* Rio de Janeiro: Tipografia da Gazeta de Notícias, 1903.

Como é possível inferir a partir da leitura do trecho selecionado, o projeto idealizado por Pereira Passos enfatizava os temas do melhoramento da circulação, pela abertura ou ampliação das ruas, e o da ventilação. Por outro lado, o engenheiro também se preocupava com uma reconstrução arquitetônica da cidade, segundo o objetivo do embelezamento, tendo em vista o padrão adotado em reformas e projetos de expansão de metrópoles europeias visitadas por esse personagem cosmopolita. Assim, a questão do embelezamento, associada a higiene, também se fazia presente nas ações de Pereira Passos. Consagrava-se, por exemplo, no decreto n. 397, de 28 de fevereiro de 1903, que regulamentou a "obrigatoriedade de pintura, caiação, consertos e limpeza dos imóveis em todas as faces visíveis da via pública"[199].

Os membros do Clube de Engenharia aprovariam, a pedido do próprio prefeito, suas propostas para cidade:

> O Conselho Diretor do Clube de Engenharia, tendo examinado, a convite do sr. dr. Prefeito do Distrito Federal, as avenidas projetadas para o embelezamento da Capital, manifesta sua completa aprovação à Avenida Central, planejada pelo Ministério da Viação para comunicar o centro comercial com o cais. Aplaude igualmente o projeto organizado pela Prefeitura de uma avenida que, partindo do extremo já anterior, em quase toda a sua extensão contorna o litoral, terminando no fim da praia de Botafogo. (...) Finalmente, o conselho diretor do Clube de Engenharia faz ardentes votos para que em breve sejam traduzidos em fatos tais projetos, que representam o início da transformação da cidade do Rio de Janeiro[200].

Para a realização dos melhoramentos, o presidente e o prefeito precisaram enfrentar, em conjunto, a questão das desapropriações e das demolições, bastante numerosas – tantas que a imprensa carioca cunhou as reformas como o "bota-abaixo". Romulo Mattos destaca que, entre 1902 e 1906 foram derrubados 2420 prédios, o que provocou a retirada de 36.900 pessoas da região central[201]. Segundo Benchimol, ambos os chefes de Executivo promoveram alterações legislativas para diminuir o valor a ser pago nas desapropriações, modificando critérios do que iria ser considerado como "ruína", isto é, edifícios em péssimas condições que não necessitariam de indenização[202]. Tais ações, como amplamente registrado, tornaram ainda mais crítica a crise habitacional no Distrito Federal, com pessoas sem casa para morar e aumento exponencial dos valores dos alugueis:

---

[199] Uma análise mais aprofundada dos decretos é realizada no capítulo 4 da tese. *Boletim da Intendência Municipal*, 1903, p. 107 -108.
[200] *Correio da Manhã*, 16 de abril de 1903. p.2.
[201] MATTOS, Romulo Costa. *Pelos pobres! As campanhas pela construção de habitações populares e o discurso sobre as favelas no Primeira República*. Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, 2008 (doutorado em História). p.56.
[202] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit*. p. 247.

> É fato que as obras de modernização do Rio de Janeiro levaram à expulsão de um grande número de pobres (que Lamarão estima em vinte mil) do Centro, tanto pela derrubada de prédios quanto por causa da intensa valorização do solo, com o consequente adensamento dos cortiços e cômodos dos bairros interiores do Catumbi ou da Cidade Nova, aparição das primeiras favelas nos morros da Providência e Santo Antônio, e também incremento populacional da zona suburbana norte[203].

A solução adotada por Pereira Passos para tornar possíveis os empreendimentos se mostraria usual durante a Primeira República: por um lado, a contratação de empréstimo para o financiamento das obras e, por outro, uma política de contenção e austeridade, visando a redução de despesas e o aumento da arrecadação. Em 1903, ocorreu a assinatura do empréstimo de quatro milhões de libras, por intermédio do Banco da República, ainda na vigência do fechamento do Conselho Municipal.

Com a reabertura do órgão, após o primeiro semestre da administração de Passos, a relação entre prefeito e intendentes foi marcada por fortes disputas e controvérsias, principalmente nos momentos de aprovação do orçamento anual, que costumava sofrer o veto do Executivo, seguindo para apreciação no Senado Federal[204]. Seus sucessores receberiam a administração afetada pelo endividamento, tendo o novo prefeito Souza Aguiar[205] solicitado um novo empréstimo, de dez milhões de libras, em dezembro de 1906, destinado a finalizar as obras ainda em andamento.

Em sua primeira mensagem ao Conselho Municipal, durante o primeiro ano de sua gestão, Passos apresentava um balanço do realizado na gestão. Como será possível observar, a mensagem é redigida em primeira pessoa, como um relato pessoal do engenheiro enquanto prefeito:

> Nomeado prefeito do Distrito Federal em 30 de dezembro de 1902 encontrei bem difíceis as condições da Capital da República. Não julgo venha muito de molde investigar a origem dos males que se me depararam (...) Assinalarei, entretanto, que eles acusavam, em geral, a imprudência administrativa e o hábito já inveterado de

[203] ANDREATTA, Verena. *Op. Cit*. p. 201.
[204] BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit*. p. 271.
[205] Francisco Marcelino de Sousa Aguiar nasceu em 2 de junho de 1855, na Bahia. Ingressou como cadete na Escola Militar em 1869, e obteve o título de engenheiro em 1876. Em 1891 foi nomeado comandante do Batalhão de Engenharia, onde projetou os quartéis dos Batalhões de Infantaria e Cavalaria. Nomeado pelo presidente Afonso Pena, foi empossado prefeito do Distrito Federal em 16 de novembro de 1906, quando deparou-se com problemas administrativos e financeiros na gestão municipal. Conseguiu aumentar a arrecadação do Distrito Federal e estimulou a expansão para a zona sul da cidade. Finalizou obras iniciadas na gestão de Pereira Passos, como o Museu Nacional de Belas Artes e Teatro Municipal. Na Exposição Nacional de 1908, buscou mostrar uma cidade saneada e urbanizada. MESQUITA, Cláudia. Sousa Aguiar (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/AGUIAR,%20Sousa.pdf. Acesso em 5 de outubro de 2021.

> substituir as legítimas exigências públicas e interesse por vezes estritamente pessoal. (...) As condições da cidade, dia a dia, pioravam-se. Os raros melhoramentos, que se iam nela introduzindo, mal compensavam o contínuo agravamento dos seus, de há muito proclamados, defeitos de toda a sorte[206].

Na oportunidade informou aos intendentes seus planos para o melhoramento da circulação, do saneamento e do embelezamento e também tendo em vista a extinção de hábitos e costumes que eram vistos na cidade, isto é, além das intervenções materiais e formais sobre o desenho da cidade, Passos pretendia regular e modificar os costumes de seus habitantes, que eram considerados ultrapasados e antihigiêncios. A iniciativa confrontava diretamente o comércio popular que acontecia na cidade.

> Encetei os melhoramentos de que a cidade é tão carecedora, já no que diz respeito a abertura de novas vias de comunicação, já no que se refere ao alargamento das atuais, à reforma do calçamento, à arborização, ao ajardinamento das praças, ao embelezamento dos nossos melhores logradouros públicos, ao desenvolvimento das diversões populares gratuitas. (...) Comecei por impedir a venda pelas ruas de vísceras de rezes expostas em tabuleiros (...). Aboli, igualmente, a prática rústica de se ordenharem vacas leiteiras na via pública, que iam cobrindo com os seus dejetos, cenas estas que ninguém, certamente, achará digna de uma cidade civilizada[207].

Assim, o engenheiro demonstrava convicção no que estava fazendo e propondo para a cidade, buscando demonstrar que não se preocupava com as críticas que estava sofrendo, tendo em vista que o convite feito pelo presidente era visto como uma missão do homem público:

> Escusado me parece dizer-vos que não me abalará a grita dos mesquinhos interesses feridos na faina em que vou de promover o legítimo bem público. Não mentirei ao meu passado, certo de que a consciência dos graves deveres, que tomei sobre mim, ao assumir o cargo de Prefeito do Distrito Federal, dar-me-á força para vencer as dificuldades ou obstáculos que encontrar no desempenho da minha missão[208].

Na mensagem ao Conselho Municipal de 2 de abril de 1904, Pereira Passos registrava mudanças que havia promovido no projeto original de remodelação, anteriormente apresentado no Clube de Engenharia, sublinhando, mais uma vez, a preocupação com aspectos estéticos e de circulação.

---

[206] Mensagem do prefeito, 1 de setembro de 1903. p. 3. Apud: DEL BRENNA, Giovanna Rosso (Org.) *Op. Cit.* p.95.
[207] *Ibidem*. p.97.
[208] *Ibidem*. p.99.

> Organizando o plano de melhoramento e iniciando ativamente a sua execução, não descurei de outro e eficaz recurso de melhorar as condições estéticas e a facilidade de circulação veicular da cidade. (...) O grande tráfego da rua Uruguaiana, as más condições de generalidade dos seus prédios, a sua posição de caminho natural entre os largos da Carioca, S. Francisco e Santa Rita, centros de movimento urbano, aconselharam a incluir no plano de melhoramentos o alargamento, em toda a extensão, daquela rua[209].

As questões orçamentárias mantiveram-se como fonte de atrito entre o chefe do executivo municipal e os intendentes. Em 1904, o Conselho Municipal revogou autorização de abertura de créditos, obtida pelo prefeito, a ser mobilizada em certas situações. Insatisfeito com a decisão, Pereira Passos vetou o projeto do Conselho, lembrando que não cabiam ao órgão os planos para os melhoramentos da cidade e que as discussões que lá corriam eram de "uma esterilidade desoladora". Expressando o desentendimento, afirmava que os intendentes não ofereciam "nem uma ideia, nem uma sugestão útil! Com a resolução atual, o Conselho procura unicamente entorpecer-me a ação, cassando a faculdade que me é dada de abrir créditos, nos casos que a lei determina"[210].

Os jornais noticiavam as reclamações do engenheiro sobre a ação do Conselho, revelando o clima de pouco diálogo com os representantes municipais:

> Por mim confesso que não tenho a mínima esperança de que haja lei alguma capaz de arrancar esta cidade aos seus dominadores atuais: é gente que não tem escrúpulo de ordem alguma (...) Votaria, sem hesitação, a suspensão do Conselho Municipal, entregando-se a administração da cidade definitivamente ao governo federal[211].

Em junho de 1903, ao publicar entrevista do engenheiro, o *Jornal do Brasil*[212] descrevera Passos como "um homem de ação e não um homem de palavras" que, além disso, contaria com grande aprovação. Na ocasião, Passos afirmara "só tenho que louvar do decidido apoio que encontrei, não só do pessoal da Prefeitura, como na população. Se pude

[209] *O Paiz*, 7 de abril de 1904. p.3.
[210] Francisco Pereira Passos ao Senado Federal; Colleção de leis municipais e vetos *apud* DEL BRENNA, Giovanna Rosso (Org.) *Op. Cit*. p. 401.
[211] *Gazeta de Notícias*, 25 de maio de 1904. p.2.
[212] Fundado por Rodolfo de Souza Dantas e Joaquim Nabuco no Rio de Janeiro, em 1891. Em seus primeiros anos, o periódico divulgava as descobertas de Louis Pasteur e de Robert Koch, defendendo a importância dos melhoramentos urbanos, como a abertura de grandes avenidas. Após ser vendido para a firma Mendes e Sá, o jornal afirmou que o seu propósito era o de assegurar aos poderes públicos o apoio necessário, mas ao mesmo tempo expor as queixas dos moradores, tornando-se um jornal popular, fase que durou até 1914. A partir de 1919, o periódico buscou retomar o prestígio convidando membros da ABL para assinar colunas, bem como tentou ter uma aproximação e ação mais discreta com os órgãos públicos. MONTALVÃO, Sérgio. *Jornal do Brasil* (verbete). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/JORNAL%20DO%20BRASIL.pdf . Acesso em 07 de fevereiro de 2024.

fazer alguma coisa, devo-o à boa vontade de todos"[213]. Assim silenciava sobre o fechamento do Conselho Municipal, que, nessa ocasião, ainda não voltara a funcionar.

> Quando tomei conta do meu cargo – cargo que só aceitei porque se apelou para o meu patriotismo – a situação era esta: um orçamento com a receita de 18.900 contos e uma despesa de 22500; dinheiro em caixa, uma lástima; em compensação, dívidas em abundância. Fiz o que pude para restabelecer o equilíbrio orçamentário, para pôr em dia os pagamentos, para levantar o crédito da Municipalidade[214].

Na mesma entrevista, reafirmava o compromisso com o "conforto" e apreço dos habitantes pela cidade[215]:

> O meu sonho seria afeiçoar a nossa cidade os meus patricios. Até aqui, o brasileiro, assim que adquire alguma fortuna, apressa-se em ir gozar na Europa. Até certo ponto, tem razão. A nossa cidade não oferece o conforto e os prazeres que deveria ter, como em Buenos Aires tem. Ora, o meu desejo seria fazer do Rio de Janeiro uma cidade confortável e alegre. Mas para isso é preciso que todos contribuam[216].

Em janeiro de 1905, *O Paiz*[217] publicou uma retrospectiva dos feitos do engenheiro nos dois primeiros anos de sua gestão. A publicação é reveladora por demonstrar como setores da imprensa, em apoio ao governo, mostravam-se ávidos pela realização dos melhoramentos. Endossavam, assim, a regulação dos costumes dos cariocas via decretos do prefeito do Distrito Federal:

> Estão concluídos dois anos de prodigiosa e fecunda administração exercida na cidade do Rio de Janeiro pelo prefeito, Dr. Francisco Pereira Passos. Não há exemplo de um período assim movimentado, em que a população se viu surpreendida, admirada do quanto se fazia, e sentindo, então, quanto era necessário fazer-se. Vivíamos numa cidade infecta, enviesada, sem arquitetura, sem edifícios para que se pudesse olhar com prazer; jardins poucos, feios e abandonados, costumes atrasadíssimos. (…) A obra de saneamento e embelezamento do Rio de Janeiro, empreendida há dois anos, é uma obra imortal. (...) Proibiu a venda de bilhetes de loteria pelas ruas, praças e bondes. Proibiu a saída de vacas à rua para o comércio de leite. Proibiu a venda de miúdos de rezes em tabuleiros descobertos. Proibiu a criação de porcos dentro do distrito. Proibiu que nos açougues a carne fosse exposta, nos vãos das portas, sobre toalhas sujas ou esfarrapadas. Proibiu que

[213] *Jornal do Brasil*, 2 de junho de 1903. p. 2.
[214] *Jornal do Brasil*, 2 de junho de 1903. p. 2.
[215] *Ibidem*. p. 2.
[216] *Ibidem*.. p. 2.
[217] *O Paiz* foi um jornal carioca diário fundado em 1° de outubro de 1884 por João José dos Reis Júnior, que encerrou suas atividades em 1934. Participou das campanhas abolicionista e republicana. Com a proclamação da República, atingiu sua fase de maior influência na vida política brasileira, quando se tornou um dos periódicos mais vendidos na capital. Foi um periódico marcado por uma atuação situacionista, sendo acusado muitas vezes de receber em troca negócios vantajosos para a direção. LEAL, Carlos Eduardo. O País (verbete). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/pais-o. Acesso em 05 de outubro de 2021.

> se cuspisse no soalho dos bondes. Proibiu que homens de opa e mendigos esmolassem pelas ruas. (…) Reformou e sistematizou a arborização de ruas e praças. (…) Tornou obrigatória a pintura, caiação, consertos e limpeza dos imóveis, nas faces visíveis da via pública (...). E ainda há quem não reconheça que é a primeira vez que esta cidade tem prefeito! A história fará justiça ao magnânimo administrador, que imprimiu uma feição completamente nova ao governo da cidade (...)[218].

Ainda que estivesse na metade do seu mandato, Pereira Passos era apresentado no jornal como um grande administrador ao colocar em prática uma série de iniciativas que era apoiada pelos porta-vozes da elite republicana, representados pelos editores de *O Paiz*, que ensejavam apagar os vestígios do passado e alcançar o que era entendido por "civilização", reformando imóveis e ruas, mas também hábitos e costumes. Américo Freire demonstra como a imprensa se empenhou em "fabricar uma imagem do engenheiro", consolidando certo misticismo em torno da figura de Passos, sendo que a legitimidade de seu poder estava ligada ao seu passado de provações e glórias e reforçando sua audácia e coragem na tomada de decisões[219].

No Senado, o prefeito encontrava resistência na figura de Rui Barbosa, que discursou contra a ampliação de poderes do Executivo municipal, além de criticar o plano de reforma urbana proposto pelo prefeito:

> Nada mais perigoso, sr. Presidente, do que estarmos contraindo sucessivamente enormes compromissos para a execução de planos ainda não estudados e conhecidos. (...) A operação que se iria fazer não duplicaria somente a dívida municipal, iria além; faria mais do que duplicar. Com que fim senhores? Pode-se asseverar, há a certeza de que com o fim de reparar e sanear esta cidade? (...) Precisamos de água para beber e para asseio, para irrigação e para esgotos. Não temos calçamento; e as primeiras tentativas que de calçamento se fazem inspiram-se no pensamento de estabelecer para a população novos ônus, de colocar os cofres da municipalidade, alheios em grande parte à satisfação dessa necessidade municipal. (...) Ter-se-á depois de votar novos meios, porque, em parte nenhuma, nem em Paris, nem em Buenos Aires, em nenhuma das capitais que se têm transformado com estas grandes obras de embelezamento, em parte nenhuma até hoje os orçamentos deixaram de falhar miseravelmente[220].

Também a questão das demolições causou preocupação a integrantes do Conselho Municipal, dentre eles o intendente Milcíades Sá Freire – que se tornaria ele mesmo prefeito da cidade, em 1920 - que, em novembro de 1905, foi à tribuna para sublinhar a sua preocupação com o tema das habitações populares:

[218] *O Paiz*, Rio de Janeiro, 23 de janeiro de 1905.
[219] Freire, Américo. *Op. Cit.* p.86.
[220] *O Paiz*, 19 de novembro de 1903. p. 1.

> É conhecido de todos, Sr. Presidente, o que se tem operado na Capital Federal, em relação à demolição de prédios. Uma avenida foi rasgada, e por parte da Prefeitura do Distrito Federal diariamente vemos que são postas abaixo numerosas habitações e, no entretanto, sem que o número de habitantes do Distrito Federal decresça, novos prédios não são reconstruídos, ou pelo menos habitações baratas, prédios que devam ser destinados às classes pobres, ao funcionalismo público, aos operários, enfim, não são de forma alguma construídos, constituindo isso um grande perigo e tornando-se necessário que os poderes públicos volvam a sua atenção para que a situação criada por estas diversas circunstâncias não seja de manifesto prejuízo para a população do distrito[221].

A produção intelectual de Pereira Passos é composta por livros, que dialogavam diretamente com os problemas que a cidade do Rio de Janeiro enfrentava, como, por exemplo, o trabalho intitulado *Abastecimento d'água na Cidade do Rio de Janeiro*, escrito em 1871. Já em 1873, lançou a *Caderneta do Campo*, enquanto estava em Londres, como um livro de orientação para engenheiros. Em 1879, escreveu o trabalho *Estrada de Ferro no Brasil no ano de 1879*, período em que havia acumulado a experiência como diretor da Estrada de Ferro Pedro II.

Ao terminar seu mandato na Prefeitura do Distrito Federal, Pereira Passos sai em viagem e publica o livro *Notas de Viagens*, composto por diversas cartas, enviadas ao amigo O livro Notas de viagens, cartas a um amigo, Alfredo Souza Rangel. Em viagem a bordo do *Araguaya*, o engenheiro morreu em março de 1913. Da leitura das notas, é possível depreender alguns aspectos de sua visão sobre cidade no fim de sua vida. O engenheiro, em vários momentos, procurou comparar o Rio de Janeiro com as cidades que visitava, mostrando que a capital republicana, reformada por ele, tinha uma beleza ímpar. Ao chegar em Nice, em janeiro de 1907, Passos demonstra conhecimento sobre suas construções:

> (...) em frente a parte mais central da cidade se acha a *Jetée Promenade*, vasta construção de ferro e vidro no estilo oriental, levantada a 2 metros acima do nível da maré média, sobre estacas, no meio do mar, e ligada ao cais por larga ponte que permite aos carros chegarem até o edifício[222].

Registrava o entorno dessa obra de arte, sublinhando a organização existente na região, e ressaltava como o problema das ressacas também estava presente em Nice, em paralelo com o que ocorria no Rio de Janeiro, na Avenida Beira-Mar:

> Eis aí o que é a celebre *Promenade des Anglais*, mais extensa do que a nossa Avenida Beira mar, e bordado de prédios mais belos, mais elegantes e mais ricos,

[221] Sessão de 28 de novembro de 1905. Annaes da Câmara dos Deputados, vol. II *apud* DEL BRENNA, Giovanna Rosso (Org.) *O Rio de Janeiro de Pereira Passos*: uma cidade em questão. Rio de Janeiro: INDEX, 1985. p. 406.
[222] LENZI, Maria Isabel Ribeiro. *Pereira Passos: notas de viagens*. Rio de Janeiro, 2000. p.113.

> porém menos interessante quanto à vegetação que o orna. (...) Ali, como em todos os outros jardins, os gramados e canteiros são protegidos por cercas de ferro, como essa que havia em torno da estátua do Visconde do Rio Branco[223].

Nas mesmas notas, o engenheiro demonstrava interesse na construção de um jardim zoológico no Rio de Janeiro:

> (...) para terminar: o jardim zoológico de Nice faliu, e as feras, pássaros e outros animais raros que o povoaram acabam de ser vendidos em leilão por preços ínfimos. Que pena não se tivesse podido aproveitar a ocasião para adquirir animais para um jardim zoológico no Rio de Janeiro!...[224]

Na Grécia, Pereira Passos apresenta Atenas, uma "cidade moderna", que fora reconstruída após a guerra da independência.

> Em 1830, logo depois da guerra da independência, estava reduzida a miserável aldeia de poucos milhares de habitantes. (...) Suas casas e edifícios modernos contrastam extraordinariamente com as ruínas que nela abundam, de seus antigos monumentos, mas revelam que os seus arquitetos trabalharam sob a impressão dessas majestosas ruínas, imprimindo o caráter destas nas suas novas edificações[225].

O engenheiro aproveitava para criticar alguns aspectos que enxergava no Rio de Janeiro, que haviam sido superados em outros lugares, sem deixar de apontar as belezas da cidade em que fora prefeito:

> Cabe aqui importante observação. Em todos os países em que temos desembarcado, em Portugal, no Egito, na Grécia, na Turquia, a bagagem fica desembarcada em alguns instantes: só aí no Rio de Janeiro se retém a bagagem do passageiro por muitas horas e até por dias. Quando acabará esse mau vezo que tanto depõe contra nós? (...) A baia de Constantinopla para quem vem pelo mar de Marmara impressiona extraordinariamente (...) Mas não tem o mesmo esplendor e a mesma magnificência da nossa baia de Guanabara, que o general Domingos Sarmiento comparou a uma taça de cristal com bordas de esmeralda. A moldura das montanhas verde-negras que enquadra a baia do Rio de Janeiro a cor alegre das construções das duas cidades que lhe ficam a entrada, a variedade e multiplicidade de embarcações que se cruzam a todas as horas e em todos os sentidos provocam com razão entusiasmo de todos os que aí aportam. A nossa baia é única, não tem rival. É o que eu já presumia e vim verificar visitando Constantinopla, onde a cor pardacenta das construções e nos ciprestes dos cemitérios espalhados ela cidade impressionam tristemente[226].

Mais uma vez, agora em Budapeste, Pereira Passos comparava à cidade ao Rio de Janeiro:

---

[223] *Ibidem*. p.113.
[224] LENZI, Maria Isabel Ribeiro. *Op. Cit.*. p.114.
[225] *Ibidem*. p.117.
[226] *Ibidem*. p.118.

> As ruas são bem calçadas e muito limpas. Na praça Elisabeth, ao lado de belas estátuas de mármore, está em lugar bem saliente um quiosque de ferro de forma octogonal, onde estão colocados vários relógios, termômetros, barômetros etc. É inteiramente semelhante ao que foi encomendado para o largo da Carioca, no Rio de Janeiro, e cuja colocação não foi concluída. Se o tivesse sido, se veria que ficaria muito bem naquele largo como fica bem o que existe aqui na praça Elisabeth[227].

No retorno a Paris, Pereira Passos comenta o encanto na passagem pelo porto de Hamburgo, que havia sido recém ampliado, tendo ocorrido ali uma série de demolições, o que engenheiro não procurou discutir, apenas apontar, naturalizando assim a questão. Conforme descreveu:

> O que há de mais interessante na cidade é o porto, cujas bacias se estendem nas duas margens do Elba sobre mais de 8 quilômetros de desenvolvimento. Executado em 1863-1882 e aumentado de 1899-1901, exigiu a demolição de um quarteirão de mais de 30.000 habitantes[228].

Importa-nos destacar que a reforma na Capital Federal, realizada no governo de Passos, se tornou modelar para outras regiões do país, em um momento que temas como saneamento e remodelação urbana passaram a ser utilizados como questões centrais da agenda republicana, com profundas ligações entre os projetos relacionados à engenharia de ferrovias e portos e à engenharia sanitária. Este projeto de modernização já era gestado pela burocracia imperial e teve continuidade nos governos republicanos, notadamente a partir do quadriênio de Rodrigues Alves.

A trajetória de Pereira Passos é representativa de outros engenheiros de sua geração, também ligados à fundação do Clube de Engenharia, tendo em vista que começou sua carreira profissional ainda nos tempos do Império, ocupando importantes postos públicos e em empresas, até assumir a cadeira de prefeito do Distrito Federal, nos tempos republicanos. Participou de empreitadas em companhias ferroviárias e também como empresário[229], construindo redes de sociabilidade que permitiram sua ação no momento em que colocou em prática um amplo processo de transformação da cidade, marcando seu nome entre os destaques no executivo municipal no Rio de Janeiro, ganhando como homenagem inclusive o nome de um instituto de urbanismo da prefeitura do Rio de Janeiro, o Instituto Pereira Passos (IPP). Esse personagem egresso da Escola Central, que depois se desdobraria na Escola

[227] LENZI, Maria Isabel Ribeiro. *Op. Cit*. p.121.
[228] *Ibidem*. p.126.
[229] SANTOS, Felipe Martins. *Op. Cit.*

Politécnica, faz parte de um grupo de profissionais cientistas-reformadores oriundos desta instituição, que pautaram o debate sobre o processo de modernização do país.

É preciso destacar que a memória e a historiografia sobre Pereira Passos formam um campo de constantes embates e disputas. Os primeiros textos produzidos sobre o engenheiro carregavam um tom laudatório, de glorificação de suas ações enquanto prefeito, e foram escritos até a década de 1970, com o reconhecido trabalho de José de Oliveira Reis sobre os prefeitos do Rio[230].

Em 1922, a *Revista do Clube de Engenharia* publicou uma homenagem ao prefeito, destacando alguns traços biográficos:

> De fato, tão grandes foram os serviços de Pereira Passos, como prefeito do Distrito Federal, naquele governo, que bem merece ser considerado como um dos verdadeiros beneméritos desta Capital. Não podia ter sido mais acertada a sua escolha pelo preclaro estadista que investiu de tão importante mandato. Rodrigues Alves bem sabia a quem ia confiar o governo da cidade do Rio de Janeiro[231].

Segundo a publicação, quando assumiu o comando do Distrito Federal o engenheiro já havia adquirido a experiência necessária para administrar uma cidade da importância da capital, como autor de relatórios e projetos sobre melhoramentos urbanos:

> Como se vê, o cabedal de trabalho do engenheiro Pereira Passos era já enorme quando lhe foi confiada a governança da cidade do Rio de Janeiro. Neste árduo posto os seus serviços são verdadeiramente extraordinários, revelando então as suas raras qualidades de administrador, manifestadas principalmente por uma energia raríssima, uma imensa atividade e uma constância notável em todos os empreendimentos que planejou e executou para melhorar e sanear a cidade do Rio de Janeiro[232].

A *Revista do Clube de Engenharia* ressaltava desse modo as qualidades do engenheiro, apontando que Passos ocupara importante posição dentre figuras de destaque para a instituição:

> Em todos estes cargos, em relações constantes, com este nosso ilustre e pranteado consocio, teve sempre oportunidade de apreciar as suas nobres e salientíssimas qualidades pessoais, dedicação inexcedível à causa pública e rara competência técnica e administrativa. Como engenheiro ele era tão notável que é um legitimo orgulho para a nossa respeitabilíssima corporação consignar em anais do Club o seu nome, digno de ser perpetuado como símbolo do cumprimento do dever, a mais nobre manifestação da dignidade humana. (...) Eis o juízo que forma o Club de Engenharia da individualidade de alto relevo do engenheiro Francisco Pereira

[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.
[231] *Revista do Clube de Engenharia*, 1922, s/. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, p. 115.
[232] *Ibidem.* p. 116-117.

> Passos e é por isso que hoje, em seu número especial da Revista do Club, assina-lhe um lugar distinto entre os de Rodrigues Alves, Lauro Muller e Paulo de Frontin[233].

Apesar da pouca ou nenhuma criticidade sobre as ações de Pereira Passos, esses trabalhos são importantes para mapearmos as representações em torno da trajetória do personagem. A partir da década de 1980 começam a surgir os primeiros artigos e livros[234], baseados em pesquisas acadêmicas e inscritos na consolidação de um importante campo de estudos de História do Rio de Janeiro, que buscaram contextualizar e ler de maneira mais crítica a atuação de Passos, analisando sua administração dentro de um contexto de inserção do Brasil na expansão capitalista, em um período de modernização em que as elites queriam demonstrar, inclusive face ao exterior, o grau alcançado pelo progresso e civilização do país. Neste sentido, destaca-se a questão do alijamento da população pobre das regiões centrais da cidade, tornando-se dramática a questão da habitação no então Distrito Federal, que vemos até os dias de hoje.

No entanto, a partir dos anos 2000, acompanhamos um movimento, que aqui chamaremos de revisionista, que buscou contestar a produção historiográfica sobre Pereira Passos[235]. Nesse sentido, defendeu-se a existência de um plano orgânico, mas conservador, de integração da cidade, inclusive com a construção de habitações populares, possibilitando uma releitura de um autoritarismo moderado do prefeito.

A partir de um olhar panorâmico desses trabalhos é possível inferir que a crítica às fontes não nos permite observar um projeto de integração da urbe, com a expulsão dos pobres e tendo em vista que, tendo em conta os cerca de trinta mil que foram desapropriados[236], a Prefeitura na gestão de Passos só construiu 120 casas. O próprio *Jornal do Commercio* chamou a medida de uma "verdadeira gota de água no oceano, que testemunhará apenas a boa vontade do Prefeito, mas que, de maneira alguma pode ser considerada sequer uma tentativa para a resolução do problema"[237].

A produção de Pereira Passos, em conjunto com os textos publicados pela imprensa, acaba por sublinhar, com bastante ênfase, a figura do engenheiro como um administrador da cidade, criando uma memória que cristalizou o prefeito como um técnico competente à frente

---

[233] *Ibidem.* p. 122.
[234] Conforme foi possível observar no primeiro capítulo deste trabalho, as pesquisas produzidas por Jaime Larry Benchimol, Oswaldo Porto Rocha e Lia de Aquino são referências para uma análise crítica da gestão Pereira Passos.
[235] AZEVEDO, André Nunes de *Op. Cit*. p. 36.
[236] ROCHA, Osvaldo Porto. *Op. Cit.* p. 37.
[237] *Jornal do Commercio*. 18 de junho de 1905, p. 3.

das decisões da Prefeitura, imagem que foi corroborada também no Clube de Engenharia e nos textos oficiais.

2.2. André Gustavo Paulo de Frontin e a engenharia política

O engenheiro André Gustavo Paulo de Frontin[238] assumiu o comando da Prefeitura em 22 de janeiro de 1919, graças ao convite do presidente Delfim Moreira[239] (1918 - 1919), substituindo Peregrino da Silva (1819 – 1919). A passagem deste personagem à frente da administração municipal foi curta, durando apenas seis meses, registrando, entretanto, a realização de um extenso conjunto de obras que reconfiguram a cidade, que concorreu para sua fisionomia atual. Como exemplo dessas obras, incluem-se a pavimentação da avenida Atlântica, o alargamento da avenida Niemeyer, a extensão da avenida Beira Mar, a criação de uma conexão entre o canal da Lagoa e à avenida Niemeyer, do lado da zona sul, e também a abertura do túnel João Ricardo, que simplificou a rota das mercadorias até o cais do Porto.

Filho de João Gustavo de Frontin e Hipólita Lourença Eulália de Villan, Paulo de Frontin nasceu em Raiz da Serra, Petrópolis, em 17 de setembro de 1860. Casou-se com Maria de Toledo Dodsworth. Aos 13 anos, seu pai obteve uma carta de recomendação do ministro João Alfredo Correia de Oliveira, graças ao intermédio de seu amigo, o jornalista Francisco Otaviano de Almeida Rosa, para matriculá-lo no Colégio Pedro II[240]. Ingressou na Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1874. Ao fim do curso, em 1879, formou-se em engenharia civil e geográfica, além de engenheiro de minas e bacharel em ciências físicas e matemáticas. Antes mesmo de concluir os seus estudos, Frontin foi indicado pelo professor Borja Castro para trabalhar como residente no reservatório do França, no bairro de Santa Teresa, no Rio de Janeiro, que integrava a Inspetoria de Águas[241].

---

[238] Do mesmo modo que Pereira Passos, também encontramos uma produção acadêmica consistente sobre Paulo de Frontin, como os trabalhos realizados por Surama Pinto e Vânia Cury, que serão citados ao longo do capítulo.
[239] Delfim Moreira da Costa Ribeiro nasceu em Minas Gerais, em 7 de novembro de 1868. Aluno da Faculdade de Direito de São Paulo, obteve o título de bacharel em ciências jurídicas e sociais em 1890. Atuou como promotor público até ser eleito deputado estadual em 1894. Eleito senador em 1906. Foi presidente da província de Minas Gerais entre 1914 e 1918, onde atuou em defesa da construção de escolar. Foi vice-presidente eleito nas eleições de 1918 compondo chapa com Rodrigues Alves, que adoeceu, tendo Delfim assumido a presidência da República. No entanto, com a morte de Alves, em 1919, uma nova eleição foi realizada, tendo Moreira presidido o país entre 15 de novembro de 1918 e 28 de julho de 1919. VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. Delfim Moreira (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/MOREIRA,%20Delfim.pdf. Acesso em 05 de outubro de 2021.
[240] ATHAYDE, Raymundo de. *Paulo de Frontin: sua vida e obra.* Rio de Janeiro: Secretaria Geral de Educação e cultura, 1961, p.3.
[241] SANTOS, Felipe Martins. *Trocas políticas entre "amigos" e prestígio de Paulo de Frontin na Primeira República (1896-1911)*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2017. p.23.

Também antes de finalizar os estudos na Politécnica, Frontin participou da organização do projeto de aterro das praias de Formosa e dos Lázaros, na região da Cidade Nova, que tinha a direção dos professores Luís Rafael Vieira Souto (1849 - 1922), de quem se tornaria sócio e amigo, e Alfredo de Paula Freitas[242].

Após a conclusão dos estudos, tornou-se professor da Escola Politécnica e do Colégio Pedro II. Em 1881 criou, ao lado do engenheiro Manuel Pereira Reis, o Observatório Astronômico da Escola Politécnica, que ficava ao lado do Convento de Santo Antônio e tinha como finalidade prover aulas práticas de astronomia e geodésia aos alunos da própria escola e aos aspirantes da Escola da Marinha. Juntamente de Vieira Souto e Manoel Joaquim Teixeira Bastos, promoveu a elaboração do projeto de reforma curricular do curso geral de engenharia, tendo desempenhado uma posição de destaque na instituição, da qual foi diretor entre 1915 e 1930[243].

Paulo de Frontin era apresentado por seus pares como um "grande realizador", imagem que ganhou relevância após o episódio que ficou conhecido como "Água em seis dias", ocorrido em 1889. Naquele período, a sede da Corte imperial estava sofrendo uma grande seca, que acabou por agravar um surto de febre amarela na cidade. Nessa ocasião, o Ministério da Agricultura teria tomado a iniciativa de buscar soluções que pudessem resolver o problema do abastecimento, tendo em vista o aparecimento de protestos e queixas da população [244], em um momento que o poder imperial centralizado estava sendo contestado.

Enquanto o também engenheiro Francisco Bicalho[245], chefe da Inspetoria de Águas, apresentou uma proposta para garantir o suprimento de até 75 milhões de litros d'água em 40 dias, Paulo de Frontin divulgou ao jornal *Diário de Notícias*[246], em 16 de março de 1889, que colocava os seus serviços como engenheiro à disposição do governo imperial para solucionar mais rapidamente a questão do abastecimento de água até a Corte. Na mesma nota, Frontin questionou o plano de Francisco Bicalho, que considerava impraticável por conta de grandes falhas técnicas, longo prazo para execução e por exigir a aquisição de terrenos necessários à

[242] CORRÊA, Maria Letícia. Paulo de Frontin (1860 – 1933) In: VIANNA, Carolina e ENGEL, Magali Gouveia (Org.). *Trajetórias e sociabilidades intelectuais no Rio de Janeiro* (séculos XIX e XX). Rio de Janeiro: Contra Capa, 2017. p. 129.
[243] *Ibidem*. p. 130.
[244] *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, 16 de março de 1889, p. 3.
[245] Francisco Bicalho nasceu em São João Del Rei, Minas Gerais, e se formou pela Escola Central em 1871. Atuou no setor de ferrovias e dirigiu os trabalhos da Comissão Construtora da Nova Capital de Minas Gerais, substituindo a Aarão Reis. Foi nomeado Inspetor Geral de Obras Públicas do Rio de Janeiro em 1901 e, dois anos depois, participou da Comissão das Obras do Porto do Rio de Janeiro. Cf. CORRÊA, Maria Letícia. *Ibidem*.
[246] *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, 16 de março de 1889, p. 3.

sua realização. Acrescentava que o projeto elaborado por Bicalho era mais dispendioso, quando comparado ao projeto por ele apresentado ao governo imperial.

O projeto de Paulo de Frontin previa aumentar o abastecimento de água da cidade em 15 milhões de litros diários – pouco mais de 20% da capacidade anterior – em apenas seis dias, com o custo de oitenta contos de réis mais noventa contos para a compra dos mananciais. No primeiro dia, Frontin partiu para a Serra do Comércio com uma comitiva de trezentos homens, dentre engenheiros, médicos e operários. Com o decorrer da obra, mais de mil trabalhadores foram contratados e Frontin recebeu auxílio de amigos, como Carlos Sampaio, que coordenou a abertura de uma vala com colocação de calha na cachoeira Água Fria, até o reservatório do Barrelão, próximo a Tinguá, de onde seria levada para os chafarizes da Corte. Ao fim do sexto dia, a água prometida chegou na cidade, fazendo com que Frontin fosse carregado em uma grande festa, segundo o *Diário de Notícias*[247].

Segundo Felipe Martins dos Santos, o episódio da *Água em Seis Dias* tornou Frontin conhecido fora dos círculos da Politécnica e do Colégio Pedro II, tendo o engenheiro vinculado sua própria imagem à capacidade de realizar grandes obras públicas, começando a ascendência do prestígio profissional deste personagem[248].

Frontin fundou a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, em 1890, ao lado de Carlos Sampaio, que atuou em diversos projetos de construção de trechos ferroviários. Também participou da comissão encarregada de avaliar planos e projetos de saneamento da capital republicana, em 1896, presidida pelo então vice-presidente do país, Manuel Vitorino Pereira.

Dentre os projetos empreendidos pela Melhoramentos, destacaram-se o arruamento e construção de um túnel sob o morro do Livramento, obras nas docas do Rio de Janeiro, com a instalação de equipamentos modernos e um ramal ferroviário[249]. A empresa também assumiu a concessão para arrasamento do morro do Castelo, que havia sido arregimentada anteriormente, em caráter individual, por Carlos Sampaio.

Também em 1896, após atuar na Empresa das Minas de Assuruá, na Bahia, dedicada à extração de ouro no sertão, Paulo de Frontin ocupou a diretoria da Estrada de Ferro Central do Brasil, cargo em que ficou durante pouco menos de um ano, embora tenha retomado a função em janeiro de 1910, de onde saiu somente em 1914.

---

[247] *Diário de Notícias*, Rio de Janeiro, 25 de março de 1889, p.1.
[248] SANTOS, Felipe Martins. *Op. Cit.*.
[249] CORRÊA, Maria Letícia. *Op. Cit*. p. 132.

Em seu discurso no I Congresso de Engenharia e Indústria, em 1900, Paulo de Frontin deu atenção para a política ferroviária nacional, buscando explicar o motivo do baixo desenvolvimento ferroviário do Brasil. O engenheiro criticava o movimento das estradas de ferro do país, que interligava as regiões produtoras com os portos, mas mantinha as províncias isoladas. Sugeriu então que fosse construída uma via litorânea, ligando o norte ao sul, que teria cerca de cem quilômetros e estaria concentrada em locais com adensamento populacional, servindo à circulação de pessoas e mercadorias. Deste modo, Frontin apoiou uma política de ampliação das estradas de ferro, a partir de uma atuação mais precisa dos engenheiros, que seriam os responsáveis por assegurar os interesses nacionais relacionados às mesmas[250].

Apesar de não ter sido um dos sócios-fundadores do Clube de Engenharia, Paulo de Frontin alcançara posição de destaque na instituição, notadamente a partir dos primeiros anos do século XX. Filiado ao Clube desde 1882, teve uma participação discreta até a a realização do I Congresso de Engenharia e Indústria, em 1900. Segundo Vânia Cury, Frontin buscou ocupar uma posição de comando no Clube, utilizando-se da difusão da ideia de que havia um futuro promissor para os engenheiros, com a aplicação da ciência e do conhecimento científico na resolução dos problemas que o país enfrentava[251].

Eleito presidente do Clube de Engenharia em 1903, permaneceu no cargo por trinta anos, até a sua morte, sendo condecorado pela instituição com o título de presidente perpétuo. Durante esse período, a associação profissional desenvolveu intensa atividade, a partir da emissão de relatórios e pareceres, respondendo a consultas técnicas e organizando congressos, exposições e eventos afins, sendo um importante polo de divulgação e de debate de ideias sobre as reformas urbanas que aconteciam no Rio de Janeiro e em outras cidades[252].Segundo Felipe dos Santos, a continuidade de Frontin na presidência foi importante uma vez que contribuiu para legitimar sua atuação política e direcionou a sua ascendência de poder para fora do grupo de engenheiros[253].

> Com perfil político negociador, Paulo de Frontin elegeu-se presidente do Clube de Engenharia, em 1903, cargo que ocuparia por três décadas, recebendo da instituição

[250] FRONTIN, Paulo de. Viação Geral Brasileira e sua ligação coma rede internacional sul-americana. *Revista do Clube de Engenharia*, nº3. Rio de Janeiro: Typ. Imprensa Nacional, 1901. p. 46-74.
[251] CURY, Vania Maria. *Op. Cit.* p. 165.
[252] 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.
[253]SANTOS, Felipe Martins. *Trocas políticas entre "amigos" e prestígio de Paulo de Frontin na Primeira República (1896-1911)*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2017. p. 28.

> o título de presidente perpétuo. Este foi um ponto fundamental da sua trajetória, porque a cadeira da presidência contribuiu para legitimar sua atuação política futura e direcionar sua ascendência de poder para fora do grupo de engenheiros. A partir de então, este personagem colocava-se como autorizado a falar e atuar como representante dos membros do Clube de Engenharia[254].

Entendemos, neste trabalho, também, que as ações empreendidas por Paulo de Frontin foram importantes para a aquisição de reconhecimento político e para sua inserção nos debates sobre a cidade, em um período em que os engenheiros eram apresentados como promotores do progresso e da modernidade. Segundo Vânia Cury, Frontin manteve com os membros do Clube uma relação de "dupla-troca", em que todos auferiam ganhos, porque ao mesmo tempo que o primeiro ganhava legitimidade para suas articulações políticas, os membros da instituição percebiam que sua inserção na estrutura do Estado poderia render vantagens, como empregos e campos de investimentos[255].

Da leitura das atas de reuniões do Clube de Engenharia é possível inferir a importância que Frontin dava para a instituição, estando sempre presente e presidindo as sessões. Ao mesmo tempo, pode-se perceber que seus pares reiteravam a importância de Frontin para a cidade, ao lado dos nomes de Pereira Passos, Lauro Muller e Rodrigues Alves, entre outros engenheiros e autoridades, reforçando seu prestígio, como na sessão, em 1917, em que se tratou do falecimento do médico sanitarista Oswaldo Cruz:

> O Sr. Presidente propõe que se consigne na ata o voto de profundo pesar do Clube de Engenharia pelo falecimento do eminente brasileiro, Dr. Oswaldo Cruz, cujos inolvidáveis serviços ao nosso país não carecem ser agora relembrados e lhe dão justamente o título de benemérito da pátria; outrossim, que seja nomeada uma comissão para dar à sua Exma. família conhecimento do voto do Clube de Engenharia. (....) O Sr. Getúlio das Neves diz que o Conselho Diretor do Clube de Engenharia acaba de prestar a devida homenagem a Oswaldo Cruz, o cientista de reputação mundial, que teve também a glória de fazer parte do triunvirato, de que foram membros Pereira Passos e Paulo de Frontin, na remodelação memorável da cidade do Rio de Janeiro, levada a efeito graças ao impulso superior de Rodrigues Alves e Lauro Muller[256].

No período da administração de Pereira Passos na Prefeitura do Distrito Federal, Frontin foi nomeado chefe da Comissão Construtora da Avenida Central, obra de destaque na reforma conduzida por Rodrigues Alves. Segundo Corrêa, a abertura da avenida, anteriormente proposta e finalmente concretizada, configurava uma primeira intervenção

[254] SANTOS, Felipe Martins. Trocas políticas entre "amigos" e prestígio de Paulo de Frontin na Primeira República (1896-1911). In: *XXIX Simpósio Nacional de História*. Brasília: Universidade Nacional de Brasília, 2017. p.1.
[255] CURY, Vânia Maria. *Op. Cit.* p. 166.
[256] Ata da 81 sessão ordinária, em 1 de março de 1917. *Revista do Clube de Engenharia*, 1922, número 32. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio,1932. p. 422.

maciça do Estado na "reorganização do espaço urbano da capital federal, alterando de forma radical a fisionomia da cidade, bem como o antigo traçado colonial[257]".

Em 1912, Paulo de Frontin ingressou no antigo Partido Republicano do Distrito Federal. Participava de irmandades religiosas e entidades culturais, como o Jockey Club e o Derby Club, que serviram como canais para o fortalecimento de vínculos políticos e de sociabilidade, viabilizando sua carreira como homem público e o acesso ao eleitorado, além, é claro, da realização de obras públicas[258].

Nas comemorações dos trinta e quatro anos do Clube de Engenharia, em 1914, Paulo de Frontin abordou a participação da instituição em diversas obras de melhoramentos no Rio de Janeiro e no país., Lembrou, que, por conta da guerra europeia, a engenharia deparava-se com paralisações e dificuldades de obtenção de capital e material.

> Longe de desanimar, lhe cumpre, ao contrário, contribuir neste período de inação, para a solução dos elevados problemas que, como a da segurança, da propriedade territorial, da legislação sobre minas, da reforma de nosso colonial sistema de tributação, do aumento de nossa exportação e da redução da nossa importação, tanto afetam a utilização das inúmeras riquezas naturais com que pela Providência Divina foi dotado o Brasil[259].

Segundo Botaro e Oliveira, as dificuldades para a realização de obras de infraestrutura teriam despertado o interessse de Frontin na discussão econômico-financeira, que passava a estar cada vez mais presente nas atividades dos engenheiros[260].

Eleito senador em 1917 e reeleito no ano seguinte, Paulo de Frontin assumiu a Prefeitura do Distrito Federal em 22 de janeiro de 1919. Sua nomeação foi recebida com enorme entusiasmo por setores da imprensa carioca. *O Paiz* noticiou em 22 de janeiro de 1919:

> O governo proporcionou hontem a cidade uma boa, uma excelente notícia. (...) É evidente no honrado Dr. Delfim Moreira o empenho de acertar, aparelhando a administração com elementos que, pela sua experiência e pela demonstração do seu valor, inspiram absoluta fé, infundem inteira confiança na opinião pública[261].

[257] CORRÊA, Maria Letícia. Paulo de Frontin (1860 – 1933). *Op. Cit*. p. 133.
[258] PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit*. p. 200.
[259] FRONTIN, Paulo de. Acta da sessão solenne comemorativa do 34º aniversário da fundação do Clube de Engenharia em 24 de dezembro de 1914. *Revista Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, nº29, Typografia do Jornal do Comércio, 1922, p. 70.
[260] BOTARO, Luís Gustavo e OLIVEIRA, Eduardo Romero. *Op. Cit*. p. 334.
[261] *O Paiz*, Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1919, p. 3.

O periódico apostava na capacidade de Frontin para superar as dificuldades financeiras por que passava a prefeitura e para solucionar os problemas da cidade. O engenheiro pertencia à "*estirpe dos homens privilegiados"* que, dotados de *"pulso firme", "visão lúcida", "vontade inabalável" e "ação corajosa",* conseguem "*saber querer e saber executar*":

> Disse Wilson, em um dos seus mais recentes discursos, que os obstáculos foram creados para serem vencidos. O Sr. Paulo de Frontin tem o direito de inscrever essas admiráveis palavras no escudo do seu inexcedível valor, como legitima divisa de trabalho fecundo. Sua nomeação corresponde á imperiosa exigência destes tempos de construção e realização pratica. A lei inexorável, a lei intransgredivel, a lei fatal desta hora excepcionalíssima, para todo o mundo que sobreexistir, é a ação prompta concretizando a decisão esclarecida[262].

Deste modo, podemos sublinhar que o engenheiro encontrou no *O Paiz* um aliado de primeira hora para colocar em prática os seus projetos. Enquanto o jornal apresentou aos seus leitores quais eram as características que legitimavam a escolha do engenheiro para o posto de prefeito, principalmente em um período de crise financeira, conforme salientado, tendo em vista o déficit municipal. Segundo Surama Pinto:

> O problema do desequilíbrio entre receita arrecada e despesa era estrutural. A ineficiência administrativa, provocada pelo excesso de funcionários, a falta de controle das despesas públicas e a ineficácia dos mecanismos de arrecadação fiscal eram o que se poderia chamar de grandes vilões do equilíbrio orçamentário do município durante a Primeira República[263].

Para contornar os problemas financeiros, os prefeitos contraíam novos empréstimos, com a justificativa de serem condição para a realização de empreendimentos julgados necessários. Frontin adotou medidas como a supressão dos automóveis oficiais, a extinção de oficinas de reparo, a diminuição de gastos com aluguéis de imóveis para escolas municipais e a proibição da emissão dos certificados que eram distribuídos aos trabalhadores, mas "pagos aos agiotas"[264], que foram importantes para diminuir alguns dos custos da administração municipal. No entanto, essas providências não teriam sido suficientes, em curto prazo, para garantir a realização das obras que o engenheiro pretendia fazer em sua gestão, obrigando mais uma vez ao recurso aos empréstimos.

[262] *O Paiz*, Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1919, p. 3.
[263] PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit*. p. 202.
[264] *Ibidem*. p. 202.

Em entrevista à *Gazeta de Notícias*, em 22 de janeiro de 1919, o engenheiro recém empossado prefeito da cidade afirmou que tinha ciência da sua nomeação provisória, tendo em vista que o presidente da República Delfim Moreira estava ocupando uma espécie de "mandato tampão", por conta da morte do eleito Rodrigues Alves, vitimado pela gripe espanhola antes de assumir o mandato.

> Não poderei levar para a prefeitura nenhum plano administrativo, dada a circumstancia de ir exercer o cargo que me confiou o Sr. Presidente da República, provisoriamente, apenas. Trabalharei na medida de minhas forças procurando atender ás necessidades mais urgentes e solucionar os problemas que surgirem em meio ao período da minha administração[265].

Ainda no tema das finanças, Paulo de Frontin se mostrou contrário ao imposto municipal de exportação que fora criado por Amaro Cavalcanti para aumentar a arrecadação. Tanto a *Gazeta de Notícias* como *O Paiz* se entusiasmaram com essa posição, dando destaque à fala do prefeito "sou contra, absolutamente contra esse imposto. Não cabe a prefeitura a sua cobrança, razão por que, jamais poderei executá-la"[266].

Com a manifestação, Frontin buscava não criar conflitos com os representantes do capital da cidade, ao qual ele próprio estava vinculado[267]. Apesar de não deter os meios para solucionar o problema de arrecadação da Prefeitura, talvez porque soubesse que não ficaria por muito tempo no cargo – como bem demonstrou em sua fala, no dia da nomeação -, não se furtou em anunciar uma série de obras na cidade.

O engenheiro desfrutou de grande reconhecimento junto aos setores empresariais da capital republicana e às novas elites, em razão de seu sucesso no mundo dos negócios urbanos e na política[268]. Needell salienta que o personagem era um homem proeminente, renomado como professor, engenheiro, empresário, político e sócio dos clubes exclusivos, que recepcionava intelectuais, políticos e diplomatas em seu salão, reforçando assim as suas redes de sociabilidade[269].

Entendemos que a nomeação de Paulo de Frontin para a prefeitura do Distrito Federal esteve ligada ao papel de destaque que ele tinha na Aliança Republicana, partido político que ganhou destaque a partir de 1918, com a vitória do engenheiro para o mandato de senador e pela conquista da maioria das cadeiras dos deputados nos dois distritos da capital.

---

[265] *Gazeta de Notícias*, 22 de janeiro de 1919, p. 1.
[266] *Ibidem*, p. 1. Ver também: *O Paiz*, 23 de janeiro de 1919, p. 2.
[267] PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit*. p. 203.
[268] CORRÊA, Maria Letícia. *Op. Cit*. p. 134.
[269] NEEDELL, Jeffrey D. *Belle Époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993. p. 113-114.

Com a realização de uma série de empreendimentos em sua gestão, Paulo de Frontin recebeu a alcunha de prefeito da "densidade máxima", justificada, segundo José de Oliveira Reis, porque nenhum outro prefeito fizera tantas obras em tão pouco tempo[270]. Conforme assinalado por Américo Freire, a imprensa favorável a Frontin o chamava de "Hércules da Prefeitura", já que o volume de intervenções urbanas foi bastante considerável[271].

> Poder-se-ia chamar Frontin o prefeito de densidade máxima, porque ninguém fez tanto em tão pouco tempo. Outros fizeram muitas obras (...). Porém, as realizações de Frontin, no curto espaço de tempo de seis meses, representam uma proeza única na história da cidade do Rio de Janeiro[272].

Segundo Carlos Eduardo Sarmento, o engenheiro inseriu seu nome no panteão dos maiores prefeitos do Rio porque conseguiu associar à própria imagem um discurso legitimador e o capital político proveniente da sua inserção profissional, apresentando-se como a síntese da eficácia do discurso e da práxis dos engenheiros na administração das cidades, em posição ocupada anteriormente por Pereira Passos[273]. Já Marly Motta salienta que:

> Foi sobretudo devido ao "dinamismo" demonstrado na proposição de um modesto programa de obras que deveria ser realizado integralmente em um curto prazo, que Frontin passou a ser chamado pela imprensa que lhe era simpática de o Hércules da prefeitura e seus doze trabalhos[274].

Motta expõe que o primeiro dos doze trabalhos seria o arrasamento do morro do Castelo, ação que seria empreendida, pouco tempo depois, por Carlos Sampaio; o segundo trabalho seria a ligação do Engenho Novo a Jacarepaguá, que também não foi concluído, mas evidenciou a profunda ligação entre as várias esferas de atuação de Frontin no "processo de urbanização da capital federal: a de prefeito, empresário e gestor da Central do Brasil"[275]- empresa em que também atuara Pereira Passos.

Dos doze trabalhos que seriam realizados, graças a uma gestão "hercúlea", apenas os que beneficiaram o Centro, a área de Tijuca e a Zona Sul da cidade foram levados a cabo por Frontin: a criação de um eixo viário ligando o Leme a São Conrado, a duplicação e

[270] REIS, José de Oliveira. *Op. Cit.* p. 71.
[271] FREIRE, Américo. Introdução. In: FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj. p. 13.
[272] REIS, José de Oliveira. *Op. Cit*. p. 71.
[273] SARMENTO, Carlos Eduardo B. Sarmento. (DES)Construindo Frontin: em busca de uma memória perdida. In: FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj p. 33.
[274] MOTTA, Marly Silva da. Paulo de Frontin: o "Hércules da Prefeitura", ou o prefeito da "densidade máxima". In: FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj, p. 27.
[275] *Ibidem.* p. 27.

pavimentação da avenida Atlântica, a criação de uma cortina de concreto para impedir a ação das ressacas em Copacabana, a abertura da avenida Meridional, a criação do cais na Urca, a abertura da avenida entre o Rio Comprido e o Canal do Mangue e a perfuração do túnel João Ricardo, que ligava a Gamboa ao Campo de Santana[276].

Ao fim do governo do presidente Delfim Moreira, Paulo de Frontin foi substituído pelo advogado Milcíades Sá Freire, que fora nomeado pelo novo presidente, Epitácio Pessoa. O periódico *O Paiz* publicou um balanço da gestão presidencial em 27 de julho de 1919, dando destaque à atuação de Frontin à frente da prefeitura:

> Quanto ao ilustre prefeito, não são precisos commentarios encomiásticos para salientar a obra desse extraordinário administrador, a quem, com o seu fino insticto de homem de governo, o sr. Delfim Moreira entregou a direção da Prefeitura do Distrito Federal. Seria duvidar da inteligência e dos sentimentos do povo da nossa capital, julgar necessário qualquer argumentação para lhe fazer compreender a grandeza do plano de expansão e de progresso do Rio de Janeiro, concebido pelo Sr. Paulo de Frontin e começado a executar, por ele, com a deslumbrante efficiencia, que tornou possível, em menos de seis meses, uma sensível transformação da nossa cidade[277].

O Paiz destacou a ação de Paulo de Frontin na realização dos diversos empreendimentos, colocando-o ao lado de Pereira Passos, como um "grande benemérito" da cidade e sinalizando que o engenheiro fora um dos principais governantes da capital, mesmo em tão pouco tempo de governo. Deste modo, neste momento, há a reiteração da ideia do protagonismo dos prefeitos, assemelhando-se as administrações dos dois engenheiros.

Por outro lado, na oposição ao governo, o *Jornal do Brasil* teceu duras críticas ao modo de Frontin de governar a cidade, apontando a adminstração como "desastrada". Reportagem de 15 de maio de 1919 com o título "Os desatinos do prefeito", citada por Surama Pinto, acusava o engenheiro de "megalomania" e de proporcionar pão e circo, sendo aplaudido pela população que, por sua vez, não tinha "juízo"[278].

Já de volta ao Senado, Frontin foi até a tribuna para discursar em defesa da sua gestão como prefeito do Distrito Federal e em resposta a críticas de Sá Freite Costa, que declarara ter assumido sem dinheiro em caixa.

> Quanto á minha administração, estabeleci como sistema de pagamento à vista. E, assim, executei uma série de obras, que constituíam não despesas ordinárias, mas extraordinárias, para as quais recorri a um empréstimo externo, cuja importância

[276] MOTTA, Marly Silva da. Paulo de Frontin: o "Hércules da Prefeitura", ou o prefeito da "densidade máxima". In: FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj, p. 28.
[277] *O Paiz*, 27 de julho de 1919, p. 1-2.
[278] *Jornal do Brasil*, 15 de maio de 1919. Cf. PINTO, Surama. *Op. Cit*. p. 213.

> recebi e da qual passei parte para os banqueiros Seligmann Brothers – que são os banqueiros da Prefeitura – nos primeiros dias de junho, em valor correspondente, naquela ocasião, a sete mil contos de réis, a qual dava para fazer face a todos os compromissos em Londres, relativos ao serviço de juros e amortização do ano. Tendo também, de acordo com o contrato de empréstimo, deixado a importância dos juros do semestre, nas mãos dos banqueiros americanos, para que não houvesse, no exterior, dificuldade alguma para o meu sucessor. Com grande surpresa minha, vi declarar, depois, pelo prefeito que me sucedeu, que eu não havia deixado dinheiro nos cofres, como se deixá-los nos bancos não fosse a mesma coisa. Hoje, só me arrependendo de não ter empregado esses sete mil contos em mais obras[279].

Na Câmara alta Paulo de Frontin rompeu com a Aliança Republicana, após ter sido derrotado em sua proposta de permitir que os aliancistas decidissem livremente a qual candidato se alinhariam na sucessão presidencial de 1922, que elegeu o candidato Artur da Silva Bernardes. Frontin apoiou a chapa dissidente da Reação Republicana, formada por Nilo Peçanha e J. J. Seabra. Nas eleições de 1930, acompanhou a chapa situacionista de Júlio Prestes e Vital Soares e, com o início das movimentações de 3 de outubro[280], discursou no Senado em sua condenação, defendendo a antiga ordem. Teve o mandato cassado e faleceu no Distrito Federal em 15 de fevereiro de 1933.

Um dos temas sobre os quais Paulo de Frontin se manifestou no Senado foi a questão da habitação no Distrito Federal. Em discurso proferido em 2 de agosto de 1921, o engenheiro sublinha que as obras de melhoramentos que estavam ocorrendo na cidade, por conta da proximidade da Exposição do Centenário da Independência, fariam desaparecer um grande número de habitações, ocupadas por uma considerável parcela da população. Partidário do evento e ciente do número de visitantes que a cidade receberia ao longo das festividades, apoiava a eliminação dessas casas que entendia serem possíveis focos de epidemias e, por isso, reclamava a atenção necessária para a construção de "habitações que satisfizessem os necessários requisitos higiênicos, permitindo, então, sem inconvenientes, o desaparecimento daquelas que se não coadunam com o nosso desenvolvimento atual"[281].

Recomendava, ainda, uma ação harmônica entre o governo da União e o Distrito Federal para a resolução desta questão, com a utilização de terrenos tanto no subúrbio, como na região da Lagoa Rodrigo de Freitas, que ganhava espaço com o aterro de suas margens:

---

[279] FRONTIN, Paulo. O discurso de oito horas. Sessão em 6 de dezembro de 1922. In: *Anais do Senado Federal*. Apud: FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj. p.150.

[280] A Revolução de 1930 foi um movimento político e militar, após as eleições presidenciais daquele ano, que resultou da união de políticos e tenentes, decretando o fim do sistema oligárquico e, consequentemente, da Primeira República, com a renúncia do presidente Washington Luís e a ascensão de Getúlio Vargas ao poder.

[281] FRONTIN, Paulo. Sobre o tema da habitação no Distrito Federal, Sessão de 2 de agosto de 1921. In: *Anais do Senado Federal*. Apud: FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj. p.19.

> Existindo, ali, uma grande população operária, em tempo oportuno, com a devida antecedência, poder-se-ão construir habitações, as quais, se não resolverem por completo o problema - que exige, também, a intervenção da iniciativa privada, o auxílio eficaz às construções, por medidas indiretas de favor que sejam concedidas a quem se submeter às devidas condições, quanto aos aluguéis -, pelo menos atenderá à crise, tanto mais quanto a solução completa do problema é daquelas que, como já disse, não dispensam a intervenção direta, eficaz e urgente dos poderes públicos federal e municipal[282].

Como veremos adiante, Paulo de Frontin foi um dos "fiadores" da nomeação de Carlos Sampaio para o cargo de Prefeito do Distrito Federal. Deste modo, apoiou as obras de embelezamento e saneamento realizadas para a Exposição do Centenário: "esses trabalhos merecem, de minha parte, os mais francos aplausos. Não há, portanto, nas minhas observações, o menor intuito ou objetivo de oposição à realização de tais empreendimentos"[283].

Estimava que cerca de cinco mil pessoas residiam então no morro do Castelo, que seria arrasado, enquanto a cidade estava recebendo um novo afluxo de operários que também demandavam habitação. Sugeriu então a construção de habitações coletivas, ainda que de forma provisória, na região do cais do porto, para os operários solteiros e comerciantes, que poderiam adquirir esses imóveis em condições favoráveis e, assim, continuariam a trabalhar para o desenvolvimento da cidade[284]. No mesmo discurso, manifestava uma clara preocupação com a imagem que o Rio de Janeiro passaria aos visitantes da Exposição do Centenário:

> Representante do Distrito Federal, conhecendo as dificuldades da situação do problema das habitações, vendo que este se vai agravando constantemente, julgo ser indispensável o aumento, por uma forma qualquer, do número de prédios e habitações, individuais ou coletivas, com o qual possamos contar no ano vindouro, isto é, na época em que vamos celebrar o Primeiro Centenário da nossa independência política[285].

Paulo de Frontin também se imiscuiu em assuntos econômicos. Em discurso que originalmente defendia a atuação dos funcionários públicos, categoria malvista, segundo o engenheiro, manifestou sua posição sobre as questões financeiras subjacentes ao setor ferroviário:

---

[282] FRONTIN, Paulo. Sobre o tema da habitação no Distrito Federal, Sessão de 2 de agosto de 1921, In: Anais do Senado Federal. Apud: FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj. p.21.
[283] *Ibidem.* p.17.
[284] *Ibidem*. p.19.
[285] *Ibidem*. p.20.

> Sabe o Senado que há taxas ferroviárias que não correspondem, absolutamente à despesa atual, principalmente perante o alto preço do combustível. Portanto, é preciso fazer uma revisão global, porque se a despesa é, aí, o triplo da anterior, o problema não será resolvido com o aumento geral de 20 por cento que o produtor deve pagar, e muito menos se, para diversos gêneros, ele não o pode fazer. (...) O protecionismo, pela redução das tarifas em relação às indústrias incipientes, é perfeitamente justificado, e ninguém mais do que eu o aplaude. Mas não quando a indústria passa a ser próspera, e a indústria do transporte é uma indústria como outra qualquer. É preciso não esquecer que os déficits que dão a Central e outras estradas teriam feito cessar o seu tráfego, se pertencessem elas a particulares[286].

Em outra oportunidade também sugeriu medidas para o governo enfrentar a crise econômica, tendo em vista promover o equilíbrio das contas públicas, até mesmo em momentos de turbulência:

> É preciso que a soma dos compromissos de pagamentos se equilibre com a soma dos compromissos de recebimento. Que, quando não se puder ter, por uma circunstância qualquer, ocasional – por exemplo, uma colheita má, ou menor do que a esperada; uma despesa extraordinária que pode resultar de uma calamidade; uma seca, uma inundação -, enfim, qualquer outra causa que perturbe as condições normais, é preciso recorrer aos créditos que adiam uma parte dos compromissos, de pagamentos no exterior, ou é necessário, francamente, fazer operações de câmbio, sem receio nenhum do que venha a suceder, por não ser admissível o intuito de baixa por parte de todos aqueles que, confiando no Brasil, remetam os seus capitais, transformem-nos em moeda do país e esperem pela valorização dessa moeda para obterem lucros e resultados vantajosos[287].

No mesmo discurso, refutou a proposta de redução dos salários do funcionalismo, público sob o argumento do corte de despesas: "se podem realizar reduções efetivas e justas, que não afetam o direito do funcionalismo, mas que evitam desperdícios, que nada têm com os vencimentos do mesmo funcionalismo"[288]. Por outro lado, sugeriu, ainda, que para melhorar a situação financeira do país, que se projetasse o corte de obras públicas, desde que de modo eficiente:

> Num período de crise, como o atual, em que o governo pinta com cores negras o quadro da nossa situação financeira, há muitas dessas obras novas que podem ser adiadas, sem o menor inconveniente, quanto ao tráfego e à receita da estrada. Suponham, por exemplo, que há uma estação nova em construção. A estação que até agora serviu pode bem servir por mais um ano. Seria mais bonito se existisse, na capital de S. Paulo, uma nova estação no Brás. Convém, porém, observar que todos

[286] FRONTIN, Paulo. Sobre o funcionalismo público, Sessão de 19 de outubro de 1917. Anais do Senado Federal *apud* FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj, 2003. p. 50-51.
[287] *Ibidem.* p.143.
[288] *Ibidem*. p. 147.

> os passageiros vão à estação da Luz, que satisfaz plenamente. Por que construir-mos ali, em uma quadra como esta, uma nova estação[289].

Alguns empreendimentos não poderiam ser paralisados, sendo necessário os governantes ponderar em diferentes casos:

> Penso que há necessidade de não se abandonar certos prolongamentos e certos ramais. Seria um erro o abandono de obras que já estão em execução. A experiência do que se deu em 1897, quando se suspenderam todas as construções de estradas de ferro, ramais ou prolongamentos feitos pela União, deve servir de exemplo. O resultado foi muito pouco satisfatório. (...) As obras novas, que não foram suspensas, podem, todavia, prosseguir com menor intensidade. Nas paralisadas, o que é necessário, indispensável, é a manutenção de turmas de conservação, representando uma despesa relativamente diminuta que impeça que a parte já construída ou quase concluída vá se deteriorando[290].

Há uma extensa bibliografia sobre a trajetória de Paulo de Frontin, que pode ser dividida em três grupos distintos: como nos demais exemplos examinados neste capítulo, os primeiros trabalhos sobre a figura do engenheiro foram produzidos em tom laudatório, com o objetivo de engrandecer o personagem, associando-o à realização de grandes obras em vida. Esses textos foram editados na *Revista do Clube de Engenharia* e em publicações produzidas pela Prefeitura do Rio de Janeiro sobre os prefeitos. Apresentando uma trajetória linear marcada pelas diversas realizações do engenheiro, omitiram as tensões que marcaram sua atuação e indicaram, em parte, as redes de sociabilidade nas quais Paulo de Frontin estava envolvido e que forneceram as condições de sua atuação e para que colocasse em prática alguns de seus projetos.

Quando das comemorações do centenário da Independência, em 1922, em número especial dedicado ao mesmo evento, a *Revista do Clube de Engenharia* publicou o perfil biográfico do engenheiro, assinalando o "brilhantismo" da trajetória profissional de Frontin e pontuando os diversos aspectos em que ficara demonstrada, desde cedo, a capacidade técnica do personagem em questão. Segundo a *Revista*, Paulo de Frontin exibira seu talento durante os estudos preparatórios para a matrícula na Politécnica, alcançando "raríssima distinção" na obtenção dos seus diplomas e tendo, logo após a conclusão dos estudos, iniciado a vida no magistério[291].

Em seguida, descreve-se seu envolvimento nos projetos de melhoramentos urbanos, que se iniciara, também muito cedo, no projeto das obras e aterro das praias Formosa e dos

[289] FRONTIN, Paulo. O discurso de oito horas. Sessão em 6 de dezembro de 1922. In: *Anais do Senado Federal*. Apud: FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj. p. 152.
[290] *Ibidem*. p. 160 -161.
[291] *Revista do Clube de Engenharia*, s/n. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1922. p. 417-418.

Lazaros, ao lado de Vieira Souto, em 1879. Ao assumir o lugar de engenheiro chefe do Escritório das Obras, estudou o abastecimento de água da cidade do Rio de Janeiro, sugerindo uma série de propostas para resolver aquele problema tão frequente[292].

A biografia confere especial destaque à participação de Frontin nas reformas urbanas do Rio de Janeiro:

> No Governo do Presidente Rodrigues Alves, sendo Ministro das Obras Públicas Lauro Müller, foi Paulo de Frontin nomeado Presidente da comissão que estudou, dirigiu e effectuou a abertura e construção da nossa grande "Avenida Central", actual "Avenida Rio Branco", que é hoje o mais legitimo título de orgulho da nossa Capital, e, por esse relevante serviço, é o nome de Paulo de Frontin apontando como o de um verdadeiro benemérito da nossa metrópole[293].

Desse modo, ao destacar sua passagem pela Prefeitura do Distrito Federal, a *Revista do Clube*, como referido acima, integrava Frontin dentro de um triunvirato, do qual faziam parte, também, Pereira Passos e Oswaldo Cruz:

> No curto governo Delphim Moreira, desempenhou Paulo de Frontin o cargo de prefeito do Distrito Federal e ahi são extraordinários os seus serviços em um breve prazo de administração, como fosse o alargamento de várias e importantes ruas, notadamente as de Visconde de Itaúna e Senador Euzebio, a execução da Avenida Rio Comprido, a abertura do tunnel João Ricardo, ligando a Central ao litoral, na secção das obras do Porto, por um novo e mais rápido caminho, as avenidas Atlantica e Delphim Moreira, os melhoramentos da Avenida Niemeyer feita sob a direção de Frontin, como empreendimento particular, a avenida Wilson em continuação da Avenida Beira Mar, os novos jardins na cidade e nos subúrbios, obras todas estas que, reunidas á Avenida Rio Branco, conquistaram para Paulo de Frontin o lugar que lhe cabe no triunvirato que formou com Pereira Passos e Oswaldo Cruz, quando são apontados como os verdadeiros remodeladores da cidade do Rio de Janeiro[294].

Por fim, destacava as funções desempenhadas por Frontin fora dos cargos públicos, como em sua atuação para a ascensão do Derby Club[295], que fora criado após desentendimentos na Sociedade Jockey Club[296], mais antiga, e também a relevância do

---

[292] *Revista do Clube de Engenharia*, s/n. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1922. p. 418.
[293] *Ibidem*. p. 420.
[294] *Ibidem.* p. 421.
[295] Fundado em 1885, na região onde atualmente encontra-se o estádio do Maracanã, o Derby Club. Quando de sua criação, o Derby contou com a presença do imperador, dom Pedro II e de sua esposa, a imperatriz Teresa Cristina. Seu primeiro presidente foi Paulo de Frontin. Em 1932, fundiu-se com Jockey Club, formando assim o Jockey Club Brasileiro. Disponível em: https://jcb.com.br/home/noticias/22751/tradicao-do-erby-lub/ Acesso em 27 de fevereiro de 2024.
[296] Fundado em 1868, a Sociedade Jockey Club tinha por objetivo organizar corridas de cavalos e comercializá-las ao público através da venda de ingressos. Segundo Giglio e Santos, o clube tinha como finalidade promover a indústria pastoril e a economia do país, reunindo em torno do projetos figuras proeminentes da sociedade brasileira. Cf. SANTOS, João Manuel Casquinha Malaia e GIGLIO, Sérgio Settani. O papel da memória na

personagem para o próprio Clube de Engenharia. Ligava-se assim a "grandiosidade" da instituição à do próprio engenheiro, que se tornavam, assim, indissociáveis.

> No Derby Club, não é preciso mais do que recordar que em poucos anos a grande Associação que ostenta o seu soberbo Palacio junta da sua co-irma "O Jockey Club", na Avenida Rio Branco, é uma das primeiras sociedades do mundo neste gênero de sport, sendo, entre nós, um dos maiores propulsores dos melhoramentos da raça cavalar. No Club de Engenharia o que tem feito Paulo de Frontin, daria assumpto para encher volumes e volumes. Desde que pôz o pé nesta casa, a sua acção foi verdadeiramente preponderante. (...) Quem percorrer os annaes da nossa Associação, sentir-se-há verdadeiramente assombrado deante da sua obra gigantesca. Descrevel-a seria fazer, por assim dizer, toda a historia do Club de Engenharia desde que para elle entrou Paulo de Frontin[297].

Em 1934, um ano depois do falecimento de Paulo de Frontin, a edição da *Revista do Clube de Engenharia* prestou uma homenagem ao engenheiro, sob o título *"Nosso maior bemfeitor! Nosso guia Immortal"*. Mais uma vez discorre-se sobre a importância do personagem para o próprio Clube, apontando os cargos por ele ocupados dentro da estrutura da instituição, os serviços prestados almejando o seu progresso material e moral, a partir de um "formidável talento" e "incontestável capacidade técnica", reconhecidos por todos. No texto, a *Revista* ainda sublinha que, apesar de não ter sido um dos de dos fundadores, fora inegável a participação do engenheiro no processo de engrandecimento da instituição, dando "grande impulso" aos destinos da associação, tornando-o "o expoente máximo" da categoria[298].

A partir dos anos de 1980, como já referido, é possível encontrar uma bibliografia crítica sobre as reformas urbanas que, a partir da análise de fontes primárias disponíveis, ampliou o olhar sobre a atuação dos engenheiros na ação reformadora da então capital Federal, discutindo os melhoramentos a partir do autoritarismo da ação estatal na reconfiguração do espaço urbano e de seu caráter excludente. Nestes trabalhos, Frontin não mais aparece como um "grande realizador", mas como personagem central nas disputas que ocorriam na cidade e na defesa de certo tipo de intervenções.

Em 2003, o Núcleo de Memória Política Carioca e Fluminense do Centro de Pesquisa e Documentação de História (CPDOC – FGV) lançou um livro pela editora da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro com a seleção de discursos parlamentares de Paulo de Frontin. A publicação inclui três textos de apresentação da biografia e memória sobre o

---

construção da identidade organizacional: a Sociedade Jockey Club (1868-1932) e o desenvolvimento da riqueza pastoril. *Recorde*, Rio de Janeiro, v. 10, n.1, p1-21, jan./jun.2017.

[297] *Revista do Clube de Engenharia*, s/n. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1922. p. 423.

[298] *Revista do Clube de Engenharia*, n.32. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1930. p. 422.

engenheiro, escritos por Américo Freire, Marly Motta e Carlos Eduardo Sarmento.

Américo Freire teve por objetivo analisar a relação entre o engenheiro Paulo de Frontin e o campo político carioca, sublinhando que:

> A leitura atenta de seus discursos permite perceber um homem certamente identificado com o padrão político predominante daqueles tempos, em que a atividade político-parlamentar era concebida como uma "missão" adstrita aos notáveis, a uma pequena elite ilustrada, com maiores ou menores traços de piedade ou benemerência. Mas mostra também um parlamentar voltado para questões que nos dias de hoje chamaríamos de moderna. Isso ocorre, por exemplo, quando demonstra sua preocupação com o problema orçamentário; ou quando discorre sobre o papel das estradas de ferro e sobre os problemas de infra-estrutura; ou ainda quando trata do tema da liberdade de imprensa[299].

Já Marly Motta procurou apresentar a gestão de Paulo de Frontin à frente da municipalidade do Rio de Janeiro, apontando as principais obras de suas gestões[300]. Por fim, Carlos Eduardo Sarmento sublinhou de qual modo a memória sobre Paulo de Frontin foi sendo construída[301].

Por fim, temos trabalhos como os produzidos por Surama Pinto e Américo Freire, destacando a atuação político-partidária do engenheiro, que foi um dos fundadores da Aliança Republicana, deputado, senador e prefeito do Distrito Federal. Pinto e Freire apresentam a figura de um personagem negociador, que ascendeu na politica carioca a partir da sua participação no Clube de Engenharia, criando redes de sociabilidade que permitiram a sua atuação na cidade. Segundo Surama Pinto:

> Sua ligação com o jogo político na cidade havia sido formalizada quando ingressou, em 1912, no antigo Partido Republicano do Distrito Federal, criado por Barata Ribeiro e dirigido por Augusto Vasconcelos. Um bom termômetro do capital político que cuidadosamente acumulara desde então pode ser medido na existência do centro político que, criado em 1918, levava o seu nome. A participação de Frontin em instituições dessa natureza, além de irmandades religiosas e entidades culturais, teve peso considerável na sua trajetória política. Diferentemente da maioria dos representantes da cidade, que constituíram clientelas mediante a prestação de serviços médicos gratuitos, como foram os casos de Augusto de Vasconcelos e Mendes Tavares, ou de advocacia, expediente utilizado por Irineu Machado, o canal utilizado pelo engenheiro para chegar ao eleitorado da cidade foi, em grande medida, a participação nessas organizações, além da realização de obras públicas[302].

---

[299] FREIRE, Américo. O senador Paulo de Frontin e o campo político carioca. In: FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj. p. 24.
[300] MOTTA, Marly Silva da. *Op. Cit.* p. 25-29.
[301] SARMENTO, Carlos Eduardo. *Op. Cit*. p.31-38.
[302] PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit.* p. 200.

Américo Freire deu destaque para a vida de Frontin após a passagem pela prefeitura do Distrito Federal:

> Após a vitoriosa carreira na prefeitura, Frontin transformou-se no principal líder político da cidade durante toda a década de 1920. Eleito sucessivas vezes para o Senado Federal, Frontin destacou-se nos debates relativos à vida econômico-financeira da capital e do país (...). Nas décadas de 1930 e 1940, o nome de Paulo de Frontin passou a ser associado a figura do administrador moderno e realizador[303].

Como foi possível observar neste subitem do trabalho, Paulo de Frontin teve uma trajetória de destaque dentre os engenheiros brasileiros tanto em seu campo de atuação, como na política. Exercendo papel de liderança no Clube de Engenharia, não procurou contrariar os interesses do grande capital e de setores comerciais enquanto foi prefeito do Distrito Federal. Encaminhou também um projeto de remodelação da cidade, que fora realizado em pouco tempo, já como preparatório das intervenções para as comemorações do Centenário e importante para as suas sucessivas eleições para o Senado Federal, de onde continuou a ter voz para interferir e opinar sobre as gestões que o sucederam.

Especificamente sobre o caso das habitações populares, abordadas neste item, entendemos que estava diretamente relacionado ao desejo de Frontin de manter uma interlocução frequente com os operários, categoria que foi agraciada, em 1919, com direitos conferidos aos funcionários públicos. Essa atuação rendeu ao engenheiro a alcunha de "Pai do Operariado", garantindo-lhe o apoio de um segmento importante de trabalhadores do Distrito Federal o que, na visão de Surama Pinto, serviu como forma de agradar a "gregos e troianos"[304].

Por fim, a memória sobre Paulo de Frontin foi utilizada por outros governantes do Distrito Federal, como o seu sobrinho Henrique Dodsworth, prefeito da cidade entre 1937 e 1945. Segundo Dodsworth, os recursos da administração de Frontin haviam sido utilizados para as obras de melhoramentos e embelezamento da cidade e não para a "criação de cargos"[305]; além disso, o primeiro também empreendeu, em sua gestão como prefeito, um modelo semelhante ao adotado pelo tio: aliança com o Clube de Engenharia, intervenções e planejamento urbano. Sarmento sublinha que Carlos Lacerda, governador do estado da Guanabara entre 1960 e 1965, atribuiu ao engenheiro a memória de prefeito "ilustrado e empreendedor", que teria sabido respeitar o passado da cidade e investir na construção do seu

[303] FREIRE, Américo. *Op. Cit.* s/p.
[304] PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit.* p. 213.
[305] *Diário da Assembleia Nacional*, V.2, p. 429. Cf. Sarmento, Carlos Eduardo B. p. 33.

futuro, exaltando desse modo a tradição dos prefeitos-engenheiros[306]. Em 2012, o presidente da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (CEDAE), Wagner Victer, mandou produzir uma estátua em tamanho real do engenheiro para ser colocada em frente a nova sede da estatal, fazendo alusão a biografia de Frontin e ao episódio da Água em seis dias, e em homenagem a um dos *"*maiores engenheiros da história nacional e reconhecimento ao trabalho visionário que este ilustre brasileiro realizou em prol de um Rio de Janeiro melhor*"*[307].

2.3 Carlos Cesar de Oliveira Sampaio: a técnica e a política nos preparativos para a Exposição do Centenário

O engenheiro Carlos Cesar de Oliveira Sampaio assumiu o comando da Prefeitura do Distrito Federal em 7 de junho de 1920, após ser convidado pelo presidente da República, Epitácio Pessoa, para promover a remodelação da cidade visando os festejos do Centenário da Independência em 1922. Sampaio não havia ocupado ainda cargos na política formal, no entanto, seus contatos no meio político e redes de sociabilidade o levaram a assumir a administração da municipalidade.

Formado na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, em 1880, Carlos Sampaio foi um dos fundadores do Clube de Engenharia, no mesmo ano. A partir de então teve atuação profissional marcada pela inscrição no processo de modernização em curso no final do século XIX a partir da corte, participando de uma série de projetos de melhoramentos urbanos, como engenheiro e empresário.

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 Paulo de Frontin, em 1881. Carlos Sampaio lecionava então na segunda cadeira do segundo ano do curso de Engenharia Civil da Escola Politécnica[308]. Em 1884, foi aprovado em primeiro lugar no concurso de Matemática da Escola da Marinha (depois denominada Escola Naval), em uma seleção que pressupunha o domínio de matemática e conhecimentos de navegação, artilharia e balística, natação e esgrima.

---

[306] SARMENTO, Carlos Eduardo B. *Op. Cit.* p.35.
[307] *Jornal do Brasil*, 28 de março de 2010. s/p.
[308] TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: Clavero Editoração, 1994. 1v. p.475.

Filho do pequeno comerciante português Joaquim José de Oliveira Sampaio e de Rosa Júlia de Oliveira Sampaio, Carlos Sampaio nasceu em 13 de setembro de 1861, no Rio de Janeiro, 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 Sampaio[309]. Segundo 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 empresas concessionárias da prefeitura ou do governo federal e o desempenho de cargos na estrutura administrativa governamental. Este grupo se caracteriza 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 representantes[310].

Tendo uma trajetória ligada aos melhoramentos urbanos que começou no projeto de arrasamento do Morro do Senado, em 1879, Sampaio atuou em conjunto com outros engenheiros, como Luis Rafael Vieira Souto e Paulo de Frontin, como mencionado no item anterior, no episódio que ficou conhecido como "Água em seis dias".

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 telefones[311]. 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, participou da criação no Distrito Federal também já referida *Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil*, junto com Vieira Souto e Frontin. Organizada 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 Porto[312]. No entanto, devido à

[309] SOUZA, Ismael Coelho de. Centenário de Carlos Sampaio. *Revista do Clube de Engenharia*. n. 301, ano 1961. p. 96.
[310] KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 40.
[311] ANDREATTA, Verena. *Op. Cit.* p. 187.
[312] KESSEL, Carlos. *Op. Cit*. p. 29.

crise, diversos projetos formulados pela *Melhoramentos do Brasil*, com a participação de Carlos Sampaio, tiveram que ser interrompidos, uma vez que a alta inflacionária dificultou a obtenção de capitais para os empreendimentos[313].

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, viajou para a Europa com a incumbência de negociar as obras do cais do porto diretamente com a *Union Financière et Industrielle* e a *Anglo Brazilian Docks Finance Corporation*, que estavam interessadas na aquisição das concessões obtidas pela empresa[314]. Não conseguiu, no entanto, concluir essa transação.

Carlos Sampaio atuou como diretor da Empresa de Construção Civil e da Companhia de Melhoramentos, em São Paulo, entre 1892 e 1901, empresas imobiliárias fundadas após a proclamação da República[315].

Atuou também como intermediador da *Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd.*, que fora criada em Toronto, em 1904, junto a homens de governo e empresários brasileiros. Era do interesse da corporação canadense arregimentar concessões de serviços públicos, como a participação nas atividades de fornecimento de força elétrica para a indústria, iluminação pública, transportes coletivos elétricos e telefones[316].

Podemos dizer que Sampaio aliava os seus conhecimentos técnicos a 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 empresa[317]. Em uma espécie de "recompensa" pelos serviços prestados, foi contratado, em 1908, para gerenciar os serviços da *Brazil Railway*[318], uma das firmas do grupo. Também foi nomeado presidente da *Compagnie du Port de Rio de Janeiro*, empresa constituída pelo 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 companhia[319].

---

313 KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 31.
314 SOBRAL, Silvio. Coleção Prefeitos do Rio. *Carlos Sampaio:* vida e obra. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2008. p. 22.
315 PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit.* p. 217.
316 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
317 KESSEL, Carlos. *Op. Cit*. p. 36.
318 *Ibidem*. p. 36.
319 *Ibidem*. p. 37.

Nesse sentido, Carlos Sampaio manteve relações próximas a grandes investidores estrangeiros, como era o caso de Percival Farquhar[320], Frederick Stark Pearson[321] e Alexander Mackenzie[322].

Seguindo conselhos médicos, Carlos Sampaio deixou o Rio em 1912 para tratar-se em estações termais na França[323], deligando-se também da *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*[324], 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.

Retomou novamente as cadeiras que lecionava na Escola Politécnica e na Escola Naval. Devido à proximidade com empresários e com o presidente Epitácio Pessoa, Carlos Sampaio foi indicado para representar o governo brasileiro em conferências no exterior, atuando como embaixador da Conferência Internacional do Trabalho e na II Conferência Financeira Pan-Americana, ambas em 1919. Neste último evento, manifestou-se sobre as relações comerciais entre Brasil e Estados Unidos:

> (...) 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

[320] Percival Farquhar foi um engenheiro e empresário estadunidense, nascido em 19 de outubro de 1864, em York. Ao lado de Frederick Pearson e Alexander Mackenzie fundou a Rio Light and Power, em 1904. 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. 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 2021.

[321] 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. 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.

[322] 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. 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. 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. 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.

[323] KESSEL, Carlos. *Op. Cit.* p. 39.

[324] *Ibidem.* p. 41.

> também comprando sociedades e concessões e assumindo a direção de companhias, que são atualmente de propriedade de europeus[325].

No dia 7 de junho de 1920, foi nomeado prefeito do Rio de Janeiro, recebendo 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 Pessoa[326], que chegara ao poder em 1919, após o falecimento do candidato eleito Rodrigues Alves.

Sampaio sucedeu na Prefeitura o advogado Milcíades Mário Sá Freire, que teria deixado o cargo por se recusar a dar início aos preparativos da Exposição do Centenário da Independência, alegando falta de recursos 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.

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

> 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

[325] *O Paiz*. 25 de janeiro de 1920. p. 1.

[326] 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 2021.

> 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 realizada[327].

Nesse sentido, a nomeação de Sampaio deveu-se a uma combinação de fatores, como o fato de o engenheiro ser amigo do presidente da República e o de ser um nome preeminente no mundo dos negócios[328]. Também é preciso levar em conta 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 empresas privadas nacionais e estrangeiras[329].

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, no meio urbano do Distrito Federal, pela proeminência dos interesses do capital imobiliário e de empresas ligadas à expansão dos serviços, como destacado anteriormente, que acompanharam a própria expansão da cidade.

À época da nomeação, o *Jornal do Commercio* e parte dos membros 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. 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[330].

Também *O Paiz* noticiou com entusiasmo a nomeação de Carlos Sampaio, relacionando sua importância 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

[327] 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. 114.
[328] PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit.* p. 216.
[329] 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.
[330] *Jornal do Commercio*, 8 de junho de 1920. p.3.

> 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 gloriosissímo período de nossa história ocorrerá ainda nesse governo. E a capital da República não poderia permanecer indiferente, como até agora tem acontecido[331].

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 uma surpresa. Segundo a publicação, a "cidade 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 políticas[332].

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, medida que ocasionava perda de fontes de renda da prefeitura[333]. Ainda assim, o redator demonstrava preocupação com o andamento das obras da Exposição, apontando o empenho de Sampaio na obtenção dos recursos necessários para a realização das obras. Anunciava, ainda, a presença de Vieira Souto no cargo de consultor técnico da prefeitura[334].

> 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

[331] *O Paiz*. 8 de junho de 1920. p. 2.
[332] *Jornal do Brasil*. 8 de junho de 1920. p. 7.
[333] *O Jornal*. 8 de junho de 1920. p.3.
[334] *O Jornal*. 9 de junho de 1920. p.3.

> 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, ainda em 1920, fora importante para a nomeação de Carlos Sampaio. A revista considerava que a gestão do engenheiro poderia alcançar a proeminência das realizações de Paulo de Frontin e Pereira Passos, referindo-se, possivelmente, ao volume de obras que o prefeito precisaria realizar em preparação aos eventos. Segundo a revista, Sampaio era:

> (...) 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 (…).[335]

No Conselho Municipal, Sampaio foi recebido de forma igualmente 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 centenário[336].

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 município[337]. Críticas mais enfáticas foram feitas por Henrique Lagden, que frisou a ação 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 anos[338].

Nos anos subsequentes à passagem pela administração municipal, o engenheiro publicou uma série de textos nos quais desenvolveu uma argumentação em defesa das

[335] *O Malho*. 07 de agosto de 1920. p.1.
[336] Atas do Conselho Municipal. *Ata da 7ª sessão*, em 9 de junho de 1920. *Op. Cit.* p. 109.
[337] *Ibidem*. p. 109.
[338] *Ibidem*. p. 110.

reformas, pautada por uma concepção de gestão técnica e científica. Teria 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 a delimitação dos campos 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 em 1927.

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 país, 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 no planejamento e execução das 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, 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 visavam 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, como mencionado, 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 dele, 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 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 Prata. Por fim, 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.

Sampaio afirmava que as obras realizadas em sua gestão haviam obedecido a um plano de conjunto, realizado por ele de forma segura e responsável, 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 unanime 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 prefeitural, eu agia com segurança, em vez de praticar experiências à custa dos dinheiros da Nação[339].

Segundo o ex-prefeito, 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*"* [340].

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, dos quais 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*"* [341].

> 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

[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. LUVMEN. p. 130.
[340] *Ibidem*. p. 54.
[341] *Ibidem*. p. 72.

> 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 taxas[342].

De forma recorrente, defendia que o Brasil deveria seguir exemplo de ações semelhantes realizadas nos 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 mais[343].

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 recorremos 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"[344]. Sampaio acrescentava que, apesar de os Estados Unidos terem passado por crises, nunca se havia cogitado no país parar as obras reprodutivas[345]. Ao apontar para esse exemplo de desenvolvimento material, o engenheiro buscava demonstrar que, mesmo 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 centrais, 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 e contribuindo, por fim, para o embelezamento da capital[346].

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

---

[342] 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. LUVMEN. p. 70.
[343] *Ibidem*. p. 12.
[344] SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Discursos e Notas*. Rio de janeiro: Typografia da S. A. Gazeta da Bolsa, 1925. p. 87.
[345] *Ibidem*. p. 88
[346] *Ibidem*. p. 67-68

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 e as reformas urbanas.

Apresentando-se 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 os rejeitos se espalhavam nos diversos logradouros.

O morro do Castelo aparecia nos textos de Sampaio como uma das principais causas da insalubridade no Rio de Janeiro: além do aspecto "inestético", sua localização prejudicava a ventilação, o que, ao seu entender, favorecia a propagação das doenças respiratórias. Assim, a demolição do morro era considerada como condição necessária 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 governantes[347]. 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 pessoas[348].

Outro grande problema para Sampaio era a "deficiência da aeração urbana[349]", 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, conforme se acreditava, facilitava a disseminação das doenças respiratórias[350]. O engenheiro baseava-se, nesse aspecto, no postulado divulgado pelos higienistas, de que as frequentes epidemias de doenças respiratórias eram causadas pela

[347] SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Op. Cit*. p. 115.
[348] *Ibidem.* p. 115.
[349] I*bidem.* p. 117.
[350] *Ibidem*. p. 116.

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 central[351].

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 pólipo que dificulta a livre respiração da sua parte central, onde a edificação é mais densa[352].

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.

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 viver[353]. 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 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 satisfazer[354].

---

[351] SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Op. Cit*. p. 116.
[352] 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.
[353] SAMPAIO, Carlos Cesar de Oliveira. *Op. Cit.* p. 120.
[354] *Ibidem*. p. 51.

Carlos Srampaio 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.

Por fim, nos cabe destacar que a memória sobre Carlos Sampaio começou a ser construída ainda durante a sua gestão, como prefeito, a partir de um esforço concentrado da imprensa e do Clube de Engenharia em engrandecer sua figura, como na edição em comemoração à Exposição do Centenário, que foi corroborado com outras publicações oficiais, como a produzida pelo Instituto Pereira Passos. Por outro lado, Carlos Kessel, em sua pesquisa, apresentou os projetos empreendidos por Carlos Sampaio em uma perspectiva mais crítica, inferindo o papel do engenheiro na criação do campo do nascente urbanismo carioca[355].

2.4 Alguns apontamentos

Ao reunir três prefeitos-engenheiros da Primeira República protagonistas das reformas urbanas, precisamos pensar quais foram as suas semelhanças, mas também quais são as suas diferenças. Ao longo do período em análise, o cargo de chefe da municipalidade do Distrito Federal foi ocupado por outros engenheiros. No entanto, Francisco Pereira Passos, André Gustavo Paulo de Frontin e Carlos Cesar de Oliveira Sampaio se destacaram, nos textos de seus contemporâneos e na memória de suas ações, como grandes realizadores que se conduziram pela competência baseada na técnica, legitimada por conta de seus estudos na Escola Central/Politécnica e na atuação profissional como engenheiros e empresários.

[355] 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).

Vejamos o quadro sintetizando traços relevantes de suas trajetórias.

Quadro 2 - Protagonistas das reformas urbanas: Pereira Passos, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio[356]

Engenheiro	Nascimento	Origem familiar	Formação	Associações, clubes, órgãos de classe, partidos.	Trajetória profissional
Francisco Pereira Passos	29 de agosto de 1836, Piraí, Rio de Janeiro.	Antônio Pereira Passos (Barão de Mangaratiba) e Clara Oliveira Passos (família abastada).	Colégio São Pedro de Alcântara (1850); Engenheiro civil pela Escola Militar (1854)	Instituto Politécnico Brasileiro; Associação Promotora de Instrução; Clube de Engenharia	Estrada de Ferro de Nova Friburgo; Estrada de Ferro D. Pedro II; Estrada de Ferro Santos a Jundiaí; Companhia de Carris de São Cristóvão ; Estrada de Ferro Corcovado; Ministério da Agricultura e Obras Públicas; Estaleiro Ponta da Areia; Serraria Santa Luzia (proprietário, 1887); Estrada de Ferro Sapucaí
André Gustavo Paulo de Frontin	17 de setembro de 1860, Raiz da Serra, Rio de Janeiro	João Gustavo Paulo de Frontin (empresário e engenheiro francês) e Hipólita Laurença Eulália de Villan	Colégio São Luís e José Ferreira da Paixão; Colégio Pinheiro; Colégio Pedro II; Engenheiro civil pela Escola Politécnica (1879)	Sociedade União Beneficiente Acadêmica da Escola Politécnica; Instituto Politécnico Brasileiro; Instituto Civil dos Engenheiros Brasileiros; Clube de Engenharia; Sociedade de Geografia do Rio de Janeiro; Sociedade Desportiva do Derby Club. Partido Republicano do Distrito Federal (1912); Aliança Republicana (1917).	Inspetoria de Águas e Obras Públicas; Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil (presidente, acionista, 1890); Estrada de Ferro Central do Brasil; Escola Politécnica; Comissão Construtora da Avenida Central
Carlos Cesar de Oliveira Sampaio	13 de setembro de 1861, Rio de Janeiro	Joaquim José de Oliveira Sampaio (negociante português) e Rosa Júlia de Oliveira Sampaio.	Engenheiro civil pela Escola Politécnica (em 1880).	Clube de Engenharia;	Empresa de Obras Públicas do Brasil; Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil (dirigente, acionista); Empresa de Construção Civil e Companhia de Melhoramentos, São Paulo; Brasil Railway; Compagnie du Port de Rio de Janeiro; Escola Politécnica; Escola de Marinha/Escola Naval.

[356] As fontes utilizadas para confecção do quadro foram citadas ao longo do capítulo dois da tese.

Cabe-nos destacar que, da parte da imprensa, alguns jornais buscaram apresentar os prefeitos-engenheiros como técnicos, distinguindo-os de políticos profissionais, com o intuito de sublinhar a neutralidade desses personagens na condução da municipalidade. Desse modo, mostravam que Passos, Frontin e Sampaio estavam aptos para administrar o Rio de Janeiro partir de critérios objetivos, administrativos e orientados pela ciência, eludindo sobre os interesses subjacentes à nomeação dos prefeitos.

Em suas gestões, os engenheiros protagonistas das reformas demonstraram disposição em demolir casas e edifícios e para apagar vestígios do passado arquitetônico e construtivo, extinguido hábitos e costumes que tomavam como atrasados e anti-higiênicos. De sua parte, deixaram suas marcas visíveis na cidade, em ruas, avenidas, monumentos e jardins, a partir das ações na região central da urbe, da zona sul e em direção ao Rio Comprido, com a realização das obras sob a rubrica de melhoramentos urbanos. Tais intervenções inscreveram-se em contextos políticos mais amplos, como no caso da reforma Passos ou por ocasião das iniciativas voltadas à integração do país às iniciativas de organização das exposições internacionais, em 1922[357].

Desenvolveram suas trajetórias amparados pelo respaldo do Clube de Engenharia, que teve Passos e Sampaio como fundadores e Frontin como presidente e, desse modo, participaram de episódios emblemáticos como o projeto da "Água em seis dias", de Frontin, a abertura da grande Avenida Central, conduzida também por Frontin, e o arrasamento do morro do Castelo, por Sampaio, símbolos da competência e da capacidade de ação desses personagens e da história da cidade, que silenciava antigos habitantes e suas memórias.

Os prefeitos-engenheiros, protagonistas, conforme sublinhamos ao longo do capítulo, foram herdeiros do debate sobre as reformas urbanas, em um período em que a própria cidade era vista como uma "questão" (ou "problema"), quando se apresentaram como detentores do saber técnico e das aptidões e competências necessárias à sua transformação.

Quanto às diferenças, podemos ressaltar a trajetória política desses personagens: Paulo de Frontin teve uma carreira política formal antes de assumir a gestão da municipalidade, tendo atuação no Senado Federal no período anterior e posterior à sua administração no Distrito Federal. Pereira Passos e Carlos Sampaio não tiveram participação na política formal até a nomeação, tampouco disputaram cargos eletivos em sua trajetória. Ao lado da atuação parlamentar, Frontin buscou uma postura de negociação diante do Conselho Municipal, ao

[357] CORRÊA, Maria Letícia e MARTINS, Mônica de Souza Nunes. Do Paço ao Pão de Açúcar: a Exposição comemorativa do Centenário da abertura dos portos às nações amigas no Rio de Janeiro, em 1908. *Revista do IHGB*. Rio de Janeiro, a. 181 (482), jan./abr. 2020. p. 319-344.

mesmo tempo em que buscava formar e manter suas bases políticas no Distrito Federal, enquanto os demais parecem ter mantido relações menos amistosas e mesmo conflituosas com os intendentes – estando o discurso técnico subjacente a uma conduta autoritária, de resto expressa na própria suspensão das atividades do legislativo municipal, exigida por Passos.

Portanto, entender esses personagens em conjunto nos ajuda a compreender um certo modo de pensar e administrar a cidade que foi largamente utilizado pelas elites políticas da Primeira República, tendo os engenheiros encontrado lugar de destaque nesse contexto. Experimentaram, assim, uma determinada forma de governar, manifestada como "desinteressada", técnica e competente. As condições para esse exercício não puderem prescindir de redes de sociabilidade construídas no Distrito Federal e na política nacional, que permitiram sua atuação, o que nos permite desnaturalizar certas concepções que aparecem como traços únicos da trajetória dos engenheiros, como, por exemplo, sua competência técnica, seu talento e seu cosmopolitismo, obtido nas viagens ao exterior, comuns na etapa de formação e na atuação dessa categoria profissional - que os colocava em contato com redes de circulação de negócios e ideias.

3 O PLANEJAMENTO DA CIDADE A PARTIR DE COMISSÕES E PROJETOS: AS GESTÕES DE ALAOR SOARES LEME PRATA (1922 – 1926) E ANTÔNIO PRADO JÚNIOR (1926-1930)

Após analisarmos as gestões de três prefeitos que foram responsáveis por realizar um vultoso e radical conjunto de empreendimentos durante as suas respectivas administrações no Rio de Janeiro, os quais chamamos de prefeitos-protagonistas, daremos ênfase neste capítulo aos dois políticos - engenheiros que buscaram, favorecidos pela própria evolução da estrutura administrativa municipal, dividir as responsabilidades sobre os rumos da cidade, criando comissões técnicas e convocando urbanistas para a produção de projetos sobre o Distrito Federal. Tais chefes do executivo se encarregaram de criar normas e regulamentos para reformas e novas construções, em vista da expansão urbana vertical e horizontal da cidade, fomentando debates internos e externos à municipalidade.

Deste modo, buscaremos nos concentrar no período de novembro de 1922 até o fim da Primeira República, em que a capital federal foi governada por Alaor Prata Soares e Antônio Prado Júnior. Na análise, mais uma vez recorremos a memórias - como em uma escrita de si – e a documentos oficiais e textos de imprensa, que procuramos contextualizar com recurso a uma já consistente historiografia do urbanismo no Brasil. A seleção das fontes priorizou o cotejamento dos textos produzidos pelos engenheiros respondendo às transformações em curso, bem como o objetivo de compreender a ampliação dos debates com novos atores na administração municipal.

A presença de Alaor Prata e Antônio Prado Júnior comandando a municipalidade por quase oito anos sinaliza algumas diferenças fundamentais com o período anterior: a primeira é que ambos não eram naturais do Rio de Janeiro e foram nomeados por presidentes da República oriundos de seus respectivos estados. Isso demonstra que a gestão do Distrito Federal esteve mais ligada, nesse recorte, aos arranjos políticos nacionais, representando ainda mais claramente as oligarquias que venciam as eleições presidenciais. Não foram indicados, portanto, para conduzir uma missão específica, como Passos, Frontin e Sampaio, que haviam sido chamados para reformar a cidade e prepará-la para grandes eventos.

Outro marco importante do período, que o distingue do examinado no capítulo 2, foi a consolidação do Rio de Janeiro como destino turístico internacional, o que ganhou vulto com eventos como a inauguração do Hotel Glória, em 1922, do Copacabana Palace, em 1923, e do hipódromo da Gávea, em 1926. Configurava-se, portanto, uma nova função da capital

republicana e uma nova imagem, nacional e internacional da cidade. Até a década de 1920, celebrações como as grandes exposições, no Rio de Janeiro como em outros centros, serviram de atrativo para visitantes que terminavam por conhecer seus pontos pitorescos e interessantes. Neste momento surgiram os primeiros hotéis turísticos, as agências de viagens e os órgãos oficiais voltados a receber viajantes, inclusive com a criação da Sociedade Brasileira de Turismo[358].

Os anos 1920 também abalizaram a institucionalização do rodoviarismo no país, principalmente a partir da chegada de Washington Luís (1926-1930) à presidência da República[359]. Se os engenheiros do capítulo anterior tinham forte associação com empresas ferroviárias, de bondes e iluminação e do setor de construção, Alaor Prata e Prado Júnior assumiram a prefeitura no período de consolidação do novo pensamento que tornava o automóvel como o centro do planejamento da expansão viária e das cidades, a partir das discussões presentes nos Congressos Brasileiros de Estradas de Rodagem, que começavam a ganhar destaque nos debates sobre transporte e viação[360].

As mudanças elencadas acima são fundamentais para entendermos a conjuntura da atuação desses dois personagens à frente da administração da municipalidade.

3.1 Alaor Prata Soares e o esforço de racionalização da administração municipal: a criação das comissões

Passado o período das comemorações do Centenário da Independência e todo aquele turbilhão de obras por que a cidade havia passado, a eleição presidencial de 1922 sagrou vencedor o mineiro Arthur Bernardes. Conforme noticiado pelos jornais, após assumir o comando da nação, o presidente convidou o engenheiro e parlamentar Alaor Prata Soares para assumir o cargo de prefeito do Distrito Federal. Por ocasião de sua posse, Prata ressaltou as dificuldades do momento pós-reformas, lembrando que a administração do Rio de Janeiro exigia "autoridade" e contenção de gastos, pelo "bem geral" do município.

[358] CASTRO, Celso e FREIRE-MEDEIROS, Bianca. Destino: Cidade Maravilhosa. In: CASTRO, Celso, Guimarães, Valéria Lima e MAGALHÃES, Aline Montenegro (Orgs.) *História do turismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013. p. 16.
[359] GRANDI, Guilherme e HUERTAS, Daniel. Dos primórdios à institucionalização do rodoviarismo no Brasil (1893-1945). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, a. 184(491). Jan/abr 2023, p. 17.
[360] COSTA, Renato da Gama-Rosa. Do discurso ao plano: o automóvel na cidade do Rio de Janeiro (1900-1946). *Revista Tessituras*. Nº 5, julho/2013, p. 4.

Em seu livro de memórias, *Recordações da Vida Pública*[361], publicado em 1958, Alaor Prata assinalou como recebera o novo cargo:

> E aí se denunciavam os motivos pelos quais, bem cedo, assim pudera perceber a desoladora realidade, tinha eu começado a reunir os elementos que, um dia, servissem de apoio ao que viesse a ter necessidade de falar sobre a situação em que recebi a prefeitura ou sobre passagens da minha administração, tão difícil e tão incompreendida, sempre abençoada, porém, a mercê de Deus, pela minha consciência, que nela via, e vê, e verá, demonstração ininterrupta de sacrifícios pessoais e espontaneamente feitos na prática de princípios que orientaram a minha vida pública. Por isso, nunca me importou muito o que pusessem em dúvida. Nada fiz para que achassem bom ou bonito. Tudo nasceu de íntima convicção do que o impunha a defesa do bem geral[362].

Cabe aqui lembrar a importância de se considerar a conjuntura político-social do governo dos prefeitos, tendo em vista que sua atuação e as prioridades da prefeitura eram definidas a partir de disputas e articulações políticas que ocorriam tanto em nível local, como em nível nacional. Deste modo, conforme apontado por Lúcia Silva, ao participarem da estrutura administrativa da municipalidade, os chefes do executivo e demais engenheiros adaptaram-se às conjunturas políticas, visando garantir a realização de suas reivindicações[363].

Nascido em Uberaba, Minas Gerais, no ano de 1882, filho do Major Melânio Feliciano Soares e de Mathilde Prata Soares, Alaor Prata estudou no Colégio Uberabense e no Instituto Zootécnico de Uberaba. Formou-se engenheiro civil e geógrafo pela Escola Politécnica de São Paulo - o que o diferenciava dos prefeitos analisados até aqui, todos nascidos e formados no Rio de Janeiro e fortemente vinculados a instituições de ensino e a associações de classe e profissionais locais. Antes de assumir a administração da capital federal, Prata havia sido prefeito e vereador de sua cidade natal e se tornara destacado homem de imprensa na região do Triângulo Mineiro, como diretor dos jornais *O Triângulo* e *Gazeta de Uberaba* e como colaborador de *Lavoura e Comércio*. Filiado ao Partido Republicano Mineiro (PRM), cumpriu sucessivos mandatos de deputado federal como representante de Minas Gerais, entre 1909 e 1922. Ao se tornar chefe do executivo da capital federal, portanto, o engenheiro já

---

[361] O livro de memórias de Alaor Prata foi objeto de exame de Carlos Kessel em sua tese sobre Carlos Sampaio (KESSEL, Carlos. *A vitrine e o espelho*: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, DGPC, AGCRJ, 2001, especialmente p. 97-108), tendo sido referido em minha dissertação de mestrado, em 2016. Cf. ARAUJO, Adauto Tavares. *Administração pública e reformas: um estudo sobre a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920 – 1930).* São Gonçalo: FFP/UERJ (mestrado em História). Conforme assinalado por Kessel, trata-se sobretudo de uma recordação da polêmica entre os dois prefeitos, em torno da execução econômica e financeira do plano de melhoramentos de Sampaio, para a Exposição do Centenário. Neste trabalho, interessa-nos, na leitura do livro, a percepção sobre a construção da memória e do discurso administrativo e oficial sobre a administração municipal.

[362] PRATA, Alaor Soares. *Recordações da vi0078da pública*. Rio de Janeiro: s. ed., 1958. p. 315-316.

[363] 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. p.25.

tinha uma trajetória política e partidária consolidada, no que também contrastava com Pereira Passos e Carlos Sampaio, que não haviam ocupado cargos ou funções dessa natureza.

O convite do presidente Arthur Bernardes[364], que também era seu amigo[365] - demonstra a ligação do engenheiro com um dos expoentes da oligarquia mineira nos anos 1920. Este traço esse que se expressa, de outro modo, em registros e da correspondência de Prata ou com menção ao mesmo figuras destacadas da política estadual, constantes do Setor de Manuscritos da Biblioteca Nacional[366].

A pesquisa de periódicos nos ajuda a perceber os principais temas de interesse do Alaor Prata em seus primeiros dias como prefeito do Distrito Federal. Segundo nota publicada em *O Jornal*, uma das primeiras medidas tomadas pelo novo prefeito teria sido tomar conhecimento sobre o estado das obras em andamento na cidade, o que demonstrava que a discussão sobre o tema das reformas ainda estava muito presente entre os atores políticos:

> O dr. Alaor Prata deliberou solicitar dos engenheiros de circunscrições municipais, por intermédio de uma circular dirigida, pelo diretor de Obras aqueles funcionários, informações sobre a natureza das obras públicas a cargo da Prefeitura. Deseja o prefeito conhecer dentro de certo prazo, quaes obras que estão sendo feitas administrativamente e quaes as que estão sendo executadas por empreitadas ou outras formas de contato[367].

A nomeação fora noticiada em *O Jornal* juntamente com a de outros integrantes do outros do governo de Arthur Bernardes. O periódico publicou também extensa reportagem, sob o título "A administração municipal", na qual se assinalavam os desafios de Prata à frente do Distrito Federal, apontando ainda uma série de questões que este deveria superar em sua gestão. Revela-se, da leitura, a existência de um alinhamento de ideias entre os editores de *O Jornal*, de um lado, e, de outro, Artur Bernardes/Alaor Prata:

---

[364] Arthur Bernardes era mineiro e teve uma trajetória de destaque na política brasileira. Presidente do Estado de Minas Gerais (1918-1922), viu no arranjo político da sua indicação para o pleito da presidência da República uma cisão entre as oligarquias, tendo tido uma eleição conturbada, marcada pela ação dos tenentes e do Clube Militar em favor de seu opositor, Nilo Peçanha. O episódio é comumente associado ao início da crise da Primeira República, Cf. FERREIRA, Marieta de Moraes; PINTO, Surama Conde Sá. A crise dos anos vinte e a Revolução de 1930. In: Jorge Ferreira, Lucília Delgado. (Org.). *O Brasil Republicano.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, v. 1, p. 387-415.

[365] SILVA, Lucia. *Op. Cit.* p.58.

[366] Carta de Afrânio de Melo Franco a Alaor Prata Soares, acusando o recebimento de seu cartão de apresentação, Rio de Janeiro, 22 de abril de 1932; Carta de Américo Brasileiro Fleury a Afrânio de Melo Franco sobre o Partido Republicano Mineiro de Uberaba e a política de Minas Gerais. Uberaba, 10 de fevereiro de 1932; Carta de Américo Brasileiro Fleury a Afrânio de Melo Franco, para obter uma carta de apresentação destinada a Alaor Prata, Rio de Janeiro, 7 de maior de 1924; Carta de Américo Brasileiro Fleury a Afrânio de Melo Franco, com pedido de emprego, com menção a Alaor Prata, Uberaba, 25 de maio de 1933; Carta de Américo Brasileiro Fleury a Afrânio de Melo Franco, solicitando readmissão no funcionalismo, com menção a Alaor Prata e Olegário Maciel, Uberaba, 24 de setembro de 1933.

[367] *O Jornal*, Rio de Janeiro, 22 de novembro de 1922. p.4.

> As palavras com que o novo governador da cidade assumiu a direção dos seus negócios, parecem indicar que novo rumo vae ser dado a uma administração que constitue sem dúvida, uma das mais pesadas e sombrias heranças do governo passado. É muito difícil dizer a que ficou reduzida a Prefeitura, quer no que diz respeito à ordem de seus serviços, quer no que se refere ao estado das suas finanças. (...) É fora de qualquer contestação que no terreno financeiro propriamente dito, não há exemplo de tamanho descalabro, nem de igual desorientação[368].

O tema do descontrole das finanças municipais era notícia nos jornais, sendo recorrentemente tratado pelo próprio Alaor Prata em seus textos, conforme veremos. No caso de *O Jornal*, os editores sublinhavam que Carlos Sampaio tomara decisões que afetaram o caixa da prefeitura, no que eram endossados pela denúncia do sucessor. Especificamente sobre Sampaio, escreveu *O Jornal*:

> Assumindo a chefia do governo municipal, [Sampaio] não hesitou em declarar que se colocaria, quanto gastos e empreendimentos, num oportuno meio termo. (...) O cataclisma foi completo. A cidade deixou de ser varrida, densas nuvens de poeira passaram a envolver todos os logradouros. (...) Em mais de um documento, o sr. Carlos Sampaio confessou que a ruína financeira da Prefeitura provinha dos empréstimos externos. Apesar do reconhecimento daquela verdade, logo depois os empréstimos externos foram se aumentando. A maneira porque foram realizadas essas operações, a aplicação que tiveram e os ônus que crearam ao erário municipal. (...) Tudo contribuiu para deixar ao sr. Alaor Prata a mais penosa e difícil de todas as substituições[369].

Para os editores:

> A Prefeitura precisa traçar um sulco indelével e isolador entre o que se fez e o que se vae fazer. Bem o compreendeu o novo prefeito, prometendo uma administração reconstrutora de *economia* e de *honestidade* e mandando balancear prompta e miudamente a vida financeira da Prefeitura, medida de maior necessidade vantajosamente recebida pela opinião pública. O momento é de ação, de energia e quiçá de coragem e é preciso que cada um assuma perante o povo de uma democracia as responsabilidades das suas culpas ou o penhor de sua gratidão[370].

Os empréstimos contraídos por Sampaio e as obras do Centenário da Independência eram a causa do déficit da Prefeitura, inviabilizando que a nova gestão desse continuidade aos melhoramentos Condenava-se assim a gestão de Sampaio, que "enquanto se afundava na obstinação de gastar", agravava temerariamente a "crise do erário municipal", deixando de ouvir as advertências sobre a "catástrofe financeira" que estava por vir[371].

---

[368] *O Jornal*, Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1922. p.1.
[369] *Ibidem*. p.1.
[370] Ibidem. p.1.
[371] PRATA, Alaor Soares. *Recordações da vida pública*. Rio de Janeiro: s. ed., 1958. p.55.

Os argumentos dessa controvérsia, em especial a acusação de mau uso de recursos públicos por Sampaio, desenvolveram-se, no período, nas mensagens de Alaor Prata ao Conselho Municipal, bem como, mais tarde, no livro de memórias, já mencionado.[372].

Segundo Marília Vicente Borges, a situação fiscal na prefeitura era consequência tanto do grande déficit gerado pelas comemorações do Centenário da Independência e pela crise econômica de 1922, decorrente da política de valorização do café implementada por Epitácio Pessoa. O quadro fora agravado pela instabilidade do período, marcada pela decretação do estado de sítio por Arthur da Silva Bernardes[373].

> Além da crise econômica, outro fator impediu que a gestão Alaor Prata fosse apreendida como um "bom governo" pela população: o Estado de Sítio da gestão de Arthur Bernardes – que deixara de ser invocado como recurso excepcional, como tinha sido na gestão anterior, para tornar-se prática recorrente durante praticamente todo quadriênio. Medidas repressivas restringiram os direitos individuais, houve censura à imprensa, além das perseguições e torturas aos oposicionistas[374].

Segundo Lúcia Silva, a gestão de Alaor Prata não alcançou a mesma visibilidade que a administração anterior, tendo em vista que os primeiros atos do engenheiro se concentraram em anular, paralisar e desistir de obras iniciadas por Sampaio[375]. A partir de então, desenvolveu-se uma política de austeridade que perseguiu a estabilidade financeira a partir de dois eixos distintos: contenção de despesas e reorganização administrativa do município. Prata afirmava inspirar-se no exemplo do curto governo de Milcíades Sá Freire (1920), uma vez que, também naquela ocasião, houvera a preocupação de diminuir ou mesmo de eliminar os déficits públicos, buscando o equilíbrio fiscal e mantendo-se a administração "subordinada às conveniências das finanças municipais"[376].

> Dolorosa verdade: a administração municipal chegara ao estado de ruína, triste herança de uma quadra em que, estendido por sobre a realidade de orçamentos profundamente desequilibrados um luxuoso tapete de muitos milhões de dólares, e assim criado um ambiente de fingida prosperidade material, dir-se-ia que não havia outro pensamento senão o de gastar, gastar desmedidamente, gastar a torto e a direito[377].

Em suas memórias, Alaor Prata assinalou como uma de suas medidas a diminuição do ritmo das obras em curso, com o objetivo de atenuar os custos para a Prefeitura, com a utilização de um efetivo menor de trabalhadores na demolição do morro do Castelo, por

---

372 PRATA, Alaor Soares. *Op. Cit.*
373 BORGES, Marília Vicente. Zoneamento no Rio de Janeiro dos anos 10 aos 70 do século passado. In: *Anais do 1º Congresso LatinoAmericano de História Econômica e 4º Jornada Uruguaia de História Econômica*. Montevidéu, 2007. p. 5.
374 SILVA, Lucia. *Op. Cit.*. p. 59.
375 *Ibidem*. p. 58.
376 PRATA, Alaor Soares. *Op. Cit.*. p.58.
377 *Ibidem*. p. 272.

exemplo. Ainda existia muito trabalho para ser feito na área resultante do desmonte, no início do seu mandato, quando conhecera a situação dos cofres municipais, não dispondo de recursos para concluir o empreendimento que marcou a gestão de seu antecessor[378].

> [...] julgo do meu dever recordar que, se é exato que a minha administração não teve, e não teria, em quase todas, a iniciativa de promover as obras que o meu ilustre antecessor empreendeu, também é exato – infelizmente, exato e, naquela ocasião fato notório – que as recebeu quando estava ainda muito distante a sua conclusão, vendo-se obrigada a apelar para difíceis ajeitamentos financeiros, porque apesar de não contar com os recursos necessários, não poderia deixar de as levar até o fim. Não foram feitas por vontade minha, e, nas condições em que se achava a Prefeitura, quase todas não teriam tido a minha iniciativa. Isso, porém, não poderá nunca destruir um fato: em grande parte ou, mesmo, em certos casos, talvez na maior parte da sua execução, essas obras representam sacrifícios imensos que a administração ALAOR PRATA teve de fazer[379].

Adotava então o termo "Dinamismo*"* de forma irônica e com uma conotação negativa, para assinalar um dos elementos que teria caracterizado o governo de Sampaio. De outra parte, sua própria nomeação marcava o fim das "mágicas administrativas" e "tropelias financeiras", ainda que fosse necessário seguir com as obras do Castelo, determinadas em bases contratuais.

> E veio o 15 de novembro de 1922 [data da posse de Prata no Distrito Federal]. Era o fim do Dinamismo, o fim das mágicas administrativas, o fim das tropelias financeiras. No contrato com prepostos dos banqueiros Dillon, Read & Co.[380], subsistira, no entanto, a obrigação de prosseguiram as obras do Castelo. Era forçoso considerar que, além das inconveniências do escândalo, de repercussão talvez internacional, não seriam suavizadas as dificuldades em que a Prefeitura se encontrava, se deliberasse publicar que o ex-Prefeito, o Banco do Brasil, Fiscal dos Agentes fiscais, e os próprios agentes fiscais, Dillon, Read & Co., se haviam tornado culpados de terem sido desviadas para fins não contratuais grandes somas de dinheiro aqui depositado para aplicação predeterminada[381].

Demandando vultosos empréstimos que impactaram diretamente as contas públicas, as obras e os melhoramentos, em sua avaliação e embora realizados, tinham sido tão grandiosos quanto adiáveis, contrapondo a defesa que Sampaio fizera das reformas.

> Não cabia ao Dinamismo, por certo, a triste glória de as haver inaugurado. A sua responsabilidade manifesta era de ter levado muito longe aquele mau costume [de aumentar os gastos da Prefeitura]. Por isso não deixaram de crescer as despesas com obras que, se por vezes eram indubitavelmente grandiosas, também eram indubitavelmente adiáveis, mesmo porque haveria de o impedir o sem fim de obras complementares[382].

Mais adiante, sobre o mesmo tema, escreve:

---

[378] PRATA, Alaor Soares. *Op. Cit*. p.91.
[379] *Ibidem*. p. 403.
[380] As negociações e a execução do contrato com os banqueiros, credores também das empresas do grupo Light, foram examinadas detidamente em KESSEL, Carlos. *Op. Cit.*. Ver também capítulo anterior desta tese.
[381] PRATA, Alaor Soares. *Op. Cit*. p. 307.
[382] *Ibidem*. p. 318.

> É verdade que o dinamismo insistia em proclamar que a situação não era tão ruim como infelizmente era. Em certas passagens das suas arengas, sempre notáveis pelas desembaraçadas contradições, por pouco não garantia que estávamos vivendo... quando não no paraíso, pelo menos nas suas mais aprazíveis vizinhanças[383].

As críticas a Carlos Sampaio ocuparam um vasto espaço nos textos de Alaor Prata, que assim tomava o antecessor como interlocutor direto para a construção de sua memória, com em uma oposição.

> Recusava-se [Sampaio] a admitir que o seu desafortunado sucessor, sem a pressão de ideias fixas que o forçassem a estar sempre cogitando de negociar grandes empréstimos, para se atirar à execução de grandes obras, tivesse dado toda a sua atenção à administração do Distrito Federal, por exigência de uma tarefa tanto mais imperiosa quanto mais graves eram as dificuldades a enfrentar, com as finanças em crise aguda, apertadas entre compromissos enormes e sem nenhum dinheiro para os liquidar sem sobressaltos[384].

O argumento servia, de outra parte, à defesa da própria gestão de Alaor Prata que fora objeto de críticas e oposição.

> Pouco importava que, além dos casos dos rasgões abertos em vias públicas, para obras que não eram da Prefeitura, existissem, sem dúvida, calçamentos em más condições, não porém, em número excedente à média dos que sempre existiram e continuaram a existir, na área imensa do Rio de Janeiro, enquanto não se conseguisse que os seus orçamentos, resguardados de tropelias de Dinamismo, também se libertassem da continuidade de grandes e danosos déficits, consequência de despesas exageradas. Nem importava, tampouco, que violentíssimas ressacas houvessem agravado sobremodo a falta de recursos financeiros. Aos adversários facciosos, como aos gazeteiros sensacionalistas, o que interessava era que continuassem batendo na tecla de buracos nas ruas, existissem ou não existissem eles nas proporções gritadas no pregão maldoso, uma vez que não podiam ser encontrados rombos ou frestas pelos quais afirmassem que estariam saindo dinheiro dos munícipes[385].

Por fim, Prata atribuía a ampliação do déficit à criação de novas despesas, aprovadas pelo Senado, e às vantagens conferidas aos funcionários, elemento que indica a presença de tensões do executivo do Distrito Federal com os outros poderes municipais:

> Também continuaram a subir as despesas com o custeio das dívidas. Milhares e milhares de contos iam sendo consumidos na voragem de amortizações, juros, comissões, etc. Não podia deixar de pensar no grande mal que assim era causado aos interesses da comunhão pelas facilidades de contrair empréstimos, naquela ocasião. (...) Havia grandes despesas que não podiam ser evitadas, nem mesmo diminuídas, quer decorrentes de contratos, que não podiam ser rescindidos, quer decorrentes de outros direitos, que teriam de ser respeitados. E, como se não fosse suficiente, acontecia que, enquanto continuava no Senado a derrubada de vetos protetores dos interesses públicos, novas leis de favores pessoais iam pondo em prática novos meios de aumentar estipêndios, exagerando vantagens conferidas a tais ou quais funcionários[386].

---

[383] PRATA, Alaor Soares. *Op. Cit*. p. 358.
[384] *Ibidem*. p. 297.
[385] *Ibidem*. p. 362.
[386] *Ibidem*. pp. 318-324.

Valeu-se assim da oportunidade de tratar das despesas com pessoal para sublinhar um determinado modo de fazer política do legislativo local e do Senado, denunciada como "fácil" e "ruinosa", tendo em vista a criação de empregos que não atendiam ao interesse municipal, mas sim de "políticos", em claro confronto, nesse aspecto, com o Conselho Municipal.

> De outro lado, era comum que, por deliberações infelizes do Legislativo local, as despesas com pessoal continuassem a subir, inconsideradamente aumentadas, fosse com a criação de cargos supérfluos, fosse com intempestivas e despropositadas equiparações de cargos, fosse com improvisadas concessões de aumento de vencimentos, de gratificações, etc. Era o exercício amplo dessa política, sempre fácil e ruinosa, de dar a muita gente empregos que não atendem a interesses da administração, em lugar de só recrutar funcionalismo capaz, em número estritamente necessário, de maneira que, garantida aos serviços públicos uma execução correta e rápida, pudessem auferir remuneração condizente com o mérito demonstrado aqueles que, na realidade, se tivessem portado com dedicação, competência e probidade[387].

Como contraponto a uma gestão que ampliara grandemente a dívida municipal, Alaor Prata destacava que, desde o seu primeiro ano de sua administração, buscara aperfeiçoar a fiscalização tendo em vista o aumento da arrecadação, sem que isso resultasse, no entanto, em uma melhoria imediata das finanças municipais. As novas medidas, embora não se expressassem imediatamente nas contas municipais, podiam ser consideradas, em sua avaliação, como positivas.

> Era certo que se aperfeiçoava a fiscalização e se intensificava a arrecadação, crescendo as receitas satisfatoriamente. Mas isso ainda estava longe de bastar para a extinção dos males que tinham sido desencadeados por uma política administrativa que, causando fortes abalos por toda a parte, em tudo havia deixado ameaças de ruína. Teria de ser necessário algum tempo para a recuperação da medida e do equilíbrio. Em dias, de forma alguma. Em poucos meses, provavelmente não. Só decorrido bastante tempo, os resultados da ação reparadora poderiam mostrar-se em toda a sua plenitude[388].

Em outro ponto do texto, assinala:

> A despesa do exercício de 1923 excedeu à de 1922 em 7.040:179$789, pelo menos. Significaria isso, então, que não tinham dado resultado as medidas de rigorosa economia, postas em prática na Prefeitura? Não. Os resultados foram bons, e como não podia deixar de acontecer, contribuíram muito para tornar menos ruim a situação financeira. Sem a menor dúvida, o aumento das despesas não dependeu da minha atitude, e contra ele nada podia fazer a minha autoridade, porque ocorreu de leis em cuja elaboração não tivera a menor interferência, não me cabendo a menor parcela de responsabilidade[389].

Em suas palavras, foi apenas em 1923 que teve a oportunidade de governar o "ano inteiro", apesar dos problemas herdados de Sampaio:

---

[387] PRATA, Alaor Soares. *Op. Cit*. p. 318.
[388] *Ibidem*. p. 324.
[389] *Ibidem*. pp. 298-299.

> Infelizmente, é certo que, naquele alto posto de governo, não pude realizar o que muito me agradaria ter tido possibilidade de fazer. Não obstante, tenho na consciência que as iniciativas, que pude tomar, as atividades, que pude desenvolver, os atos, que pude praticar, se não foram desses que chamam atenção dos que não acompanham a marcha das questões administrativas, também não são dos que me pudessem envergonhar perante os meus concidadãos. Há de bastar que estes se encontrem suficientemente informados das condições em que me tocou a tarefa de velar pelo bem público, nos domínios da Municipalidade do Rio de Janeiro, em hora dificílima por todos os motivos, e sob todos os aspectos, a principiar pelo caos financeiro, com perniciosos efeitos da balbúrdia administrativa, e a terminar pelas paixões que, por toda a parte, fomentavam má vontade e espírito de oposição sistemática[390].

Assim como no caso de outros engenheiros que assumiram o cargo de prefeito do Distrito Federal, Alaor Prata mobilizava o tema da situação financeira na defesa de um projeto de racionalização, com base em um discurso administrativo. Daí o recurso a termos e expressões como "desinteresse" e a ênfase na realização de estudos a serem conduzidos por servidores e profissionais "habilitados" e competentes, segundo critérios técnicos.

> Não só os meus dignos auxiliares, diretores e demais funcionários, já estariam mais habilitados para a missão de me instruir a respeito da situação administrativa, como eu próprio, por estudos e observações diretos, já tinha elementos para ajuizar de inúmeras questões, o que é o mesmo que dizer que sentia poder pisar terreno mais firme que na primeira vez, em dezembro de 1922, ao ter a honra de enviar a mensagem n. 485 aos senhores membros do Legislativo Municipal.[391]

Após exames e estudos seria possível afirmar, segundo o engenheiro, que a comemoração da efeméride do Centenário da Independência, com o "brilhantismo desejado", fora responsável pelo desequilíbrio das finanças municipais.

> Com os dias, porém, e a medida que se ia executando com segurança e método e deliberação de suprimir despesas, foi-se espalhando a convicção de que havia, de fato, um profundo desequilíbrio nas finanças do Distrito. As reclamações passaram a rarear, como se, ao sentirem todos os atos do governo a demonstração cabal da falta de recursos disponíveis, a pouco e pouco se acomodassem a triste verdade, lealmente proclamada; com as últimas arrancadas para assegurar-se as festas de comemoração do Centenário o brilhantismo desejado, soara os munícipes a hora amarga das provações[392].

Tais argumentos permitiam a Alaor Prata defender-se dos seus críticos para justificar uma gestão marcada pela adoção de uma "severa" e "vigilante" política fiscal, que intentava aumentar as receitas, sem a decretação de novos impostos e taxas e subordinada aos interesses públicos:

> Entretanto, dando-se ares de patriota escandalizado, ainda havia aqui, no Rio, quem me injuriasse por não afrouxar o regime de severa e vigilante economia, perseverando naquele resoluto esforço para fomentar o crescimento das receitas, não

[390] PRATA, Alaor Soares. *Op. Cit*. p. 269.
[391] *Ibidem*. p. 270.
[392] *Ibidem*. p.272.

> com a decretação de impostos e taxas que espoliassem mais o contribuinte, mas pelo desenvolvimento de atividades promissoras de progresso e grandeza. Ainda não havia argumentos para se ter como desnecessária a compressão de despesas que não representassem exigências dos interesses públicos[393].

Desse modo, a redução do ritmo das obras iniciadas por Carlos Sampaio ligava-se à falta de crédito da prefeitura, mas também fora motivada pela negativa de Prata em ampliar as contribuições da população para "pagar os erros cometidas pela prefeitura"[394].

Refutava, igualmente, ataques que sofrera baseados em "boatos", "equívocos, mentiras, injúrias e calúnias", que visavam promover a sua desmoralização e, consequentemente, a perturbação da ordem pública.

> Com efeito, em vez de franca discussão de questões administrativas apresentadas com clareza e precisão, o que havia de um modo geral, no recheio dos ataques, eram boatos, com equívocos, mentiras, injúrias e calúnias, fossem ou não fossem facilmente perceptíveis os motivos reais que os houvessem aprestado para a tentativa de desrespeito à autoridade constituída. O que verdadeiramente se pretendia não era exercer o direito da crítica, mas invectivas e, pela invectiva, promover a desmoralização dos governantes, preparando ambiente favorável ao relaxamento da disciplina social e, portanto, à perturbação da ordem pública[395].

Para além dos debates sobre a situação financeira da prefeitura, Alaor Prata buscou imprimir sua marca na gestão, contrapondo-se a ações urbanísticas promulgadas por seu antecessor. Começavam a ganhar centralidade, nos debates sobre a cidade, o problema da finalização do desmonte do Castelo e da finalidade a ser dada aos terrenos nas áreas provenientes dessas ações e dos novos aterros, que passaram a ser objeto de novos estudos de engenheiros e arquitetos e de suas associações. Diversos foram os projetos apresentados, no entanto, a partir de 1923, as propostas foram interrompidas, sob a alegação, mais uma vez, do endividamento municipal. Segundo Nina Rabha, funcionários públicos e nomes destacados das elites profissionais foram então convidados para tratar dessas questões:

> O prefeito Alaor Prata que conduzia sua gestão com enormes problemas de caixa, asfixiado pelo comprometimento de recursos com a execução de obras e o pagamento de juros relativos aos empréstimos contratados pela administração anterior, absorveu o debate e compartilhou seus dilemas. Sua defesa sobre a necessidade de um plano coordenado enfatizava a estética, a higiene, e também as finanças, tanto públicas como particulares, por prévia orientação do território a ser ocupado[396].

O prefeito, em mensagem ao Conselho Municipal no ano de 1924, sugeriu algumas medidas nesse sentido:

---

[393] PRATA, Alaor Soares. *Op. Cit.*. p. 383.
[394] *Ibidem*. p. 59.
[395] *Ibidem*. p.361.
[396] RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. Rio, uma cidade e seus planos. In: PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas (org.). *Op. Cit.* p. 218.

> Urge apelar para recursos novos, que podereis indicar-me com precisão, se não preferirdes dar-me autorização para os procurar como mais convenha aos interesses municipais. Lembro, ao menos para ser uma parcela apreciável, a venda de terrenos de que a Prefeitura possa dispor entre as áreas do desmonte e do aterro, sobre as quais, não o ignorais pesa ônus contratual. Já dei ordens para que se verifique qual a extensão desses terrenos disponíveis e, quando, possível, mandar-vos-ei os respectivos dados. Muitos deles, senão todos, estarão ocupados pelos pavilhões da Exposição, construídos, como sabeis, com caráter efêmero[397].

Roberto Segre e Naylor Boas apontam que apenas um projeto para a ocupação da esplanada do Castelo foi apresentado no período, em função da contenção de gastos adotada pelo chefe do executivo municipal[398]. O desmonte do morro do Castelo foi retomado ainda na gestão Alaor Prata, mas a firma Leonard Kennedy, que havia sido contratada por Sampaio, foi substituída por funcionários municipais[399].

A condução dos melhoramentos teria sua continuidade subordinada a uma nova visão da administração, a partir de critérios definidos como administrativos, na direção de uma racionalização. Registra-se na Mensagem aos intendentes em 1924, na qual era anunciado, a intenção de organização um novo Plano Geral de Melhoramentos do Distrito Federal:

> Não me parece aceitado que continuemos a viver, como até aqui, sem que as necessidades fundamentais da cidade, no que entenda com o seu desdobramento material, sejam estudadas em conjunto, de um ponto de vista que as abranja nos seus possíveis entrelaçamentos. Isso não interessa apenas à estética e à higiene, cujas solicitações tanto cuidados devem merecer. Isso interessa também, e muito, às finanças, tanto públicas como particulares. Tenho o intuito de constituir, oportunamente, uma comissão que se encarregue de organizar um Plano geral de Melhoramentos do Distrito Federal[400].

De modo distinto do antecessor, a venda de terrenos provenientes da demolição do morro do Castelo serviria para pagar os juros contratuais dos empréstimos adquiridos para o próprio desmonte, não podendo destinar-se ao aumento da arrecadação da prefeitura.

> A despeito da convicção contrária, em que muitos estejam [trata-se de uma referência indireta à tese de Carlos Sampaio sobre as obras reprodutivas], o produto da venda dos terrenos resultantes do morro do Castelo não poderá aplicá-lo a Prefeitura como bem o entender, livremente, como quem dá ao que é seu o destino que lhe apraz. Há compromisso contratual a que ela não pode faltar, porquanto declarou "expressamente que o produto dessa venda ou vendas, ou da alienação desses terrenos por qualquer outra forma, logo que for recebida, será paga pelos mutuários aos banqueiros de Nova York e será empregado pelos banqueiros na compra das apólices[401].

---

[397] *BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal*. Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito (1923). Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1924, p. 15.
[398] SEGRE, Roberto e BOAS, Naylor Barbosa Vilas. Os caminhos projetuais até Agache: propostas para ocupação da Esplanada do Castelo no Rio de Janeiro (1920 – 1928). In: *Anais do XII Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Belém: UFPA, 2007. p. 6.
[399] SILVA, Lucia. *Op. Cit.* . p. 61.
[400] *BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal*. *Op. Cit.* , p.9.
[401] *Ibidem*. p. 8.

A face administrativa do prefeito manifestou-se na constituição de comissões para criar projetos para a cidade, isto é, os problemas da urbe passaram a ser pensados e resolvidos no âmbito oficial da Prefeitura, por técnicos e outros profissionais que compunham o quadro funcional da administração municipal. Logo no início de sua gestão, Alaor Prata demonstrara a pretensão de organizar uma comissão para propor soluções para os problemas urbanos, bem como para indicar a finalidade dos terrenos provenientes do morro do Castelo, agora no sentido da reconstrução.

> De referência, porém aos terrenos resultantes do arrasamento do morro do Castelo, e às áreas que lhes são como que o seguimento, já se vai tornando azada a ocasião de dar início em certos pontos, à ação reconstrutora. Mandei levantar plantas especiais e, tão logo me cheguem às mãos terei o prazer de convocar alguns de nossos eminentes compatrícios, para lhes pedir, em nome da cidade, a fineza de estudarem comigo o plano a que deva obedecer a construção daquele novo setor urbano[402].

As decisões que Prata tomaria sobre a remodelação da cidade deveriam estar fundadas em estudos desenvolvidos por pessoas competentes e ligadas à área da engenharia e da arquitetura, mas também indicadas por instituições como o Clube de Engenharia, a Sociedade Central de Arquitetos, o Instituto Brasileiro de Arquitetos e a Sociedade Brasileira de Belas Artes[403]. Nesse sentido, o prefeito tinha como intuito demonstrar abertura ao diálogo tendo em vista solucionar os problemas da urbe. Ao retomar este assunto em 1924, afirmou:

> Para bem demonstrar que o meu intento era procurar acautelar os interesses gerais, sem qualquer outra ideia preconcebida, entendi de dar a Constituição dessa Comissão um caráter absolutamente impessoal, de forma que a metade dos seus membros, pelo menos, fosse depositaria imediata da confiança de outros técnicos e, nesse caso, genuína expressão das concepções estéticas e científicas mais sufragadas nos meios em que deveriam ser encontradas os nossos melhores urbanistas. Fiz expedir circulares ao Club de Engenharia, a Sociedade Central de Arquitetos, ao Instituto Brasileiro de Arquitetos e a Sociedade Brasileira de Belas-Artes, solicitando-lhes o obséquio de indicar-me cada qual o nome de um dos seus ilustres consócios, a quem me fosse dado o prazer de convidar a contribuir com as suas luzes para o êxito da tarefa de que seria encarregada a Comissão em formação[404].

Se até a gestão Carlos Sampaio, o Clube de Engenharia aparecia como protagonista na elaboração dos pareceres técnicos sobre a cidade, notamos que, com a chegada de Alaor Prata, outras instituições passam a ganhar destaque, com o convite cada vez mais frequente a arquitetos e urbanistas para a participação nesses debates. Segundo Lucia Silva, embora o

---

[402] *BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal*. Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito (1923). Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1924. p. 14.

[403] O Instituto Brasileiro de Arquitetos foi fundado em 26 de janeiro de 1921 na Escola Nacional de Belas Artes. Formado após uma reunião de vinte e sete engenheiros e arquitetos, elegeu o engenheiro Gastão da Cunha Bahiana, como primeiro presidente. No mesmo ano, após uma série de divergências e "acalorados" debates houve uma cisão, formando a Sociedade Central de Arquitetos, presidida por Adolfo Morales de los Rios. Disponível em: https://iab.org.br/iab/historia/ Acesso em: 13 de fevereiro de 2024.

[404] *BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal*. *Op. Cit*. p. 21.

prefeito procurasse o apoio da Engenharia e da Arquitetura, não logrou montar uma estratégia que propiciasse uma discussão mais aprofundada sobre os problemas urbanos[405].

Alaor Prata convidou outras instituições, como o Instituto Central de Arquitetura, para ajudar a formular os projetos que estavam sendo gestados dentro da estrutura administrativa do Distrito Federal. Segundo Lúcia Silva, houve a incorporação de outros setores da sociedade no debate, como o Rotary Club, aumentando a dimensão das questões sobre a cidade[406].

Em 1925, as discussões passam a ter lugar nos jornais cariocas e as classes dominantes, principalmente a partir do Rotary Club, entram diretamente nos debates. Os engenheiros e arquitetos se polarizam disputando que tipo de profissional deveria ser encarregado da elaboração do projeto. Ao mesmo tempo, outros embates, como aquele em torno da nacionalidade do profissional – deveria ser ele brasileiro ou estrangeiro? – ganham notoriedade.

As novas comissões eram formadas por membros indicados pelas associações e por agentes da administração municipal, conforme foi possível observar em Mensagem enviada ao Conselho Municipal de 1925:

> Não relutando em honrar-me com pronta aquiescência, aquelas associações ilustres designaram, respectivamente, os nomes dos srs. Drs. Paulo de Frontin, Adolfo Morales de los Rios, Gastão Bahiana e José Mariano Filho, cujos altos méritos são muito conhecidos e que, por mim, convidados, aceitaram gentilmente a delicada incumbência, conquistando, desde logo, com os meus próprios, os mais justificados agradecimentos da Cidade. (...) Para completarem a Comissão, designei os drs. Mario Monteiro Machado, diretor geral da Diretoria de Obras Municipais, A. Duarte Ribeiro, engenheiro chefe das Obras Novas e Antonio de Souza Mendes, engenheiro da seção do Cadastro[407].

Deste modo, podemos apontar, por exemplo, a criação da Comissão do Centenário, chefiada pelo engenheiro Mário Monteiro Machado[408], da Comissão para regulamentação da circulação de ônibus, da Comissão da Carta Cadastral (no que se retomava experiência

---

[405] SILVA, Lucia. *Op. Cit.* p. 65.
[406] *Ibidem*. p. 61.
[407] *BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal*. *Op. Cit*. p. 22.
[408] Assim como Alaor Prata, Mário Monteiro Machado tinha ligações estreitas com a oligarquia mineira que estava no comando do país no quadriênio de 1922 a 1926. De tradicional família de Minas Gerais, filho de um coronel, formou-se em Engenharia Civil pela Escola de Minas de Ouro Preto. Em 1921, foi convidado pelo presidente Arthur Bernardes para participar da comissão que escolheu o local de instalação da Escola Superior de Agricultura e Veterinária do Estado de Minas Gerais, o que lhe rendeu grande reconhecimento. Assumiu o cargo de Diretor Geral de Obras e Viação em novembro de 1922, juntamente à nomeação de Alaor Prata. Na gestão de Prado Júnior, ocupou o cargo de Inspetor de Concessões da Prefeitura. Foi preso em outubro de 1930, em consequência da Revolução de 1930. Faleceu no Rio de Janeiro, em 1954. Disponível em: http://expagcrj.rio.rj.gov.br/monteiro-machado-mario/. Acesso em: 13 de fevereiro de 2024.

anterior) e a do Código de Obras, chefiada por Armando Augusto de Godoy, também engenheiro[409].

O Código de Obras visava criar regulamentos e normas para as construções na cidade, evitando-se que o desenvolvimento da capital, no entender de Alaor Prata, ocorresse à revelia dos conhecimentos sobre higiene e arquitetura modernas. Ademais, o prefeito também demonstrava o interesse de suprimir algumas licenças, de que travavam os processos examinados em sua administração, e ainda criar exigências, a luz dos novos conhecimentos científicos, conforme sublinhado também em Mensagem ao Conselho Municipal:

> Não há, em verdade, senão lastimar que o desenvolvimento da nossa bela Capital se opera à revelia das prescrições da higiene e da arquitetura modernas, cujas afirmações de brilhante progresso estão a reclamar a atenção e o respeito dos administradores. (...) Cumpre atualizar as nossas leis sobre tão relevante assunto. Foi com esse elevado objetivo que resolvi nomear uma comissão de técnicos, a quem confiei o estudo das bases para regulamento novo, em que, de um lado, se suprimem velhos preconceitos, que só servem para entravar o processo das licenças, e, de outro lado, se introduzem exigências que os conhecimentos científicos e o gosto artístico empenhadamente recomendam[410].

Foi criada também a Comissão Técnica de Melhoramentos, que se preocupava com os melhoramentos relativos ao tráfego urbano do Distrito Federal[411], presidida pelo então senador Paulo de Frontin. O surgimento deste órgão nos ajuda a compreender como a opção rodoviarista vai ganhando impulso no planejamento urbano da cidade, haja vista que mesmo com a maior parte da população carioca se locomovendo sobre os trilhos dos trens e bondes, os ônibus e carros começaram a aparecer com mais frequência na paisagem da cidade e nas iniciativas oficiais.

Um reflexo do fortalecimento da opção rodoviarista foi a realização da Primeira Exposição Automobilística do Rio de Janeiro, organizada pelo engenheiro-arquiteto Adelstano Porto d'Ave[412] e pelo Automóvel Clube do Brasil, em agosto de 1925, cujo estandes ocuparam os pavilhões de Portugal e da Itália da Exposição do Centenário, então ociosos. Segundo Gama Rosa, "esta exposição reunia representantes de indústrias europeias e

---

[409] SILVA, Lucia. *Op. Cit.* . p. 62.
[410] *BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal*. Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito (1923). Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1924. p. 13.
[411] *BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal*. Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito (1925). Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1926. p. 15.
[412] Adelstano Soares de Mattos Porto d'Ave (Rio de Janeiro, 1890-1952) trabalhava como arquiteto e construtor, era próximo do empresário Guilherme Guinle e foi responsável pelo projeto do Hospital Gaffrée & Guinle e do hospital e do Instituto do Câncer, da Fundação Oswaldo Cruz. SANGLARD, Gisele. O Hospital Gaffrée e Guinle: filantropia, saúde e os ecos do pasteurianismo no Brasil da Primeira República. In: COSTA, Renato Gama-Rosa e AMORA, Ana M. Albano (org.) *A Modernidade na arquitetura hospitalar*: contribuições para a historiografia. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em Arquitetura - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - PROARQ-FAU-UFRJ, 2019. p. 131.

norte-americanas que expunham seus automóveis e acessórios, como óleos, pneus, gasolina, etc."[413]. Alaor Prata esteve presente, com outras autoridades, na abertura da Exposição, comparecendo a almoço oferecido pela *Ford Motor Company* aos diretores do Automóvel Club, juntamente com os ministros Miguel Calmon, da pasta da Agricultura, e Francisco Sá, da Viação e Obras Públicas[414].

Segundo Grandi e Huertas, o fortalecimento do rodoviarismo no país esteve ligado a algumas questões, como por exemplo, o crescente sentimento de esgotamento do sistema ferroviários como peça chave do sistema de transportes do Brasil; o interesse por uma demanda reprimida de construção e conservação de estradas em um país de dimensões continentais e a criação de planos urbanísticos de cunho rodoviaristas (como veremos adiante com o plano de Alfred Agache); uma estreita ligação entre o binômio rodoviarismo-automobilismo com o turismo, com o aparecimento de anúncios lugares de lazer, como a praia e a região da zona sul da capital federal, utilizando-se da nova infraestrutura de transportes rodoviários[415].

Nina Rabha salientou que, na esfera administrativa, um resultado imediato das comissões instaladas por Alaor Prata foi a edição do primeiro regulamento para construções do Distrito Federal, orientados pelo Decreto nº 2021, de 1924, que "uniformizava regras construtivas, estabelecendo exigências técnicas para a utilização do concreto armado, cadastros dos projetistas e construtores, obrigações para concessão do habite-se e maior preocupação com a estética das edificações"[416].

A promulgação deste decreto foi importante para a construção do hipódromo da Gávea[417], obra que estava sendo empreendida pelo Jockey Club, primeira grande construção a se utilizar do concreto pré-armado e vista com bons olhos por Alaor Prata,

> Já não sendo de utilidade alguma o discutir a vantagem ou desvantagem, que porventura houvesse em deixar para mais tarde a execução dessas obras, agrada-me

[413] COSTA, Renato da Gama-Rosa. Do discurso ao plano: o automóvel na cidade do Rio de Janeiro (1900-1946). *Revista Tessituras*. Nº 5, julho/2013, p. 3.
[414] *Automóvel Club*. Rio de Janeiro, agosto de 1925, número especial.
[415] GRANDI, Guilherme e HUERTAS, Daniel. Dos primórdios à institucionalização do rodoviarismo no Brasil (1893-1945). In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, a. 184(491). Jan/abr 2023, pp. 22-24.
[416] RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. *Op. Cit*. p. 218.
[417] O hipódromo era um espaço de divertimento, lazer e sociabilidade para as elites cariocas. Segundo o jornal *O Globo*, os presidentes Epitácio Pessoa e Arthur Bernardes não mediram esforços para ajudar o Jockey Club a erguer o empreendimento. Foi projetado pelos arquiteto Archimedes Memória (1893 – 1960) e Francisque Cuchet, responsáveis pelo Palácio das Festas e o Palácio das Grandes Indústrias, na Exposição Internacional do Centenário da Independência, em 1922. Disponível em: https://memoria.oglobo.globo.com/jornalismo/esportes/turfe-9322930. Acesso em 13 de fevereiro de 2024; Brasiliana Fotográfica. O Hipódromo da Gávea. Disponível em: https://brasilianafotografica.bn.gov.br/?p=27444. Acesso em 28 de fevereiro de 2024.

> salientar que delas vai resultar um dos mais belos trechos urbanos que o mundo jamais possa conhecer. Não deixarei de fazer menção do grandioso projeto que a sociedade do Jockey Club pretende executar ali, dotando a capital brasileira de um hipódromo, cujas instalações poderão suportar quaisquer confronto[418].

Como assinalado anteriormente, uma das preocupações de Alaor Prata ao instalar as comissões era decidir quais seriam os planos com as áreas provenientes da demolição do morro do Castelo:

> Não tenho, até hoje, muitos meses já passados, senão motivos para bemdizer a ideia de constituir uma comissão de técnicos, que me fizesse e, mais que a mim, à nossa bela cidade, o obséquio de colaborar, para começo, no estudo dos planos a que deve obedecer a construção dos seus novos setores, resultantes do desmonte do morro do Castelo e dos aterros levados a efeito[419].

Para Lúcia Silva, os profissionais que trabalhavam na prefeitura viram na instalação de comissões uma tentativa de racionalização da administração, constituindo-se estas como grupos de debate internos à burocracia destinados a discutir os problemas da cidade:

> A constituição da comissão do plano, mesmo que na prática não tenha conseguido realizar objetivamente nada, pelo menos conseguiu aglutinar os profissionais que tinham os problemas da cidade como objeto de investigação, permitindo que a discussão que antes se fazia de forma isolada, através de alguns indivíduos, se tornasse mais organizada e pública. (...) Assim, o grande mérito dessa gestão foi ter aglutinado esses profissionais. A crise financeira de 1922 permitiu que o prefeito fosse buscar nos técnicos alocados na prefeitura a parceria que possibilitaria uma mudança na atuação do Estado em relação às questões citadinas[420].

A escolha política de Alaor Prata de realizar uma administração voltada para o corte de despesas e de confronto com os funcionários municipais, que protestaram contra a gestão de Alaor Prata, que culminando na saída do antigo prefeito em carro policial para evitar encontro com os manifestantes, conforme era frisado nos títulos das reportagens, como o próprio *Correio da Manhã* intitulava "A transmissão de poder na Prefeitura: o Sr. Alaor saiu nos braços da polícia", em 17 de novembro de 1926[421].

Marília Borges salienta que as comissões iniciadas no governo Prata continuaram a trabalhar ou tiveram suas ideias ratificadas e/ou implementadas nas gestões seguintes, como ocorreu com o Código de Obras, colocado em prática em 1937, pelo prefeito Henrique Dodsworth. A iniciativa buscava dar uma resposta ao incentivo à verticalização da

---

[418] *BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal*. Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito (1923). Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1924. p. 16.
[419] *BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal*. Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito (1924). Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1925. p. 21.
[420] 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. p. 69.
[421] Correio da Manhã, 17 de novembro de 1926, p.1.

região do Centro e da Zona Sul, graças à ampliação do emprego da técnica do cimento armado, e utilizou-se do trabalho que havia sido produzido por aquela comissão[422].

Assim como os demais prefeitos engenheiros que analisamos até aqui, Alaor Prata também procurou construir uma memória sobre a sua gestão. Em suas *Recordações*, mobilizou as noções de desinteresse, dedicação, racionalidade, responsabilidade, competência e austeridade, como qualidades positivas que ele mesmo atribuía a sua conduta política e que teriam ficado como marcas de sua passagem pelo Distrito Federal:

> em momento algum trabalhei pensando em receber, mas em dar. Dar tudo o que eu pudesse, sem indagar o que me devessem agradecer, além do empenho posto em não faltar com as minhas obrigações[423].

Em seus textos, apareceriam também palavras como "patriota" e "dever cívico", com o que buscava demonstrar sua doação à causa da cidade e ao interesse público, em especial ao problema das finanças do Distrito Federal, em contraste com o seu antecessor:

> O que me parecia imperativo de dever cívico era, acima de tudo, a continuidade do máximo esforço para livrar as finanças municipais dos riscos de bancarrota, opondo-me aos contratos leoninos, às sinecuras, às viciosas praxes administrativas. Era a atenção concentrada na necessidade urgente de reimplantar a ordem, a moralidade e a disciplina, onde quer que eu já não pudessem ou não devessem ser toleradas as ameaças de desorganização e anarquia[424].
> Tinha-se de procurar viver dentro das possibilidades daquela trágica conjuntura. Não se conceberia que outra fosse a orientação a ser adotada com decisão e firmeza por quem quer que, estando com as responsabilidades de cuidar de interesses superiores da coletividade, e sentindo-se bem amparado por essa grande força que é uma consciência satisfeita, não hesitasse em proclamar que a decretação de novos impostos e taxas, ou mesmo, a agravação dos existentes, nem sempre poderia ser tida como a primeira providência para quaisquer crises do tesouro público. Seria a mais fácil, certamente, seria a de efeitos mais prontos, talvez a mais cômoda. Todavia, à atenção de governantes *realmente dotados de espírito público, de governantes a quem repugnasse abusar covardemente de privilégios inerentes ao poder estatal, semelhante providência não seria recomendada como expressão de justiça. E, como sempre há de ser, a justiça ainda é a base mais firme das democracias[425].

Ao analisar os textos aqui referidos sobre a gestão de Alaor Prata e de sua autoria, vimos que o engenheiro não poder orientar seu governo à execução de melhoramentos urbanos, como ocorrera nas gestões de Pereira Passos, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio. Assentado no discurso do controle de gastos públicos e do regime de déficits da Prefeitura, o engenheiro mineiro passou a utilizar os funcionários que compunham a estrutura

[422] BORGES, Marília Vicente. Zoneamento no Rio de Janeiro dos anos 10 aos 70 do século passado. In: *Anais do 1º Congresso LatinoAmericano de História Econômica e 4º Jornada Uruguaia de História Econômica*. Montevidéu, 2007. p.5.
[423] PRATA, Alaor Soares. *Op. Cit*. p. 386.
[424] *Ibidem.* p. 386.
[425] *Ibidem*. p. 402.

administrativa municipal para pensar e propor projetos para a cidade, incorporando-os ao debate para proposição de projetos e soluções. Seu período na prefeitura do Distrito Federal assistiu também o fortalecimento das discussões sobre rodoviarismo, que ganharam força no quadriênio Washington Luís e Antônio Prado Júnior, como veremos adiante.

Se as críticas foram duras, no entanto, Alaor Prata logrou também apoiadores, talvez em troca de subsídios ou por troca de interesses, como no caso dos editoriais e reportagens favoráveis que lhe foram dedicados por *O Jornal* e ainda que a mesma folha tenha dado espaço aos artigos de Carlos Sampaio com críticas ao sucessor[426]. Em 1924, o compositor Ernesto Nazareth compôs o "Hino ao Sr. Prefeito Alaor Prata", ou "Saudação ao Sr. Prefeito Alaor Prata", cuja letra, de Maria Mercedes Mendes Teixeira, assim se dirigia ao engenheiro de Minas que governava ao Rio:

> Cresce, aumenta, Senhor, nossa esperança
> No momento feliz que hoje nos dais
> E conforta e alimenta a confiança
> Que em vós temos qual fosse os nossos pais[427].

3.2. Antônio Prado Junior e a ascensão rodoviarista no Distrito Federal

O engenheiro paulista Antônio Prado Junior foi escolhido pelo presidente da República, Washington Luís (1926-1930)[428], para suceder a Alaor Prata no cargo de prefeito do Distrito Federal. Sua atuação distinguiu-se dentre os prefeitos cujas gestões são examinadas neste trabalho em razão da opção por não se engajar pessoalmente na elaboração de projetos para reformas urbanas. Nesse sentido, fez o convite ao urbanista francês Alfred Agache para preparar um plano para a cidade, no período de sua administração.

Conforme será possível observar ao longo deste item, a posição do Prado Junior acerca dos melhoramentos foi antes a de criar as condições para a preparação e a execução do projeto idealizado por Agache. Importa-nos destacar, portanto, que Prado Junior ofereceu destaque

---

[426] "Se o crescimento da receita ordinária, para que não concorreu o actual prefeito, — prossegue o sr. Carlos Sampaio, na crítica à mensagem do sr, Alaor Prata, — não é indício para consagrá-lo um bom administrador, muito menos o pode abonar o crescimento da receita extraordinária, .que montou, no seu governo, a cerca de cem mil contos, utilizados, em grande parte, em despesas não reprodutivas." SAMPAIO, Carlos, A administração Alaor Prata. *O Jornal*. p. 1.

[427] *Hino ao Sr. Prefeito Alaor Prata*. Música de Ernesto Nazareth e letra de Maria Mercedes Mendes Teixeira. Biblioteca Nacional. Música e Arquivo Sonoro. Partitura.

[428] Nascido no Rio de Janeiro, na cidade de Macaé, Washington Luís construiu sua carreira política no estado de São Paulo, onde foi alçado a senador em 1925. No mesmo ano, foi indicado candidato à presidência da República, sendo então o único postulante ao cargo naquele certame. Tomou posse do cargo em 15 de novembro de 1926, sendo deposto com o advento da Revolução de 1930. MAYER, Jorge Miguel. *Washigton Luís* (verbete). CPDOC, Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/LU%C3%8DS,%20Washington.pdf

aos urbanistas nos debates sobre a cidade, que passam a incluir outros atores, como o Rotary Club[429] e o Automóvel Club do Brasil.

Segundo Maria Célia Fernandes, em seu livro sobre o Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, a indicação de um amigo de Washington Luís ao cargo de prefeito do Distrito Federal justificava-se pela intenção de superar conflitos entre as diferentes esferas envolvidas na administração municipal:

> Esta indicação pretendeu considerar a situação especial da cidade-capital e procurou evitar os atritos entre a esfera federal e a distrital, superpostas sobre o mesmo território, com a indicação de um homem amigo e da confiança pessoal do presidente da República. De um prefeito que governaria o Rio de Janeiro com o pleno apoio do presidente esperava-se uma gestão sem conflitos entre as duas instâncias de poder coexistentes[430].

Lúcia Silva também destaca amizade de Antônio Prado Júnior com o presidente, mas sublinha outro aspecto importante da indicação: o fato de o engenheiro ter sido escolhido por pertencer a uma influente família paulista[431], o que demonstrava a ligação do novo prefeito com o representante da oligarquia estadual, assim como ocorrera no caso da nomeação de Alaor Prata. À época da sucessão, Paulo de Frontin tentou costurar a nomeação do engenheiro José Matoso de Sampaio Correia, líder da Aliança Republicana no Senado, para o cargo de prefeito, mas a ideia foi vetada pelo presidente da República[432].

Antônio da Silva Prado Júnior nasceu em São Paulo no dia cinco de abril de 1880, filho do renomado político e empresário paulista Antônio Prado, conselheiro do Império, deputado, senador e presidente do estado de São Paulo e prefeito da capital paulista. Seu filho ficou conhecido como Prado Júnior e se formou engenheiro pela Escola Politécnica de São Paulo. Antes de tornar-se prefeito do Distrito Federal, Prado Júnior teve uma vida social intensa, realizando numerosas viagens e frequentando clubes esportivos, inclusive como presidente do Atlético Clube Paulistano, à época um dos mais importantes clubes de futebol de seu estado. Engajado com as novidades tecnológicas de seu tempo, participou em 1907 de um voo de balão com o amigo Alberto Santos Dumont no Aeroclube da França, em Paris. No ano seguinte, realizou a primeira travessia automobilística entre a capital paulista e a cidade

[429] Em 1922, as comemorações dos 100 anos de Independência do Brasil, bem como suas fortes repercussões, serviram de incentivo para a fundação do Rotary Club do Rio de Janeiro. Contudo, a oficialização da admissão do Rotary Club do Rio de Janeiro no Rotary International somente foi registrada em 28 de fevereiro de 1923, que passou a ser a data de aniversário da organização no Brasil. SETTON, Maria da Graça Jacintho. *Rotary Club: habitus, estilo de vida e sociabilidade*. São Paulo: Annablume, 2004. p. 26-27.
[430] FERNADES, Maria Célia. *Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: AGCRJ, 2011. p. 172.
[431] SILVA, Lucia. *Op. Cit*. p. 72.
[432] *O Jornal*, 29 de outubro de 1926. p. 2.

de Santos, em percurso de 36 horas. Não tinha, entretanto, experiência com a política formal até assumir o Executivo municipal no Rio[433].

Em tom laudatório, Silvio Sobral, responsável por biografia do prefeito editada pelo Instituto Pereira Passos, trazendo a trajetória e a gestão de Prado Junior, buscou relacionar as viagens feitas pelo engenheiro com o conhecimento adquirido sobre as "progressivas e civilizadas" capitais mundiais:

> Ao contrário do pai, entretanto, antes de assumir os destinos da Cidade do Rio de Janeiro, dedicava-se à movimentada vida particular e social nos clubes esportivos de São Paulo, com incontestável prestígio como presidente do Atlético Clube Paulistano, na época o de maior renome na Capital do Estado. Paulista, educado na Europa, possuidor de vasta experiência internacional, dinâmico e de gosto sofisticado, conhecia as mais progressivas e civilizadas capitais do mundo. Além disso, era um grande amigo do Presidente da República, Washington Luis, que o convidou, como elemento de confiança, para dirigir os destinos da Capital da República, durante seu quadriênio[434].

O texto do Instituto Pereira Passos sublinha sobre Prado Júnior as características de "urbanista diletante" e autodidata, o que fundamentava sua decisão de promover um plano de remodelação e embelezamento da capital:

> Homem de estudos, o prefeito nomeado era também um urbanista diletante e autoditada que, ao assumir o seu cargo, logo compreendeu o que era preciso para remodelar e embelezar o Rio de Janeiro. Na ação e na imaginação, Prado Junior foi um amigo incondicional da terra carioca. Dizia-se dele que o que Pereira Passos havia iniciado no início do século, Prado Junior completou no período de 1926 a 1930. Agache e sua equipe concluíram o trabalho em 1930, mas os urbanistas franceses nunca veriam as reformas saírem das pranchetas[435].

Sem ressaltar a formação em engenharia do prefeito, o biógrafo aponta outras qualidades do personagem – "visionário" e "personagem íntegro" -, que supostamente haviam levado à sua escolha para o cargo:

> Prado Junior não era formado em arquitetura, tampouco possuía qualquer especialização formal em urbanismo. No entanto, era um visionário e foi um dos Prefeitos que maior destaque obtiveram na história da cidade do Rio de Janeiro. Ao escolhê-lo para o cargo, o Presidente da República Washington Luís, tinha consciência de austera sobriedade que sua personalidade transmitia, no exercício do mais alto cargo da nação. Era, portanto, preciso nomear alguém que transmitisse, além do personagem íntegro, a mesma imagem e seriedade de seu governo, especialmente porque a cidade do Rio de Janeiro era, simultaneamente, um

[433] MESQUITA, Cláudia. Antonio Prado Junior (Verbete). CPDOC, Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/PRADO%20J%C3%9ANIOR.pdf
[434] SOBRAL, Silvio. *Antônio Prado Junior:* vida e obra. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2008. (Coleção Prefeitos do Rio). p.5.
[435] *Ibidem*. p.5.

> município autônomo – sede do Distrito Federal – e Capital da República, onde o presidente da República administra a nação[436].

Antes mesmo de sua posse, o nome de Antônio Prado Júnior circulava na imprensa como cotado a assumir o comando do Distrito Federal, sugerindo-se que sua escolha se ligava ao objetivo de transformar o Rio de Janeiro em "cidade de turismo". Havia, por outro lado, dúvidas quanto a sua adequação para o exercício da função. Em notícia publicada em 2 de novembro de 1926, *O Jornal* registrou:

> Aqui ninguém acredita que o sr. Antonio Prado Junior se aguente muito tempo na Prefeitura do Distrito Federal. E esta convicção aumentou mais com as declarações do sr. Paulo de Frontin. Fui informado de que o sr. Prado Junior relutava em aceitar a prebenda, só o fazendo depois que o sr. Washington Luís lhe assegurasse um apoio absoluto. O sr. Prado Junior tem dois planos formidáveis a exequir: *tornar o Rio uma cidade de turismo e reduzir os poderes do Conselho Municipal*. Dizem que s. ex. não compreende que sendo o Prefeito o chefe do executivo, com o apoio do presidente da República, possa ser contrariado pelo Conselho. Este pode existir como uma entidade decorativa para justificação do rótulo de nossa democracia. (...) O mais interessante, porém, é que o futuro prefeito do Distrito, para mostrar os conhecimentos que têm daquilo que lhe foi confiado, faz censuras amargas ao Sr. Carlos Sampaio e elogia muito o sr. Alaor Prata. O fato é que a indicação do sr. Prado Junior foi recebida aqui de um modo originalíssimo: os indiferentes reprovam a sua escolha porque se trata de um homem sem tirocínio político e sem noções conhecidas de administração pública e os amigos lamentam essa escolha porque temem um fracasso. O sr. Prado Junior, porém, sente-se cheio de fé, E tem a coragem de enfrentar os escolhos, essa mesma coragem com que afirmou a um vespertino daqui: "*minha administração terá um cunho caracterizadamente administrativo*"[437]. (Grifos nossos).

O trecho acima apresenta questões importantes para o desenvolvimento desta tese: o primeiro diz respeito ao aparecimento da ideia do Rio de Janeiro como cidade turística, movimento que estava ganhando força ao longo dos anos 1920, principalmente na expansão dos bairros da zona sul, que recebiam pesados investimentos em melhoramentos urbanos[438]. O segundo ponto refere-se à concepção autoritária e elitista da política para o Distrito, pela da defesa da diminuição dos poderes do Conselho Municipal . O engenheiro Prado Júnior não concebia ser contrariado pelo Legislativo, sendo nomeado pelo presidente da República. Por último, podemos sublinhar, mais uma vez, a afirmação do então futuro prefeito de que a sua gestão não seria marcada pela política, mas sim pela técnica, aqui demarcada como uma gestão de cunho "caracterizadamente administrativo".

---

[436] SOBRAL, Silvio. *Op. Cit*. p.6.
[437] *O Jornal*, 2 de novembro de 1926, p.2.
[438] O'DONNELL. Júlia. "Uma Copacabana para o mundo: a década de 1920 e a invenção do Rio atlântico". In CASTRO, Celso; GUIMARÃES, Valéria Lima; MAGALHÃES, Aline Montenegro (Org.). *História do Turismo no Brasil*. Editora FGV, 2013.

Tal disposição foi reafirmada em seu primeiro pronunciamento como prefeito do Distrito Federal:

> Não trago um programa pomposo, coisa tão fácil de desdobrar em palavras, porém temerário de executar na inquietante situação financeira em que vivemos. Procurarei continuar o trabalho dos meus antecessores, melhorando o aparelho administrativo, cuidando de arrecadar os impostos, empregar escrupulosamente as rendas, desenvolvendo fontes econômicas, disseminando e aperfeiçoando o ensino primário e o ensino técnico profissional (...) Ligado, por uma forte amizade de mais de trinta anos, ao brasileiro ilustre que vai dirigir o governo do país durante o período presidencial inaugurado hoje, tudo farei para retribuir a confiança, por ele em mim depositada[439].

O novo prefeito acenava, também, ao funcionalismo municipal e aos quadros dirigentes do Distrito Federal, em possível contraponto ao modo como essa questão fora conduzida por Alaor Prata, que deixou o cargo sob protestos e protegido por escolta policial, como vimos no item anterior:

> Às 4 horas da tarde, chegou o novo prefeito que foi recebido com uma estrepitosa salva de palmas. Ao entrar no gabinete, novamente elas estrugiram. Aí chegando, foi o dr. Prado Junior recebido pelo dr. Alaor Prata, e todo seu gabinete, além de altos funcionários que o aguardavam. Assim reunidos, o dr. Alaor Prata passou ao seu sucessor o elevado cargo, pronunciando um discurso. O dr. Prado na sua resposta falou assim do seu programa (...) "procurarei, outrossim, estimular os meus colaboradores, que são todos os funcionários municipais, por uma equitativa distribuição de justiça, exigindo-lhes o fiel cumprimento de suas obrigações, porém tomando em consideração, não como um favor, mas como um dever, os seus direitos, entre os quais aparece em primeira linha o de ser pago em dia (...)"[440]

Prado Júnior foi acolhido por *O Jornal* em artigo favorável, que depositava esperanças na nova gestão, conduzida por "espírito esclarecido e educado" e que acumulara experiências de visitas a países estrangeiros. Os editores lembravam, em repetidas ocasiões, que o novo prefeito se cercava de auxiliares competentes para resolver os problemas da cidade, pautando-se por uma linha de ação em que a eficiência da elite profissional permitiria superar os entraves burocráticos existentes:

> Está em pleno foco este assunto, de capital importância, no conceito de qualquer observador medianamente atento às condições em que se vai desenvolvendo o Rio de Janeiro. O ensejo não podia ser mais propício do que neste início de uma administração municipal, confiada a um espírito esclarecido e educado nas lições de experiência que oferecem os principais centros populosos do estrangeiro e que, aceitando o cargo de prefeito da Capital Federal não terá cogitado, fora do dever em que se considerou de acolher o honroso convite do presidente da República, senão de aproveitar a oportunidade que se lhe deparava de prestar serviços com os quais possa honrar a confiança que o seu nome inspira. Coincide com o animado

[439] *O Jornal*, 17 de novembro de 1926, p. 3.
[440] *Correio da Manhã*, 17 de novembro de 1926, p. 3.

> movimento, em torno desse objetivo, a circunstância de declarar-se o sr. Antonio Prado Junior resolvido a *não deixar que a direção dos negócios que lhe estão confiados seja circunscrita a feição burocrática* e que a sua ação diretiva fique manietada pela tirania pesada, mole, mas asfixiante de papelório.[441] (Grifos nossos).

O Jornal reclamava, também, a retomada da remodelação da capital, em conformidade com as exigências do "urbanismo moderno", evitando-se, de outro modo, que a expansão e as reformas ocorressem por ações isoladas, na forma de "surtos periódicos", como no exemplo citado do governo de Pereira Passos.

> Bem maior latitude tem a sua compreensão das funções que foi chamado a exercer e no seu conceito bem mais merece do que isso a formosa Capital do Brasil. (...) Dos problemas a resolver, o da remodelação da cidade, dentro de um plano conjunto, parece ser dos que mais urgente solução reclamam, como ponto de partida para qualquer programa de melhoramentos que o urbanismo moderno aconselha e as nossas condições exigem imperiosamente. O Rio não pode continuar a crescer e desenvolver-se, como até aqui, por surtos periódicos, alguns de grande esplendor, como o da administração Pereira Passos e da rápida passagem do senador Frontin pelo seu governo, mas sem um plano preestabelecido, como tiveram Paris, Bruxelas e Berlim e outras grandes cidades da Europa e da América, plano em que se consideram e atendem todos os problemas urbanos, ao conforto e a higiene, a harmonização dos traços arquitetônicos com os traços naturais que as cidades tiram da moldura da sua natureza física[442].

Nota-se, também a menção à combinação entre e arquitetura e natureza "física" que, como paisagem, vai fixando a imagem turística do Rio de Janeiro.

Para seus objetivos, Prado Júnior poderia contar com o auxílio de uma "plêiade de profissionais de elite", entre engenheiros e empresários de renome nacional, vinculados às mais importantes associações de classe. Assim, o novo prefeito daria continuidade às iniciativas de Alaor Prata, acima referidas, no sentido de incluir novos atores no debate sobre a cidade, convidando o Instituto Central dos Arquitetos e acolhendo também as manifestações do Rotary Club. Segundo Lucia Silva, desde 1925 os debates vinham ocupando os jornais cariocas e as representações de classe e das elites profissionais "principalmente através do Rotary Club". Se o Clube de Engenharia exercera muita influência na elaboração de propostas e pareceres para os entes públicos, até a administração de Carlos Sampaio, ao longo dos anos de 1920 engenheiros e arquitetos polarizaram a discussão "disputando que tipo de profissional

[441] *O Jornal*, 28 de novembro de 1926, p.4.
[442] *O Jornal*, 28 de novembro de 1926, p.4.

deveria ser encarregado da elaboração do projeto" e, ainda, se deveria ser brasileiro ou estrangeiro[443].

> Ao encontro das disposições do sr. Antonio Prado Junior apresenta-se uma plêiade de profissionais de elite, bem provida de conhecimentos do assunto, com estudos feitos, com ideias próprias e, sobretudo, com essa boa vontade e, mais que isso, com o cálido entusiasmo com que se tem revelado José Marianno Filho[444], Joaquim de Souza Leão, Mattos Pimenta[445], Oliveira Passos[446] e outros engenheiros nos círculos profissionais da arte da arquitetura ou na imprensa. Com esse precioso concurso, aliado às excepcionais circunstâncias que deixamos assinalados cremos que a ideia de um plano geral de desenvolvimento do Rio, traçado com caráter definitivo pode ser uma realidade, ainda dentro do atual quadriênio de governo da cidade. Se deixar o traçado, terá o sr. Antonio Prado Junior prestado serviço que vale bem o seu sacrifício na penosa função que está exercendo[447].

A nomeação de Prado Júnior, então presidente da Associação de Estradas de Rodagem, foi especialmente louvada pelo Automóvel Club do Brasil[448], o que indicava o fortalecimento da visão rodoviarista abraçada pelo próprio Washington Luís, devendo ser enfatizada a finalidade anunciada de sua gestão, de transformar o Rio de Janeiro em destino turístico internacional. A capital da República, anunciada como "cidade encantada", deveria reunir os cada vez mais valorizados elementos de sua paisagem, ligando as montanhas e a

---

[443] SILVA, Lúcia. A trajetória de Alfred Donat Agache no Brasil. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; PECHMAN, Robert. *Cidade, povo e nação – Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. p. 397-410

[444] José Marianno Carneiro da Cunha Filho nasceu em 13 de Abril de 1881, em Pernambuco, formado em Medicina, mas nunca atuou na área. Um dos membros fundadores do Rotary Club do Rio de Janeiro e sócio fundador do Instituto Central de Arquitetos. Em 1924, tornou-se diretor da Sociedade Central de Arquitetos e do Instituto Central de Arquitetos, ano em que essas sociedades também sofreram uma fusão a seu pedido. Já em 1926, foi empossado Diretor da Escola Nacional de Belas Artes. Disponível em: MINGORANCE, Wilson Ricardo. Leituras de José Marianno Filho sobre a arte, a arquitetura e a cidade do século XIX no Brasil. *19&20*, Rio de Janeiro, v. VIII, n. 1, jan./jun. 2013.

[445] João Augusto de Mattos Pimenta filiou-se em 1925 ao Rotary Club. Ora apresentado como médico sanitarista, ora tido como engenheiro e jornalista, foi um personagem importante do meio empresarial carioca no final dos anos 1920. Em sua ficha de inscrição no Rotary, consta que trabalhava em escritório próprio, exercendo como profissão a corretagem de imóveis. Segundo Licia Valladares, Mattos Pimenta "empreendeu junto à imprensa carioca e aos poderes públicos a primeira grande campanha contra a favela em nome do projeto maior de remodelação do Rio de Janeiro", a partir de 1926. Cf. VALLADARES, Licia. A gênese da favela carioca. A produção anterior às ciências sociais. *Revista Brasileira De Ciências Sociais* - Vol. 15 no 44 outubro/2000, p.14-15.

[446] Francisco de Oliveira Passos nasceu em 02 de julho de 1878, filho de Pereira Passos. Formou-se em Engenharia Civil na Real Escola Superior da Saxônia, em 1901. Foi o vencedor do concurso do projeto da construção do Theatro Municipal, em 1904. Presidente do Sindicato das Indústrias de Serraria e do Centro de Serraria do Rio de Janeiro e do Centro Industrial do Brasil, entre 1926 e 1931, que em seu mandato foi transformado em Federação das Indústrias do Rio de Janeiro. Membro do Conselho Diretor do Clube de Engenharia, foi eleito Deputado Federal em 1934 pelo Partido Economista. DIAS, Sônia. Francisco Oliveira Passos (verbete). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível para consulta em: https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/PASSOS,%20Francisco%20de%20Oliveira.pdf Acesso em: 04 de março de 2024.

[447] *O Jornal*, 28 de novembro de 1926, p.4.

[448] A cidade encantada e seu novo prefeito. *Automóvel Club*. Rio de Janeiro, n. 20, novembro de 1926; Aspectos do chá dançante oferecido pelo Automóvel Club do Brasil à Associação de Estradas de Rodagem. *Automóvel Club*. Rio de Janeiro, n. 20, novembro de 1926.

floresta à orla marítima, onde deveriam surgir intervenções arquitetônicas modernas e imponentes[449].

Conforme assinalado por Celso Castro, na década de 1920 o Rio de Janeiro foi inserido na rota do turismo internacional, a partir do desenvolvimento de uma infraestrutura para o recebimento de turistas, como a construção de hotéis – o Hotel Glória e o Copacabana Palace são os maiores exemplos -, bem como do incentivo à visitação da orla visando ao lazer[450]. Paula Almeida destaca, em 1922, o lançamento de uma revista, *Beira-Mar*, para incentivar o turismo na Zona Sul, compreendendo os bairros de Copacabana, Ipanema e Leme, que ficaram conhecidos por "CIL"[451].

> Ao final daquele mesmo ano [1929], a CIL contava com pelo menos meia dúzia de hotéis: além do Copacabana Palace, o Washington Hotel, o Hotel Londres, na avenida Atlântica, o Hotel Balneário, na rua Siqueira Campos, o Hotel Ritz, na avenida Delfim Moreira, e o Hotel Leblon, na avenida Niemeyer. Se antes as comparações com as mais famosas praias internacionais serviam para legitimar o enaltecimento da beleza de Copacabana, a estratégia era agora empregada com outros propósitos[452].

O compromisso com o incentivo ao turismo seria registrado também na memória construída sobre a passagem de Prado Júnior na Prefeitura do Distrito Federal, como no texto editado pelo Instituto Pereira Passos:

> O Prefeito Prado Junior terminou o desmonte do Morro do Castelo, reconstruiu o Theatro João Caetano; reformou radicalmente o ensino público municipal; construiu um grande edifício para a Escola Normal, mais quatro prédios para grupos escolares e outro edifício para a Biblioteca Municipal. Mandou levantar a planta do Distrito Federal pelo moderno método aero-foto-topográfico, criou a Feira de Amostras do Rio de Janeiro e lançou, oficialmente, como fazendo parte importante do seu programa, a ideia do encaminhamento do turismo internacional para o Rio de Janeiro[453].

Vejamos como tais aspectos e interesses se combinam na iniciativa mais emblemática de Prado Júnior no Rio de Janeiro, a contratação do arquiteto e urbanista Alfred Agache para a preparação do plano de remodelação da cidade.

---

[449] A cidade encantada e seu novo prefeito. *Automóvel Club*. Rio de Janeiro, n. 20, novembro de 1926

[450] CASTRO, Celso. A Natureza Turística do Rio de Janeiro. In BANDUCCI JR, Álvaro; BARRETO, Margarita (orgs). *Turismo e identidade local*. Uma visão Antropológica. Campinas, SP: Papirus, 2001.

[451] ALMEIDA, Paula Cresciulo. O turismo no Rio de Janeiro durante a década de 1920 e 1930. In: *Anais do XXIX Simpósio Nacional de História*. Brasília: UNB, 2017, p. 3.

[452] O'DONNELL. Júlia. *Op. Cit*. p.61.

[453] AGACHE, Alfred. *Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação e embelezamento*. Paris: Foyer Brésilien, p.73.

3.2.1. Prado Júnior e o Plano Agache: o presente e o futuro da cidade do Rio de Janeiro

Em tom laudatório, o livro publicado pelo Instituto Pereira Passos sobre Prado Júnior dá destaque ao plano de melhoramentos elaborado por Alfred Agache:

> Antes de proceder à análise da gestão, convém fazer uma rápida observação sobre uma das facetas mais notáveis desse Governo, cujos resultados perduram até hoje. É de fundamental importância estudar os fatos passados, para que a posteridade não ignore as pequenas causas, suas repercussões futuras e sua influência nos destinos da coletividade, deixando-os dissipar na neblina do tempo e do esquecimento. (...) Foi por iniciativa de Prado Junior que o Rio de Janeiro teve um Plano de Remodelação, Extensão e Embelezamento da Cidade, estudado por um grupo de técnicos estrangeiros especializados, chefiados pelo eminente urbanista francês, o Professor Alfred Hubert Donat Agache, mais conhecido, posteriormente, por Professor Agache, e o plano, genericamente, por Plano Agache[454].

Nas palavras de Prado Júnior, a iniciativa se justificava pelo objetivo de mobilizar o interesse público pelos problemas do urbanismo, campo no qual se destacava o arquiteto francês cujas credenciais e autoridade científica qualificavam para assumir o plano de remodelação do Distrito Federal.

> A fim de desenvolver o interesse público pelos problemas de urbanismo, criando assim uma atmosfera favorável à execução de melhoramentos na cidade, resolvi convidar o célebre especialista Alfred Agache para vir ao Rio fazer algumas conferências sobre o assunto. O sr. Alfred Agache, arquiteto laureado, secretário geral da Sociedade Francesa dos Urbanistas, e autor consagrado de várias obras sobre a construção e reconstrução de cidades, aldeias e cidades jardins, possui pelos seus trabalhos executados com êxito, a autoridade científica para nos explicar, não só como o problema de urbanismo se apresenta aos técnicos, mas também, para indicar o modo mais prático de atacar esse problema, passando depois ao estudo do plano regulador e, enfim, como deverá funcionar no futuro, a direção desse mesmo plano[455].

Para Prado Júnior, os problemas urbanos do Rio de Janeiro, até aquele momento, não haviam sido enfrentados a partir de planos de conjunto, que pensassem não só o presente, mas também o futuro da cidade. Resultava dessa circunstância uma *defeituosa expansão* da cidade e dos subúrbios, o que explicava os diversos problemas existentes[456].

Em mensagem ao Conselho Municipal, no ano de 1927, Prado Júnior justificava a iniciativa do convite ao arquiteto pelo objetivo de evitar repetir os erros do passado, a partir de um projeto o mais completo possível:

---

[454] SOBRAL, Silvio. *Op. Cit*. p.13.
[455] *BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal*. Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito (1927). Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1928. p.59-60.
[456] *BOLETIM da Prefeitura do Distrito Federal*. Publicado pela Secretaria do Gabinete do Prefeito (1929). Rio de Janeiro: Typografia do Jornal do Commercio, 1930. p.139.

> Para evitar novos erros e corrigir as deformidades existentes, encaminhando harmonicamente o crescimento da cidade, foi que entreguei a um especialista de renome o estudo da remodelação da nossa capital, devendo ele apresentar um trabalho, o mais completo possível, abrangendo planos de viação e prescrições gerais relativas aos problemas de tráfego, de edificação, de viação, de canalização de águas pluviais, de canalizações do subsolo, não esquecendo a questão das servidões e o ponto de vista estético[457].

Desse modo, assegurava aos intendentes os passos a serem seguidos até a finalização do projeto de melhoramentos da capital e a capacidade do urbanista para tal objetivo:

> Já está organizado o esboço geral que servirá de base a um estudo mais detalhado para constituir o anteprojeto. Esse anteprojeto, por sua vez, servirá de fundamento para estudos mais completos para o projeto definitivo, regulando as condições de remodelação do traçado da atual cidade e debuxando o traçado do seu desenvolvimento futuro, podendo-se, então fixar detalhes mais ou menos importantes desse desenvolvimento. Como parte preliminar desse plano já foram organizados projetos de arruamento para a área resultante do desmonte do morro do Castelo e para uma parte da área aterrada em frente à rua Santa Luzia, e compreendida entre a Avenida Rio Branco e a antiga Ponta do Calabouço. Do plano definitivo constarão as prescrições a adotar sobre a divisão de terrenos em lotes, sobre a edificação, construção de prédios e a regulamentação de tantos outros assuntos que dizem respeito com a vida da cidade[458].

A disposição de Prado Júnior, incorporada ao plano do arquiteto, orientava-se ao futuro da cidade e era reforçada no texto de introdução deste último sobre o Distrito Federal. Nele Agache frisava o desejo do prefeito de que os empreendimentos projetados fossem realizados a partir de uma perspectiva que pensasse o conjunto da cidade – argumento, aliás, próximo do que fora mobilizado por alguns dos engenheiros que o haviam antecedido no cargo.

> O senhor Prefeito desejava, efetivamente, que as obras a serem empreendidas sob a sua administração, fossem englobadas num programa geral de remodelação que interessasse no *futuro da cidade* no seu conjunto, estabelecendo este último, de modo a ser continuado pelos seus sucessores. Mas para realizá-lo era preciso fazer levantar uma planta diretriz de extensão, de remodelação e de embelezamento[459].

Assim, não sendo diretamente o autor do projeto, Prado Júnior tivera essa sua concepção, comum ao debate sobre os melhoramentos, incorporada ao trabalho contratado. Essa avaliação, por sua vez, exigia a preparação da "planta diretriz" de extensão, remodelação e embelezamento. Especificamente, a disposição de considerar a história da cidade e sua evolução demográfica, tendo em vista o projeto de *expansão*, fora o mote do importante plano

[457] Conselho Municipal, 1929, p. 139-140.
[458] *Ibidem*. p. 140-141.
[459] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.*

do engenheiro Ildefonso Cerdá, tido como um dos fundadores da ciência do urbanismo, para a cidade de Barcelona nos anos de 1850-1860[460].

Alfred Hubert Donat Agache nasceu em Tours, na França, em 1875, e era formado em Arquitetura pela *École de Beaux-Arts* de Paris. Chegou ao Brasil em 1927 e, no âmbito dos estudos de preparação do plano de remodelação do Rio de Janeiro e nos textos editados com o projeto, apresentou conceituações importantes para o entendimento urbanismo. Seu campo de atuação reunia concepções estéticas, arquitetônicas e de engenharia urbana, históricas e geográficas, na construção de uma filosofia social, reivindicando um papel na construção da "civilização moderna".

Para Agache:

> O urbanismo é uma ciência e uma arte, e sobretudo uma filosofia social. Entende-se por Urbanismo o conjunto de regras aplicadas ao melhoramento da edificação, do arruamento, da circulação e do descongestionamento das artérias públicas. É a remodelação, a extensão e o embelezamento de uma cidade levados a efeito mediante um estudo metódico da geografia humana e da topografia urbana sem descurar as soluções financeiras[461].

> O urbanista tem o seu papel no desenvolvimento da civilização moderna, que é francamente urbana: será o regente da orquestra, ao qual cumprirá confiar a direção da sinfonia urbana, na qual ele harmonizará todos os elementos. Uma questão que surge frequentemente, é saber se o urbanismo é uma ciência ou uma arte. No nosso conceito, ele participa de ambas as coisas. Com efeito, trata-se para o urbanista do estudo metódico dos fatos a que a cidade está subordinada, da procura das coisas que a criaram e, por conseguinte, de um trabalho de análise. É preciso ainda que, de posse das conclusões, ele imagine um estudo de síntese elucidativo do futuro da cidade[462].

Ao lado das concepções propriamente científicas e das necessidades técnicas, ressaltavam-se as estéticas e plásticas, devendo o projeto para a cidade mostrar qualidades como beleza e harmonia.

> Mas, se o urbanismo é uma ciência, é também uma arte. Cabe, com efeito, ao urbanista interpretar as observações científicas e as necessidades técnicas, em um conjunto de harmonia e beleza. É preciso ser urbanista ter a sensibilidade, sentir como um artista e poder exteriorizar, plasticamente, o quadro onde todos os efeitos sociais da vida se manifestam em imediata coordenação. Se o urbanismo fosse apenas uma ciência, o problema das cidades se limitaria a livros e fórmulas. Ora, a experiência tem demonstrado que isso é impossível[463].

---

[460] BRESCIANI, Maria Stella. Interdisciplinaridade – transdisciplinaridade nos estudos urbanos. In: ENGEL, Magali, CORRÊA, Maria Letícia e SANTOS, Ricardo Augusto dos. *Os intelectuais e a cidade*: séculos XIX e XX. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2012. p. 38-45

[461] AGACHE, Alfred. *Op. Cit*. p. 4.

[462] *Ibidem*. p.8.

[463] *Ibidem.* p.8.

Aproximando-se dos debates dos engenheiros sobre a preparação de projetos de reformas urbanas, que naquele ponto, na capital republicana, se concentravam sobre a destinação da área criada pela demolição do Morro do Castelo, Agache enfocou a questão do método empregado na realização dos estudos sobre a cidade. Ressaltando a importância de compreender a origem dos problemas decorrentes do seu rápido crescimento, seu método envolvia, necessariamente, o tempo passado, o presente e futuro da cidade.

> Logo que a um homem do ofício se depara com um problema urbanístico, cumpre que, primeiramente, ele examine a geografia do lugar. Essa geografia somente pode, contudo, interessar sob o ponto de vista das habitações e dos seus ocupantes; será o que se denominaria a antropo-geografia. (....) É necessário examinar a história da cidade no passado, pois, não o olvidemos nunca, o que já foi é um dos fatores a que se subordina o que tem de vir. O urbanista deverá, em seguida, interpretar as estatísticas para prever o futuro da cidade e preparar o seu crescimento, separando e acomodando as partes mais importantes das aglomerações, cuidando das questões que dizem respeito à circulação, antevendo com largura o seu futuro etc.[464]

O passado ligava-se ao estudo da história do local, com a qual se buscava compreender quais circunstâncias haviam levado à estrutura da cidade no momento da formulação do plano. A partir do presente, o urbanista deveria propor um trabalho que dialogasse com as aspirações futuras daquela localidade, fundamentado no que se poderia depreender das estatísticas, preparando-a para o que estava por vir.

> Para a elaboração de um bom plano de cidade, o Urbanista deve, antes de tudo, tomar conhecimento da história e da geografia do lugar no seu passado, interpretar as estatísticas para a previsão do futuro, e traçar com esses dados um programa de estudo. Em seguida, desenhará o "primeiro esboço", no qual estudará todas as reformas e criações exigidas pela estética e higiene modernas. Ao "esboço" sucederá o "ante-projeto" onde todas essas sugestões de reformas e criações, previamente verificadas "in loco", serão reunidas num programa geral, ao qual sucederá o "projeto definitivo"[465].

Agache se dedicou ao estudo da cidade do Rio de Janeiro na preparação de seu plano de remodelação. No primeiro capítulo, intitulado "Os componentes anthropo-geographicos do Districto Federal*"*, tratou especificamente da história e da geografia da cidade, em um texto repleto de imagens que ilustravam os diversos eventos, desde a fundação do Rio de Janeiro, no século XVI, até o presente.

> Este capítulo, um resumo histórico da cidade, refere-se especialmente ao seu desenvolvimento sob o ponto de vista do Urbanismo. Nele são evocados diversos fatores: topográficos, econômicos e sociais, que contribuíram para o desenvolvimento da Cidade e revelaram o ingente esforço humano no sentido de amoldar a natureza às exigências da aglomeração urbana. É absolutamente

[464] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.* , p.15.
[465] *Ibidem*. p.12.

> necessário conhecer esses fatores históricos que governaram o passado de uma cidade antes de estudar os fatores que deverão governá-la no futuro[466].

Ganhava ênfase, em perspectiva histórica, o estudo das mudanças desde o início do século XX e os empreendimentos encetados por Pereira Passos, Oswaldo Cruz, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio. Destacava, sobretudo, as intensas transformações promovidas pelo primeiro e as consequências de "um constante aumento da sua população, correspondente a considerável e intenso desenvolvimento da sua vida econômica"[467]. Se em 1906 a cidade contava com 811.443 habitantes, quatorze anos depois, em 1920, a população já estava em 1.157.873 habitantes, tendo como previsão para 1928, cerca de 1.900.000. Crescimento em ritmo pouco comum na história das grandes cidades da Europa[468].

Buscou também sublinhar as principais características da cidade, analisando a importância econômica da região, bem como o perfil demográfico, com os percentuais de homens, mulheres, faixas etárias, profissões, e indicou o modo como o abastecimento dos recursos agrícolas chegava ao Distrito Federal, afetando suas funções regional, industrial e comercial.

Desse modo, segundo o urbanista, era necessário identificar quais eram os "elementos funcionais" da cidade e de que forma estes haviam se desenvolvido. Sobre o Distrito Federal, registrou:

> A vida urbana do Rio de Janeiro gravita em volta de um certo número de elementos funcionais, organismos primordiais da cidade aos quais o período moderno, com o seu desenvolvimento científico e industrial, veio impor uma subdivisão e uma especialização sempre mais complexa, condição da sua adaptação a renovação sempre crescente da civilização. (...)a análise desses elementos funcionais, a sua adaptação ao meio e a sua distribuição lógica na cidade. Antes de ser incorporado no plano diretor, cada um dos elementos funcionais fez o objeto de um duplo estudo: a) o estudo particular, a fim de determinar o caráter próprio à sua função; b) estudo relativo afim de integrá-lo no conjunto dos outros elementos urbanos que o envolvem[469].

Ficava assim definida a especificidade da formação do Rio de Janeiro e de sua função urbana:

> Antes de tudo, o Rio nos aparece como um resultado de forças políticas, econômicas, religiosas e intelectuais. A conjunção de forças políticas e econômicas fez sobressair uma dupla função urbana: a político-administrativa como capital, e a econômica como porto e mercado comercial e industrial. Esta última, em virtude da situação da baía, apresenta-se preponderante e torna-se cada vez mais importante, à medida que o Brasil se desenvolve. A política, no Rio, sem ter contribuído para a fundação da cidade – esta tornou-se capital somente em 1763, 200 aos depois da sua

[466] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.*, p.46.
[467] *Ibidem*. p.77.
[468] *Ibidem*. p.77.
[469] *Ibidem*. p.157-158.

> fundação, – fez sentir a sua influência como fator de desenvolvimento e dela depende hoje uma parte da vida cotidiana[470].

A "dupla função", econômica e política, devia ser levada em consideração no momento de elaboração do plano de remodelação, bem como as características comercial e industrial:

> Essas duas funções, a política e a econômica, comportam, num estudo de planta, a obrigação de corresponder a certo número de exigências, e o preparo de uma capital, pede, antes de tudo, a constituição de um centro administrativo onde estejam agrupadas todas as repartições do Governo. (...) Como cidade comercial e industrial, o plano deve comportar antes de tudo, os organismos particulares a essa função, locais convenientemente preparados para o intercâmbio dos produtos, para a sua recepção e chegada, para a transformação industrial, instalações confortáveis para a numerosa população encarregada do seu funcionamento[471].

A remodelação do Rio de Janeiro deveria ser pensada a partir de exigências complexas, tais como:

> Assegurar a existência de certos elementos funcionais e reparti-los da melhor forma (*zoning*); b) traçar a rede das vias, de modo a por esses elementos em relação rápida e fácil entre eles e com o resto da cidade, e satisfazer as exigências quantitativas da circulação estabelecida (rede urbana); c) assegurar a moradia confortável e agradável as diferentes categorias de habitantes da cidade; d) estabelecer os regulamentos de viação, de modo a satisfazer os interesses gerais (polícia de construção)[472].

A ideia de pensar a cidade a partir do "*zoning"*, para além da regulação dos fluxos e da circulação, tinha também finalidade estética, ligadas às novas formas urbanas. Como assinalado por Fernando Diniz Moreira:

> Moldar plasticamente a forma da cidade, ou seja, associar as funções e elementos da cidade com a estética e a forma urbana. Assim, o urbanismo é também a arte da composição, que faz com que os bairros tenham sua fisionomia própria, que sejam diferentes uns dos outros e combinem entre si para criar uma imagem harmônica e coerente da cidade. A cidade seria definida por uma disposição diferenciada de malhas contínuas, alternância de cheios e vazios, quadras em blocos, edifícios, arruamentos e praças. O ato de planejar a cidade é um ato efetivamente arquitetônico[473].

Nesse contexto, múltiplas variáveis deveriam ser pensadas no momento da produção do plano diretor, levando em consideração as especificidades do Rio de Janeiro e a orientação ao futuro (expansão) da cidade.

---

[470] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.* p.120.
[471] *Ibidem*. p.120.
[472] *Ibidem*. p.120-121.
[473] MOREIRA, Fernando Diniz. Urbanismo e modernidade: reflexões em torno do Plano agache para o Rio de Janeiro. In: *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. V.9, N.2 / novembro, 2007. p. 101.

> Assim, pois, o problema que se apresenta as autoridades responsáveis pelo futuro do ser coletivo urbano formado pela aglomeração do Rio de Janeiro, não é de conceber somente um preparo mais ou menos feliz para o centro da cidade. O verdadeiro problema consiste em dotar todo o conjunto de um vestuário bastante amplo de modo a lhe permitir um crescimento normal, sem entraves e sem emendas desastrosas. Quais são os elementos em que devemos nos basear a fim de prever esse futuro? Como fixar os limites territoriais a serem destinados a cada um dos elementos funcionais particulares da cidade? Como determinar com certeza a direção segundo a qual é preciso orientá-lo? Qual o tempo a ser estabelecido para a conclusão dos preparos concebidos para cada um deles? Eis o conjunto de todas as questões que se impõem a primeira vista[474].

O urbanista francês propôs, por exemplo, algumas reformulações a partir das ações de Oswaldo Cruz e Pereira Passos, considerando que, vinte anos após a grande reforma, já haviam surgido novas necessidades.

> Em razão do impulso formidável que a cidade deu ao seu desenvolvimento depois das obras de saneamento empreendidas pelo Dr. Oswaldo Cruz, as grandes transformações realizadas desde vinte anos, já não correspondem mais às necessidades da cidade. O núcleo central do Rio de Janeiro, sede dos bancos e repartições administrativas, encontrou-se depressa fechado e abafado entre dois morros, o do Castelo e o de Santo Antônio, que comprimiam a avenida Rio Branco e concentravam toda a circulação nesta única artéria principal.[475]

Nesse conjunto de questões, uma das mais importantes era aquela que dizia respeito ao tráfego e à circulação:

> (...) estudaremos os diferentes elementos funcionais que darão a cidade remodelada o seu verdadeiro caráter, porém, antes de descrever minuciosamente os diferentes bairros novos que o plano de remodelação põe em valor, deve-se considerar as grandes linhas e os pontos característicos que exigem o projeto inteiro. O projeto de remodelação é, efetivamente, acondicionado por uma trama da qual vamos analisar rapidamente as coordenadas geradoras e que responde as necessidades do tráfego urbano; deixando, este tráfego, demasiadamente a desejar visto o grande desenvolvimento da capital e a sua topografia toda especial, pelo que impõem-se soluções por assim dizer, indiscutíveis[476].

A questão dos transportes ganhava assim especial atenção de Alfred Agache, que propôs uma reorganização geral do sistema em comum, pensada, segundo o urbanista, em um estudo de conjunto – , ponto em que seu plano se aproxima dos objetivos e concepções do rodoviarismo. Utilizando-se de termos como embelezamento e circulação, o urbanista francês defendeu a continuidade da demolição do Castelo, concluída por Prado Junior em 1929, mas também o arrasamento do Morro de Santo Antônio, tendo em vista o objetivo de conquistar

[474] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.*, p.130.
[475] *Ibidem*, p.159-160.
[476] *Ibidem*, p.135.

dois elementos funcionais essenciais da cidade, o "posto de comando" e o "centro de intercâmbios"[477].

> A questão dos transportes, numa aglomeração urbana, deve ser tratada num estudo de conjunto; importa, efetivamente, que o tráfego a grande distância, o tráfego-extensão e o tráfego-metropolitano, sejam harmonizados a fim de não entrarem em concorrência inútil e de modo a garantir ao passageiro, o máximo conforto, comodidade e economia. A planta de remodelação e de extensão depende em grande parte da reorganização dos meios de transporte em geral e do deslocamento e o preparo da nova rede principal das vias férreas em particular[478].

No aspecto do método, Alfred Agache defendia que as distâncias em locais da aglomeração não deveriam ser medidas a partir de aspectos geográficos, mas sim como distâncias práticas, isto é, tendo em conta a duração do deslocamento, isto é, o tempo que as pessoas levam para percorrer cada distância, de acordo com o meio de transporte.

> Partindo desse princípio, hoje em dia perfeitamente reconhecido por todos os urbanistas, que elaboramos o projeto geral do futuro metropolitano cuja ligação com o plano diretor não é só útil como necessária. Está bem de ver que não temos a pretensão de estudar detalhadamente as soluções técnicas do problema; nossa experiência permite-nos, no entanto, sugerir, relativamente a esta matéria como em todas as que interessem o futuro da cidade, certas diretivas que deverão ser estabelecidas pelas repartições competentes[479].

Outro elemento do plano de Agache refere-se à persistência, nele, do uso de metáforas apropriadas do campo da medicina e da fisiologia para tratar os temas da cidade. Nos textos o do Distrito Federal é visto com um "corpo doente", que precisava ser "recuperado" por um "médico" - o próprio urbanista.

> A cidade do Rio de Janeiro, com a sua inigualável moldura, a sua cabeleira de florestas, o seu colar de pérolas elétricas (...) está, contudo, sob a ação de certo enfraquecimento; tendo-se desenvolvido rapidamente, acusa todas as mórbidas manifestações de um crescimento que não foi previsto nem guiado. (...) É preciso que o enfermo seja o primeiro a desejar a sua cura. Desejo que vejais em mim uma espécie de médico, que foi consultado e se julga feliz por trazer seus conhecimentos e poder fazê-los valer no caso patológico submetido à sua apreciação[480].

A urbe era pensada por Agache como um organismo vivo, com cada órgão representando funções, tais como circulação (referida ao sistema viário), digestão (saneamento), respiração e musculatura:

> Como um organismo, os elementos funcionais interligados pela "ossatura do plano", o sistema viário, iriam integrar um modelo centralizado de cidade transformado em

[477] AGACHE, Alfred. *Op. Cit*. p.160.
[478] *Ibidem*. p.140.
[479] *Ibidem*. p.143.
[480] *Ibidem*. p. 6.

> realidade através do zoneamento. O sistema de transportes foi enfocado como um sistema integrado e sua reformulação explicada pela necessidade de encontrar artérias principais que penetrassem até a área central, de criar vias de comunicação entre bairros e de construir uma rede de metropolitano[481].

O urbanista empregou também a conhecida imagem do plano da cidade, descrito como a mão com seus cinco dedos, e a referência à forma "tentacular".

> Tem-se, muitas vezes, comparado plasticamente o plano da cidade do Rio de Janeiro com a impressão que deixaria na greda uma forma de mão cujos cinco dedos estivessem afastados; a palma representando o centro comercial, a City, e os dedos representando as praias e os vales que se afastam do centro e que deram, muito naturalmente, lugar a expansão urbana sob forma tentacular[482].

Nota-se nas ideias do urbanista, nesse aspecto, uma continuidade com o pensamento sanitarista e com as concepções de engenheiros que, desde a segunda metade do século XIX, buscavam tratar a cidade como um "corpo", demonstrando sempre que possível o que deveria ser feito para "sanar" suas "doenças".

> Ao chegar ao Rio, admirou-me ver no bairro central esse engorgitamento de circulação, apesar de ter vindo de Paris, onde ela é ainda mais intensa, porém, talvez, mais bem organizada. É observando-se a circulação que se pode prever o futuro de uma cidade. Tratemos da congestão, sistema mórbido, para a cura do qual o único remédio é o remodelamento, ao menos parcial, das praças e das ruas; e no Rio isso é urgente[483].

A preocupação em "tratar" estende-se ao problema do saneamento, expresso pela metáfora da "digestão":

> Examinemos agora outra função: a digestão. As cidades como pobre gênero humano, devem eliminar as matérias inservíveis, pelas canalizações de águas, sistemas de esgotos, organizações essenciais à higiene urbana. Como o ser humano, a cidade deve digerir bem, ter rápida, completa e ordenada digestão, porque a intoxicação urbana, que provém de uma digestão má, deve ser mais temida do que a congestão circulatória[484].

As obras projetadas por Agache abarcavam também questões relativas à promoção da "salubridade", conjugando-se com as ideias de monumentalidade, embelezamento e melhoria na circulação de pessoas e mercadorias. Segundo o urbanista francês, a transformação do Rio

---

[481] REZENDE, Vera Lucia Ferreira Motta. Planos, regulação urbanística e intervenções no Rio de Janeiro: diferenças entre pensar e produzir a cidade. In: III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2014, p. 5.
[482] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.* p.137.
[483] *Ibidem*. p. 6-7.
[484] *Ibidem.* p. 6-7.

de Janeiro em uma metrópole moderna seria estéril se não fossem contemplados os problemas sanitários:

> Efetivamente, o urbanismo não consiste unicamente em dotar a cidade de todos os aperfeiçoamentos aparentes que comporta a arte urbana moderna, - mesmo quando a higiene e a estética harmonizam-se num conjunto feliz para a melhor disposição dos bairros, - ou a fim de criar avenidas grandiosas e espaços livres. As diferentes instalações dissimuladas nas profundezas do solo: rede de distribuição de água, rede de esgotos etc., que não estão às vistas e que constituem, no entanto, os órgãos essenciais da vida da cidade, merecem incontestavelmente igual consideração[485].

Nesse aspecto, ao abordar os problemas sanitários do Rio de Janeiro, Agache retoma as analogias entre a aglomeração urbana (cidade) com o organismo vivente (corpo humano). Relaciona o sistema muscular à rede das linhas de energia elétrica; os espaços livres, praças e jardins como um pulmão para a cidade; o sistema circulatório como composto pelas avenidas e ruas, que leva e reparte todos os pontos do corpo urbano.

> Saúde primeiro! Uma cidade pode provocar admiração pela majestade do seu decoro e beleza dos seus monumentos, mas se for insalubre não conseguirá reter os visitantes. (...) Ela deverá sujeitar-se rigorosamente às mesmas regras de higiene a fim de evitar a doença que desorganiza e destrói sempre as suas células ameaçando-lhe a existência[486].

As condições de salubridade eram examinadas, por fim, a partir da ideia de contraste, que existiria em toda parte, segundo o urbanista, haja vista, por exemplo, a existência das favelas, que sofrem com a falta de saneamento e conforto, embora estejam localizadas na região central e luxuosa, próximas de belos edifícios.

> Desprovidos de qualquer preparo, esses bairros são dos mais insalubres. As ruas só existem no estado de caminhos cheios de barrancos formados pelas chuvas. A água potável só chega em raros pontos (...). Não existem esgotos, o lixo é esparço sobre o solo e parece-nos supérfluo explicar como desaparecem as dejeções humanas. É verdadeiro milagre se as epidemias não visitam com frequência lugares tão sujos (...). Mas não é somente para os seus habitantes que esses bairros são perigosos, eles o são igualmente pela ameaça que constituem para o conjunto da coletividade urbana[487].

Em sua terceira conferência, Agache abordou as diferenças entre as cidades-jardins e as favelas, mostrando que, apesar criadas próximo a região central, as primeiras contavam com jardins públicos, organização e extensão restrita, enquanto as favelas eram formadas no

[485] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.* p.225.
[486] *Ibidem*. p.227.
[487] *Ibidem.* p.240.

alto dos morros e compostas por uma população "avessa à higiene", o que demonstra a visão preconceituosa e elitista do urbanista sobre as classes populares:

> As cidades-jardins são pequenas aglomerações satélites criadas perto de grandes centros e completamente autônomas, cuja extensão é restrita, sendo limitado o número dos seus habitantes. Possuem, como indica o nome, muitos jardins públicos e particulares, e a sua organização é estudada sob o ponto de vista social, formando uma entidade completa. A favela é também uma espécie de cidade-satélite de formação espontânea, que escolhe, de preferência, o alto dos morros, composta, porém, de uma população meio nômade, avessa a toda e qualquer regra de higiene[488].

Como forma de solucionar os problemas da salubridade, Agache sugere a revisão da concessão da *City Improvements*, de abril de 1857, devendo o governo federal retomar a tutela do serviço, tendo em vista que, "além da situação sanitária consideravelmente melhorada, resultará, para a administração um rendimento financeiro muito apreciável"*[489]*.

Dois aspectos do plano de remodelação de Agache merecem destaque, por sua relação com os objetivos e interesses da gestão de Prado Júnior. O primeiro refere-se à valorização da forma, da natureza e da beleza da cidade que, com sua relevância política e estética, é central ao projeto de afirmação do Rio de Janeiro como destino do turismo internacional.

Nos textos de Agache encontramos o destaque a temas contidos em outras descrições contemporâneas, como a ideia da íntima conjunção entre a cidade, a mata, a montanha e o mar. Esse traço distinguia o Rio de Janeiro de outras capitais, como a "cidade maravilhosa", comumente exaltada pelos turistas e motivo de orgulho para os habitantes[490]. O cenário exigia, no entanto, a construção de novos monumentos, ligado, também, a certa concepção da própria República, configuradas nas instalações projetadas para a Esplanada do Castelo.

> Não obstante ter cerca de 400 anos de existência, o Rio de Janeiro não pode guardar nenhuma lembrança verdadeiramente imponente do passado. As recentes transformações fizeram desaparecer, sob a enxada, grande número de ruas estreitas, de prédios guarnecidos de pesadas varandas, com fachadas incrustadas de azulejos, que davam ao Rio uma feição de velha cidade portuguesa a que, apesar da falta de higiene, possuíam toda a atração do pitoresco. Hoje em dia, grande decepção espera o viajante que aqui aporta em busca de cores locais. Já não existem moradias evocadoras da época da conquista portuguesa, e as próprias igrejas, exceção feita de N. S. da Candelária e da Matriz da Glória, não tem grandes aparências exteriores[491].

Uma das principais propostas de Alfred Agache ficou conhecida como a "Entrada do Brasil", a ser instalada nos terrenos abertos com o arrasamento, no espaço conquistado ao

[488] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.* p.20.
[489] *Ibidem*. p.248.
[490] *Ibidem.* p.83.
[491] *Ibidem*. p.84.

mar. Nesse ponto funcionaria o centro administrativo da capital e sua beleza e imponência deixariam o turista "admirado". A "Entrada do Brasil", em sua monumentalidade e grandeza, servindo à recepção de governantes e autoridades estrangeiras, seria formada por duas grandes avenidas e cercada pelo Palácio de Belas Artes, Palácio do Comércio e das Indústrias, Senado, Câmara dos Deputados e um auditório para congressos.

> Além de tudo, nos terrenos conquistados ao mar, frente à baía e em lugar de honra, se localizará o centro governamental federal num conjunto que dará a obra do homem, a nota grandiosa que ainda falta à cidade. O Rio de Janeiro oferecerá, assim, à admiração do visitante chegado por mar, uma entrada monumental, correspondente a importância e aos destinos da capital. (...) Concebida, além de tudo, para representar um papel decorativo, esta praça compreender dois níveis diferentes, e o seu contorno, é elevado cerca de um metro e cinquenta. (...) Assim, nos dias de parada, uma multidão de cem mil pessoas poderá, destas tribunas, gozar de um espetáculo que se desenvolve no planalto[492].

Para Lucia Costa, é importante perceber no projeto da "Entrada do Brasil" uma tentativa de domar a natureza, ainda ligada a aspectos "selvagens":

> Elementos da paisagem natural tais como montanhas, cachoeiras e florestas não eram valorizados no urbanismo da Escola Francesa de Belas Artes, cujas ideias Agache se empenhava em disseminar. Em outras palavras, eles não faziam parte do padrão cultural de desenho urbano que Agache estava tentando trazer para a cidade do Rio de Janeiro. Mais do que isto, montanhas e florestas simbolizavam um espaço urbano que estava ainda selvagem e primitivo, à espera de ser civilizado. Era necessário criar uma entrada monumental artificial para a cidade já que, sob o ponto de vista de Agache, a entrada monumental não existia[493].

A área proveniente da demolição do Morro do Castelo, com a com a Entrada do Brasil e o centro administrativo, foi objeto central da intervenção pensada por Agache, como tinha sido objeto de diversas proposições desde meados dos anos 1920[494]. Nela seria criado o Bairro do Castelo, destinado aos prédios das grandes administrações, como jornais, clubes e hotéis, que estariam situados em volta de uma praça em forma de trapézio, da qual irradiavam seis avenidas, buscando garantir uma fácil circulação em todas as direções[495]. Outra proposta que demonstra a preocupação em demarcar a história da cidade era o projeto de instalação de um monumento comemorativo da fundação do Rio de Janeiro, no sítio do antigo terreno, com a criação de um panteão[496].

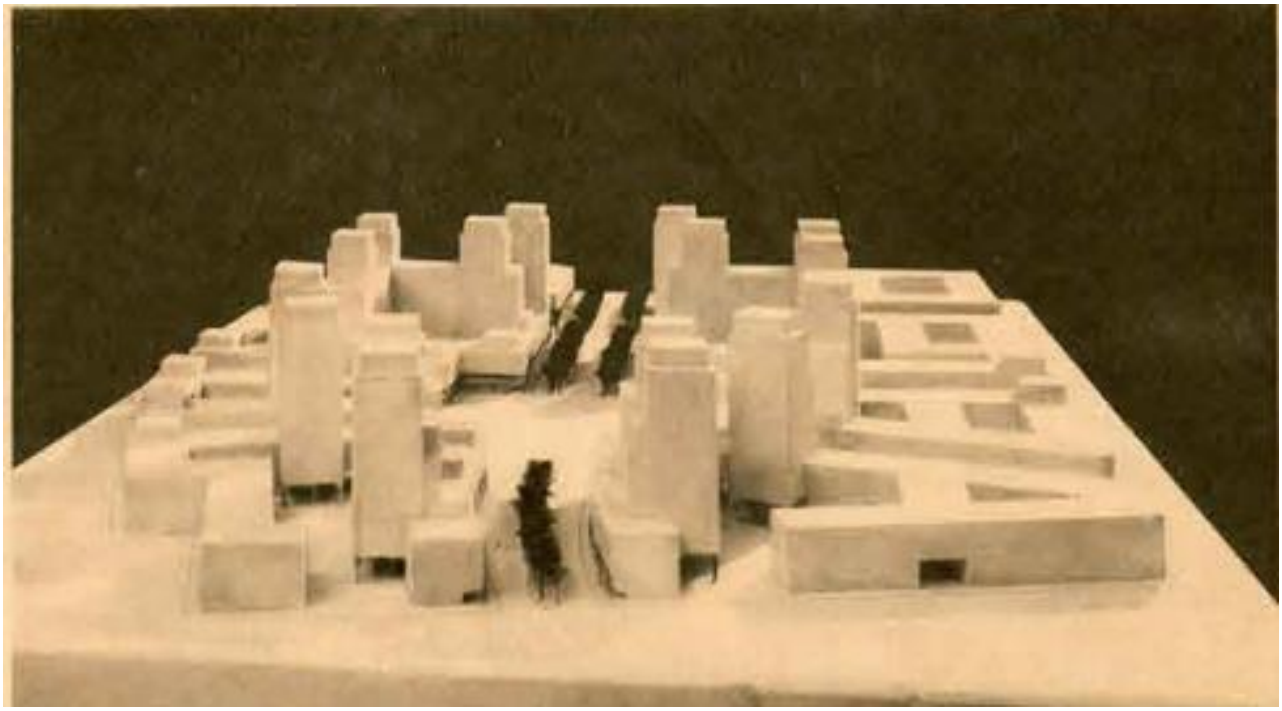
---

[492] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.* p.161.
[493] COSTA, Lucia M. Paisagem e cultura: Agache e a entrada do Brasil. *Revista Paisagem Ambiente Ensaios*. São Paulo, n. 13. p. 155.
[494] VILAS BOAS, Naylor e SEGRE, Roberto. Os caminhos projetuais até Agache. *Anais ENANPUR*. Belém, v. 12, n. 1, 2007.
[495] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.* p.167.
[496] *Ibidem*. p.168.

> A Prefeitura decidiu levantar um monumento que represente o vasto papel de um memorial e agrupar numerosas inscrições relativas a todos os cidadãos eminentes que através dos tempos tenham feito obra útil à capital. O monumento, que seria de granito cor de rosa, compõe-se de uma cripta e de uma plataforma-terraço. No centro da cripta e de modo a poder ser apercebida do alto, a placa comemorativa seria apresentada num quadro arquitetural bastante simples. (...) Vastas escadarias permitiriam ao público de alcançar a sua plataforma. Uma tribuna monumental permitiria, em certos dias de comemoração, colocar os oradores em valor. Enfim, na base do monumento e todo em volta, estátuas e baixo relevos inscreveriam, em bronze, a história da cidade[497].

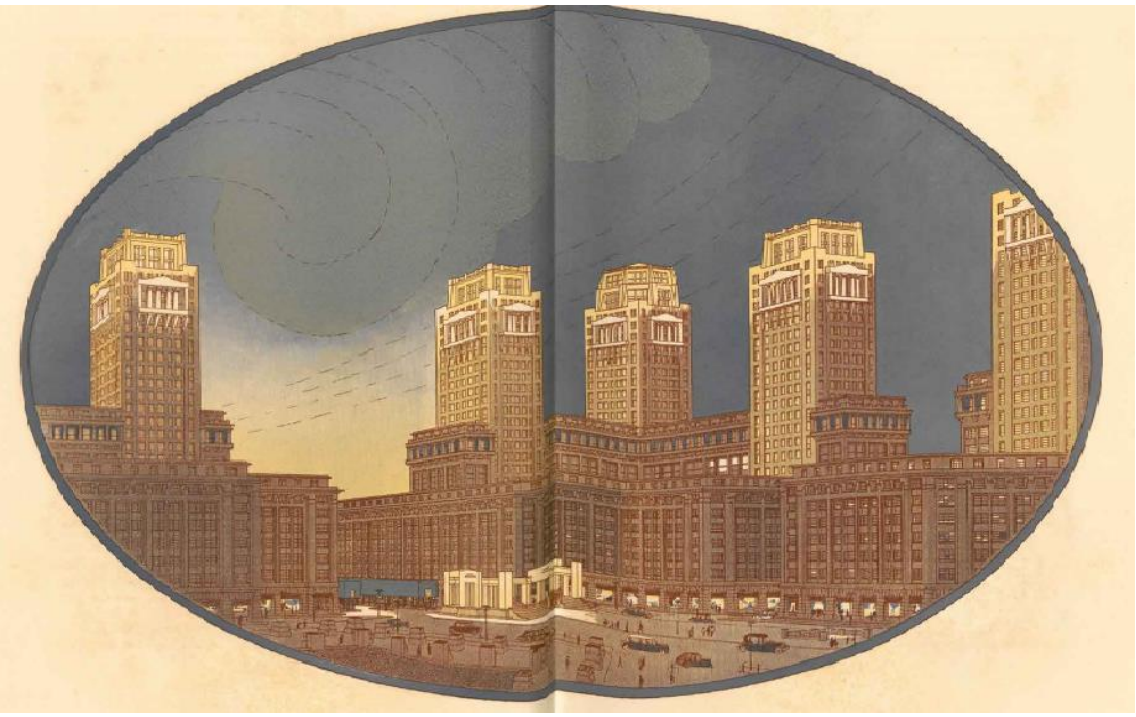
O Morro do Castelo, que fora demolido tendo como argumento do engenheiro Carlos Sampaio a necessidade de melhoria da circulação do ar, ganhava no projeto de Alfred Agache uma série de arranha-céus, conforme é possível observar nas imagens abaixo, com construções que deveriam variar de 25 a 100 metros de altura[498].

Figura 1– Estudo em volume do conjunto dos prédios na Praça do Castelo[499]



[497] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.* pp.218-219.
[498] O projeto apresentado por Alfred Agache recebeu duras críticas de Carlos Sampaio, pois o engenheiro destacava o que considerava ser a distância entre o projeto do urbanista projetava e aquilo que poderia ser realizado, de um ponto de vista prático e econômico. Cf. ARAUJO, Adauto Tavares. *Administração pública e reformas: um estudo sobre a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920 -1930).* Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2016. Ver também: KESSEL, Carlos. *Op. Cit.*
[499] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.* p.168.

Figura 2 – Perspectiva da praça do Castelo, como principal centro de negócios[500].



Do conjunto de materiais preparados por Alfred Agache e seu escritório para o Plano de Remodelação do Rio de Janeiro, destacavam-se as seguintes plantas e estudos:

> I – Estudo Geral – plano em escala 1:5000 apresentando as soluções para os principais problemas urbanos; (...) melhoramentos necessários na parte central da cidade, nos bairros residenciais (lagoa Rodrigo de Freitas) e nos subúrbios; II- Anteprojeto da Zona Central: plano em escala 1:2000 indicando os melhoramentos a fazer na zona limitada pela Avenida Francisco Bicalho, Avenida Rodrigues Alves, Arsenal da Marinha (...); III – Novos quarteirões na área resultante do desmonte do morro do Castelo e Ponta do Calabouço – projeto definitivo em escala 1:1000 dos arruamentos que foram aprovados pelo decreto n.2830, de 26 de junho de 1928. Maquete dessa zona, fixando o gabarito para as construções a serem realizadas, ou seja a limitação da densidade dessas construções, sob o ponto de vista da higiene e do tráfego. Planos definitivos, em escala 1:1000, das canalizações, luz, força e água. IV- Aterro do Saco da Glória: (...) arruamento da área do futuro aterro no saco da Glória, formando uma praça monumental (Porta do Brasil). V – Parte leste da cidade – Plano em escala 1:10.000 representando, com as principais vias de comunicações e dos traçados das estradas de ferro, as seguintes zonas: 1º prolongamento do porto comercial com a respectiva zona. 2º Porto industrial e zona industrial. 3º porto e zona para depósito de materiais e combustíveis. 4º zona de indústrias navais. 5º campo e porto de aviação. 6º espaços livres, parques e jardins. 7º zona residencial. 8º traçado das canalizações dos rios Jacaré, Faria e Timbó. VI – Luta contra as inundações – Plano em escala 1:25000 representando diversas soluções para as canalizações das águas pluviais. VII – Regulamento para construções e divisão de

[500] AGACHE, Alfred. *Op. Cit.* p.176-177.

> lotes – Estudos de lotes – Estudos para a modificação, de acordo com o futuro plano regulador Cidade, do atual regulamento de construções de divisões de lotes[501].

Não chegando a ser implementado, como sabemos, dadas as circunstâncias que levaram a uma mudança de regime, culminando na Revolução de 1930, o Plano Agache foi objeto de interesse de estudiosos de diversas áreas do conhecimento, historiadores, arquitetos e urbanistas.

Para Vera Lúcia Ferreira Motta Rezende,

> Se o plano contemplou propostas ligadas à estética da *École de Beaux-Arts*, com ênfase no academicismo e na monumentalidade, estas não limitaram a opção do autor pelo urbanismo como sociologia aplicada. (...) Encontra-se presente a ênfase na eficiência da cidade a ser alcançada através dos avanços na engenharia aplicados no conhecimento do objeto de estudo (aerofotogrametria) e nas propostas relacionadas à infraestrutura urbana[502].

Nessa leitura, o Plano Agache foi elaborado a partir da premissa da necessidade de submeter o espaço urbano às cobranças do setor industrial emergente, demandando obras infraestrutura viária e de saneamento, mas também voltadas ao embelezamento, a partir de valores estéticos formulados pela burguesia urbana[503]:

> O plano Agache responde à necessidade de adequar a cidade à existência de um setor industrial, que se tornara realidade a partir da Primeira Guerra Mundial, e reclamava por infraestrutura, além de prever obras de remodelação em resposta às expectativas de uma burguesia urbana inspiradas em um modelo europeu de cidade[504].

Segundo Fernando Diniz Moreira, o plano deve ser compreendido como um marco na evolução do urbanismo brasileiro e um dos principais exemplos do que era apregoado pela *Societé Française des Urbanistes*, criada em 1911, associação que teve Agache como um dos fundadores e secretário geral[505]. O plano tinha por objetivos resolver os problemas funcionais do Rio de Janeiro, dar-lhe uma feição de capital e incutir na mente de seus habitantes um ideal

---

[501] Conselho Municipal, 1929, p. 141-145.
[502] REZENDE, Vera Lucia Ferreira Motta. Planos, regulação urbanística e intervenções no Rio de Janeiro: diferenças entre pensar e produzir a cidade. In: III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2014, p. 4.
[503] REZENDE, Vera F. Evolução da produção urbanística da cidade do Rio de Janeiro. In: LEME, M. C. dos Santos (coord). *Urbanismo no Brasil: 1895-1965*. São Paulo: FUPAN e Studio Nobel, 1999, p. 39-70.
[504] *Ibidem.* p. 260.
[505] Fundada por Alfred Agache em 1911, a Sociedade Francesa de Urbanistas tem como foco realizar debates sobre as cidades, territórios e planejamento urbano a partir da visão dos urbanistas. Segundo seu siteo, a instituição é um local permanente de formação de urbanistas. Disponível em: https://www.urbaniste.com/qui-sommes-nous/#:~:text=La%20SFU%20est%20un%20lieu,de%20formation%20permanente%20des%20Urbanistes. Acesso em: 14 de fevereiro de 2024.

social de vida moderna, sem descurar de requerimentos funcionais, como zoneamento e tráfego[506]. Segundo o autor,

> O pensamento urbanístico de Agache apoiava-se em um tripé que unia diferentes tradições: a tradição Beaux-Arts, elementos da sociologia e a influência de outros autores fundadores da disciplina urbanística, como Camilo Sitte[507], Raymond Unwin[508], Patrick Geddes[509] e Daniel Burham[510] É este complexo e multifacetado pensamento urbanístico que será trazido ao Brasil, um país enredado no processo de reflexão sobre a sua própria identidade. Esse processo também envolveu posições conflitantes: se alguns procuravam construir a imagem do país como uma nação moderna, urbana e industrial, outros apontavam para as raízes agrárias e para a herança colonial. E todos esses campos eram marcados por um intenso nacionalismo[511].

Nina Rabha buscou sublinhar quais foram as principais características e contribuições do plano Agache, como no entendimento da cidade do Rio de Janeiro, que acabaram se perdendo com a não concretização do projeto, por conta da Revolução de 1930 e do fim da administração de Prado Júnior:

> Perderam-se, entretanto, muitas de suas contribuições, como a que entendia o Rio como sendo uma cidade moderna, porém comum, "se a extremidade de cada rua não ostentasse o azul magnífico do mar ou a luxuriante verdura da mata e se o relevo desigual do solo não contrariasse o aspecto, entrelaçado, das artérias". Ainda que a beleza e a estética construtiva fossem o modelo, e sua viabilidade estivesse ligada à divisão social e funcional do espaço urbano, por meio do zoning, com cada uso e cada atividade urbana em seu lugar, **a** qualidade ambiental merecia tratamento de destaque[512].

---

[506] MOREIRA, Fernando Diniz. Urbanismo e modernidade: reflexões em torno do Plano agache para o Rio de Janeiro. In: *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. V.9, N.2 / novembro, 2007. p. 95.

[507] Camillo Sitte nasceu em 1843, em Viena. Formado em Arquitetura, escreveu artigos de crítica de arte, produziu projetos de edifícios, planos gerais, novos bairros. Organizou a Nova Escola Oficial de Artes Aplicadas de Viena. Foi ativo nos campos do debate e do projeto urbano. KOHLSDORF, Maria Elaine. A presença de Camillo Sitte. *XI Encontro Nacional da Associação Nacional de pós-graduação e pesquisa em planejamento urbano e regional – ANPUR.* Salvador, 2005.

[508] Raymond Unwin (1863-1940) nasceu na Inglaterra, ao estudar na Madgelen College School, tornou-se aprendiz de engenharia e arquitetura. Era um socialista militante, atuando como engenheiro e arquiteto e planejando vilas operárias. Se inseriu na controvérsia entre cidades-jardim e subúrbios-jardim, defendendo que estes últimos eram uma forma válida de ordenação e controle da expansão das cidades. Cf. COSTA, Luiz Augusto Maia. Planejamento e socialismo: notas para uma biografia intelectual do urbanista Raymond Unwin. *Oculum ens*. Campinas, v. 12, Jan/Jun 2015, p. 99-109.

[509] Patrick Geddes (1854-1932), biólogo e filósofo escocês, preocupado com planejamento urbano e com educação.

[510][510] Daniel Hudson Burnham (1846-1912) foi um arquiteto e designer urbano estadunidense. Diretor de Obras da Exposição Mundial, em Chicago, assumindo um papel de liderança na criação de plano diretores para o desenvolvimento de uma série de cidades nos Estados Unidos. Disponível em: https://architectuul.com/architect/daniel-burnham

[511] MOREIRA, Fernando Diniz. Urbanismo e modernidade: reflexões em torno do Plano agache para o Rio de Janeiro. In: *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. V.9, N.2 / novembro, 2007. p. 97.

[512] RABHA, p. 219.

A autora ressalta a tarefa de Agache de criar um plano urbanístico capaz de transformar profundamente o Distrito Federal, tanto em termos funcionais, como estéticos e socioeconômicos. Para isso, voltou-se um olhar para a reforma ocorrida em Chicago, em 1908, principalmente nas proposições relativas a uma ideia de monumentalidade que seria alcançada pelos conjuntos arquitetônicos e urbanísticos de caráter cívico[513].

Renato Gama Rosa sugere, por fim, uma sinergia entre a ação do Executivo federal e o municipal, expressa no Plano de Agache, no que se refere ao projeto rodoviarista de Washington Luís expresso no lema "governar é abrir estradas", a que se associava Prado Júnior, presidente da Associação de Estradas de Rodagem, como referido acima neste trabalho. Nesse contexto, tem como pano de fundo o aumento exponencial de importação de veículos no Brasil desde o início do século XX, saltando de 600 automóveis em 1908 para 12.995 em 1923, e alcançando em 1929 a marca de 53.298 importações[514].

> As duas grandes avenidas de penetração na cidade, citadas no Plano eram justamente a Rio-São Paulo e a Rio-Petrópolis, que funcionariam como os dois eixos principais e as vias dominantes do sistema circulatório proposto. Estas duas estradas seriam as responsáveis por canalizar as maiores correntes de veículos automotores que buscassem a cidade do Rio, vindo da região serrana do Estado, ou dela partindo para os centros populosos do interior[515].

As estradas de rodagem abertas na gestão de Prado Junior na Prefeitura do Distrito Federal faziam parte desse plano maior, capitaneado pelo presidente da República. Fortalecia-se também a ideia de que as ferrovias já não bastavam como alternativa viária, tendo em vista que não se interligavam, cabendo às rodovias atender ao desenvolvimento do país[516]. Exigia-se, desse modo, a intervenção estatal na criação de políticas públicas para o incremento da malha rodoviária no Brasil.

Como assinalado por Grandi e Huertas, no entanto, outros interesses existiam por trás do ideário rodoviarista, como, por exemplo, a valorização dos terrenos que estavam longe da malha ferroviária, a facilitação da locomoção das famílias ricas até suas posses mais distantes,

---

513 COSTA, Lucia M. Paisagem e cultura: Agache e a entrada do Brasil. *Revista Paisagem Ambiente Ensaios*. São Paulo, n. 13, p. 150.

514 COSTA, Renato da Gama-Rosa. Do discurso ao plano: o automóvel na cidade do Rio de Janeiro (1900-1946). In: *Revista Tessituras*. Nº 5, julho/2013, p. 13.

515 *Ibidem*, p. 13.

516 ARQUIVO NACIONAL,. *Washington Luís* (verbete). Centro de Referência de Acervos Presidenciais. Disponível em: http://presidentes.an.gov.br/index.php/arquivo-nacional/58-servicos/descricoes-arquivisticas/162-washington-luis#:~:text=Seu%20governo%20tinha%20como%20lema,a%20desenvolver%20todo%20o%20Estado

além da afirmação da ideia de liberdade associada à posse do próprio automóvel como veículo para seu deslocamento, sem necessitar da rigidez do "coletivismo" do trem[517].

O projeto formulado por Alfred Agache, como não poderia deixar de acontecer, teve forte reverberação nas sessões do Clube de Engenharia. A mais enfática delas foi o discurso do engenheiro Costa Moreira na sessão de 2 de janeiro de 1929, que criticou duramente o urbanista, após a publicação de sua entrevista ao jornal argentino *La Nacion*. Em sua fala, Moreira defendeu a ação da engenharia brasileira e o legado das gestões de Paulo de Frontin e Carlos Sampaio à frente do Distrito Federal, uma vez que, em sua visão, as declarações do urbanista desconsideravam essas colaborações no planejamento da cidade:

> Eu diria: é tempo ainda Exmo. Sr. Prefeito do Distrito Federal, de, ouvindo a engenharia brasileira, que nunca falhou, até hoje, aos desígnios dos poderes públicos, modificar tudo que de nebuloso, rebarbativo, errado e iludido, por não ser possível, talvez apanhar bem os nossos fenômenos, apresenta o Sr. Agache, a cuja competência, entretanto, de urbanista espetaculoso, idealista, sonhador e emérito decorador paisagista rende o devido culto quem vos dirige a palavra. (...) Meus senhores na presidência do Dr. Rodrigues Alves houve uma grande realização, em que o nosso Presidente [refere-se a Paulo de Frontin, presidente do Clube] talhou, traçou a avenida Central, mas depois disso, o Sr. Agache diz que houve uma interrupção. Onde estão os grandes serviços prestados pelo nosso próprio Presidente, na Prefeitura, durante a Presidência do Sr. Delfim Moreira? Onde estão os grandes serviços prestados pelo Prefeito Carlos Sampaio, com o arrasamento do moro do Castelo e o aterro fronteiro, do qual hoje se utiliza o Sr. Professor Agache para fazer suas decorações paisagistas?[518]

Nota-se, na expressão de Costa Moreira, uma tentativa de diminuir o projeto de Agache a questões meramente de embelezamento e paisagismo, na sugestão de que o arquiteto fazia decorações paisagistas, acusando-o também de "plágio":

> Vê-se bem, a injustiça desse homem, que quer destacar dois períodos para salientar sua influência, quando ela não é mais nada, conforme se verá pelo seguimento da minha exposição, do que a cópia do que já tem sido feito por brasileiros; e, assim, terá cabimento a designação de plágio técnico, que o Exmo. Sr. Presidente desta Casa gentilmente me fez retirar, quando formulei o primeiro requerimento, na última reunião. O Sr. Presidente verá que o plágio é completo[519].

As críticas mais veementes de Costa Moreira referem-se à questão da esplanada do Castelo, porque, na visão do engenheiro, Agache não reconhecera o trabalho feito por Carlos Sampaio, além de criar limitações desnecessárias, como por exemplo, a altura dos prédios em até 100 metros:

---

[517] GRANDI, Guilherme e HUERTAS, Daniel. Dos primórdios à institucionalização do rodoviarismo no Brasil (1893-1945). In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, a. 184(491). Jan/abr 2023, p. 26-27.
[518] *Revista do Clube de Engenharia*, nº 32, 1930, p. 555-556.
[519] *Ibidem*. p.556.

> Por que limitar essa altura? Onde o motivo da limitação? Se há lugar em que se possam construir grandes "arranha-céus", é a esplanada do Castelo, porque a base é rocha e é justamente o ponto do Rio de Janeiro em que mais levantados edifícios se poderão fazer. Nem há inconveniente algum, sob o ponto de vista da ventilação, porque esses edifícios não serão uns em cima dos outros, deixarão espaços bastante para a ventilação e a ventilação que ganha a cidade, com o arrasamento do morro do Castelo, está garantida pelas largas ruas que são abertas.

A questão da construção da Entrada do Brasil também foi assinalada por Costa Moreira, pelo fato dele próprio ter apresentado a mesma ideia ainda em 1920, bem como Carlos Sampaio, que encaminhara proposta que, apesar de menos elegante, ainda era bonita[520].

> É uma monstruosidade substituir a bela curva de uma enseada da nossa baía por uma linha reta, aterrando uma boa parte da baia, em local onde a profundidade marcada na minha planta vai de 7m30 para um cais que não é de desembarque, que não é doca, para um cais de aformoseamento... Nem de aformoseamento, porque é de enfeiamento (risos). (...) Isto é horrível, e eis o motivo da minha conferência: apelo para os poderes públicos, a fim de que que não se consuma semelhante atentado. E o pior de todos. Só se deve construir cais em linha reta, quando se trata do acostamento de navios ou de doca, porque as linhas do litoral, em geral, são curvas[521].

Elencava, ainda, uma série de críticas a outros elementos do projeto, como, por exemplo, a escolha da criação de túneis ligando o continente à Ilha do Governador, uma vez que seria mais fácil e menos "exuberante" a construção de pontes, proposta já antiga, que existia há mais de oitenta anos, bem como a colocação de palmeiras imperiais, que já existem e são apenas decorativas[522].

Em sua conclusão, Costa Moreira solicitou a nomeação de uma comissão formada por engenheiros nacionais para examinar e comparar tudo o que dizia respeito aos melhoramentos da cidade[523]. Paulo de Frontin, como presidente do Clube de Engenharia, respondeu a solicitação nos seguintes termos:

> Se antes de aprovado, por Decreto, o plano, for consultado o Club de Engenharia, ele terá a maior satisfação em emitir parecer, nomeando para isso uma comissão, discutindo o assunto nas reuniões do Conselho Diretor e votando conclusões. Dada, porém, a hipótese de não ser consultado, como também poderemos formular, opiniões, mesmo sem a consulta, principalmente quando se trata de reivindicar elementos de trabalho e de glória da engenharia nacional, teremos o direito de examinar e criticar devidamente o projeto a ser organizado[524].

[520] *Ibidem*. p.557.
[521] *Ibidem*. p.558.
[522] *Ibidem*. p.557.
[523] *Revista do Clube de Engenharia*, nº 32, 1930. p.561.
[524] *Ibidem*. p.561.

Como é possível observar, havia certo sentimento de desprestígio por parte dos engenheiros nacionais com a contratação de um urbanista estrangeiro para a confecção do plano para a capital federal. Até aquele momento, o campo da engenharia havia dominado os debates sobre a cidade. Lúcia Silva sublinha que "apesar dos protestos da área (...), a Prefeitura não envolveu os técnicos nacionais no processo de confecção do plano"[525]. A autora também destaca que, mesmo Alfred Agache sendo acusado de plágio, Prado Júnior "não se intimidou e manteve os profissionais nacionais fora das discussões"[526].

Para Fernando Diniz Moreira, apesar das críticas terem sido motivadas por disputas profissionais ou por contendas políticas, elas também se dirigiram ao plano em si e aos aspectos culturais. Por exemplo, existiria certa diferença fundamental entre a cidade europeia e a cidade americana, não havendo um consenso sobre a qual ritmo do progresso o Brasil deveria se submeter, o padrão norte-americano ou europeu, diretamente ligando ao projeto de modernidade que se encontrava em discussão no período[527].

O Plano Agache foi entregue à Prefeitura do Distrito Federal em 1930, não tendo sido colocado em prática, tendo em vista os desdobramentos da Revolução de 1930 e "por ter sido considerado uma proposta conservadora e mais compatível aos desejos e aspirações da República Velha"[528] - expressão que passaria a definir o período da Primeira República, cunhada na década de 1930, no regime de Getúlio Vargas.

Não tendo sido implementado, Nina Rabha destacou a importância do Plano Agache para as ações do funcionalismo municipal:

> O Plano Agache permaneceu como instrumento geral de estruturação das diferentes ações sobre o espaço urbano no ideário do funcionalismo municipal, que sutilmente incorporou suas recomendações para a edição de novos regulamentos, na tradicional atuação de confecção dos projetos de alinhamentos ou em intervenções isoladas[529].

Segundo José Teles Mendes, o Plano Agache influenciou o Primeiro Código de Obras do Distrito Federal, em 1937, bem como a construção da Avenida Presidente Vargas, que se baseou na proposta de abertura de um eixo leste-oeste ligando o centro da cidade com os subúrbios, que seria implementada na gestão de Henrique Dodsworth na Prefeitura (1937-1945)[530].

---

[525] SILVA, Lucia. *Op. Cit*. p. 74.
[526] *Ibidem*. p. 74.
[527] MOREIRA, Fernando Diniz. Urbanismo e modernidade: reflexões em torno do Plano agache para o Rio de Janeiro. In: *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. V.9, N.2 / novembro, 2007. p. 107.
[528] RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias. *Op. Cit*. p.218.
[529] *Ibidem*. p. 220.
[530] MENDES, José Teles. O Plano Agache: propostas para uma cidade-jardim desigual. *Revista Habitus*. IFCS/UFRJ, Rio de Janeiro, v. 10, n.2, p. 117-118.

As trajetórias dos dois prefeitos analisados ao longo deste capítulo, foram sintetizadas no quadro abaixo.

Quadro 3 – Alaor Prata e Antônio Prado Junior[531]

Engenheiro	Nascimento	Origem familiar	Formação	Sociedade Civil	Política	Trajetória Profissional
Alaor Soares Leme Prata	Uberaba, 17 de junho de 1822.	Major Feliciano Soares e Mathilde Prata Soares	Escola Politécnica de São Paulo	O Triângulo e Gazeta de Uberaba; Fluminense Footbal Club	Vereador e Prefeito de Uberaba; Deputado Federal de Minas Gerais; Prefeito do Distrito Federal; Partido Republicano Mineiro	Estrada de Ferro Mogiana; Comissão de Obras Públicas; Secretário Estadual de Agricultura, Viação e Obras Públicas (Minas Gerais)
Antonio Prado Junior	São Paulo, 5 de abril de 1880.	Antonio da Silva Prado e Maria Catarina da Costa Pinto	Escola Politécnica de São Paulo	Automóvel Club do Brasil; Associação de Estradas de Rodagem; Associação Brasileira para prevenção de Acidentes; Club Atlhetico Paulista	Prefeito do Distrito Federal; Deputado Estadual de São Paulo	Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Alaor Prata e Prado Junior são figuras representativas de um novo tempo na administrativa do Distrito Federal. Diferentemente dos engenheiros-protagonistas, não eram nascidos no Rio de Janeiro e não tinham trajetória profissional e/ou política na cidade. Foram convidados para representar ainda mais claramente as oligarquias mineiras e paulistas que tinham planos específicos para a capital Federal, conforme foi possível perceber neste capítulo.

[531] As referências das informações compiladas no quadro estão ao longo desta tese.

Enquanto Alaor Prata mobilizou os membros de dentro da estrutura administrativa para pensarem sobre a cidade, criando uma série de comissões sublinhadas no capítulo, Prado Junior delegou a um urbanista francês a missão de projetar uma intervenção na urbe. O discurso de contenção de despesas tão apregoado por Prata foi deixado de lado pelo seu sucessor, que apesar de não ter conseguido colocar em prática as mudanças, encomendou um arrojado plano de melhoramentos da cidade.

A partir da pesquisa sobre a gestão de Antônio Prado Junior na Prefeitura do Rio de Janeiro foi possível perceber o protagonismo conferido ao arquiteto, por opção do chefe do executivo municipal. Examinar o plano proposto pelo urbanista francês é também compreender como as classes dominantes do período se organizaram para direcionar o desenvolvimento urbano da capital republicana.

Maurício Almeida Abreu destacou, no plano de Agache, a previsão de um alto número de desapropriações de áreas em bairros centrais que sobreviveram às reformas Passos, Frontin e Sampaio, bem como a eliminação das favelas como como propostas ensejadas para a população mais pobre, em contraste com as regiões mais abastadas, que receberiam melhoramentos, tornando-se cidades-jardins[532].

Deste modo, é possível compreender que a remodelação da capital federal representava então uma das faces visíveis do poder das oligarquias e da burguesia urbano industrial, que ao empreenderem as transformações na cidade, adequavam-se ao sistema capitalista, visando a ampliação da infraestrutura e o embelezamento, bem como apartar parte da população de determinados espaços.

Foi possível depreender, também, a institucionalização do rodoviarismo na gestão municipal, em consonância com o que estava ocorrendo em outras regiões do país e do projeto dirigido por Washington Luís. Destaca-se, por fim, o aprofundamento da questão turística, representada pelos novos hotéis e no projeto desenhado pelo urbanista francês.

[532] ABREU, Mauricio de Arruda. *Evolução urbana do Rio de Janeiro.* 4º ed. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2008. p. 86-87.

4 PARA ALÉM DE INTERVENTORES: AMPLIANDO O PAPEL DOS PREFEITOS DO DISTRITO FEDERAL NA PRIMEIRA REPÚBLICA

Neste capítulo, temos por objetivo compreender a organização político-institucional do Distrito Federal, o que tomamos como condição para a construção de um panorama para análise dos discursos e ações dos engenheiros e da engenharia na prefeitura da antiga capital do Brasil. Importa-nos, assim, examinar a estrutura administrativa criada pela Constituição de 1891 e pela Lei Orgânica do Distrito Federal, de 1892 e assinalar a disposição das secretarias comandadas pelo poder executivo municipal. Para tal propósito, são analisadas mensagens enviadas pelos engenheiros-prefeitos ao Conselho Municipal e decretos do poder executivo, no recorte delimitado pelo período de suas gestões.

Para fins de contextualização, tomamos por base uma série de organogramas produzidos pela equipe do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro (AGCRJ) sobre a administração municipal. Elaborados para compor o livro *Administração Pública Municipal; a estrutura e os titulares:* da comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012), editado pela referida instituição, os esquemas sinalizam a estrutura administrativa no período de gestão de cada prefeito, marcando a criação de novos órgãos e diretorias, a exclusão e a incorporação de outras, com prioridade às unidades ligadas diretamente ao gabinete do prefeito[533]. Trata-se de importante material, facilitando o "o trabalho de pesquisadores que se dedicam à história administrativa do Rio de Janeiro" e servindo de apoio ao arranjo da documentação do AGCRJ[534].

Na nota técnica que apresenta a pesquisa do AGCRJ, Sandra Horta joga luz sobre a importância da utilização das fontes oficiais para a pesquisa de trabalhos historiográficos sobre a cidade, demonstrando uma série de usos possíveis:

> As publicações oficiais são fontes inesgotáveis de pesquisa e contemplam muito mais do que a divulgação das legislações e atos processuais e administrativos da administração pública. Nelas estão contidos os fatos que contribuem para o conhecimento da história do Rio de Janeiro, e que permitem a reflexão sobre problemas urbanos, a evolução da cidade como um organismo vivo, repleto de história, com seus lugares de memória, os antagonismos e os conflitos entre grupos de interesses distintos, os hábitos da população, enfim, as mudanças,

533 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. *Administração pública municipal: a estrutura e os titulares: da Comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Casa Civil/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014.

534 HORTA, Sandra. Notas técnicas. In: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. *Administração pública municipal: a estrutura e os titulares: da Comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Casa Civil/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014. p. 14.

> transformações, continuidades e descontinuidades do processo histórico, fonte imprescindível para quem deseja estudar a cidade em seus inúmeros aspectos[535].

Neste capítulo, nos utilizamos de documentação oficial como principal fonte para o entendimento da dinâmica administrativa. A análise dos textos baseou-se na contribuição teórico-metodológica do sociólogo francês Pierre Bourdieu, que salientou a necessidade de considerar, no estudo dos órgãos de governo, a existência um "ponto de vista oficial", "instituído enquanto ponto de vista legítimo, isto é, enquanto ponto de vista que todo mundo deve reconhecer, pelo menos dentro dos limites de uma determinada sociedade". Desse modo, segundo o autor, nos documentos oficiais "o capital simbólico pode ser oficialmente sancionado e garantido, além de instituído juridicamente pelo efeito da nominação oficial". A nominação oficial, isto é, o ato pelo qual se outorga a alguém um título, uma qualificação, socialmente reconhecida, é uma das manifestações mais típicas do monopólio da violência simbólica legítima, monopólio que pertence ao Estado ou a seus mandatários[536].

Os textos redigidos ou produzidos com a colaboração dos engenheiros prefeitos, quando no exercício do poder executivo, podem ser entendidos como correspondendo a esse "ponto de vista oficial, que é o ponto de vista das autoridades e que se exprime no discurso oficial[537]". Como representantes e gestores da cidade, esses atores dirigiram mensagens ao Poder Legislativo e colaboraram na proposição de medidas, consolidadas pela elaboração de decretos e leis, que seguem determinados ritos políticos e administrativos, atendendo à normas que estabelecem sua obrigatoriedade e periodicidade, como no caso da emissão das mensagens, que funcionavam como uma espécie de relatório de gestão. Deste modo, seus textos devem ser lidos considerando essa especificidade, pois expressam – a partir da visão normativa e oficial –, uma versão do relatado (ações passadas) e a prescrição de ações dirigidas a um futuro próximo que, para além de uma versão linear, consiste em um ponto de chegada, ainda que provisório, das disputas de interesses em torno da gestão.

Longe de constituir o resultado de um consenso, para Bourdieu "o discurso administrativo, através das diretivas, ordens, prescrições, etc., diz o que as pessoas têm de fazer, *considerando o que elas são*"[538].

---

[535] HORTA, Sandra. Notas técnicas. In: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. *Administração pública municipal: a estrutura e os titulares: da Comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Casa Civil/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014. p. 14.
[536] BOURDIEU, Pierre. *Coisas Ditas*. São Paulo: Brasiliense, 2004. p. 163-164.
[537] *Ibidem*. p. 164.
[538] *Ibidem*. p. 164.

O esforço de apresentação da estrutura de governo da cidade do Rio de Janeiro, como condição da análise do discurso oficial, nos obrigou a um retorno ao período do Império, tendo em vista que características singulares do antigo "município neutro" permaneceram com o advento da República. O Ato Adicional de 1834 à Constituição de 1824 criou o município neutro, sede da monarquia. Com a promulgação do novo regime, em 1889, foi criada uma regulamentação para a cidade e, no 15 de novembro, no mesmo decreto que proclamou a República como forma de governo, ficou decidido que o território do município neutro ficaria provisoriamente sob a administração do governo provisório, constituindo a cidade do Rio a sede do poder federal[539].

A situação de provisoriedade do município neutro permaneceu até 1891, quando se definiu o destino da antiga sede da corte imperial. No segundo artigo da Constituição de 1891 ficou estabelecido que o antigo município neutro constituiria o Distrito Federal, mantendo o status de capital na recente república, até a futura construção de uma nova capital, na região do planalto central do Brasil:

> Art 2º - Cada uma das antigas Províncias formará um Estado e antigo Município Neutro constituirá o Distrito Federal, continuando a ser a Capital da União, enquanto não se der execução ao disposto no seguinte.
> Art 3º - Fica pertencendo à União, no planalto central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada para nela estabelecer-se a futura Capital federal[540].

Segundo Américo Freire, o texto da Constituição de 1891 buscou fixar dois dispositivos principais acerca da organização político-administrativa do Distrito Federal, inspirado, o primeiro, no modelo norte-americano, tendo o segundo características próprias, decorrentes da formação e da consolidação do regime republicano no Brasil:

> Seria do Congresso Nacional a atribuição de legislar sobre o Distrito Federal. A medida, diretamente inspirada no referido modelo norte-americano, possuía o objetivo de manter o novo ente político que estava sendo criado na órbita dos poderes centrais. Ressalvadas as restrições especificadas na legislação federal, o Distrito seria governado por autoridades municipais. Ao contrário da anterior, esta resolução fugiu inteiramente do espírito que conduzira a criação do Distrito de Colúmbia, uma vez que definiu constitucionalmente o regime pelo qual deveria ser organizada a sede de governo brasileira[541].

A Carta Magna de 1891 tratou com brevidade sobre o Distrito Federal. Na sessão legislativa subsequente, deputados e senadores prosseguiram nos debates e trabalhos sobre a

[539] Artigo 10, Decreto nº 1 de 15 de novembro de 1889.
[540] Constituição de 1891.
[541] FREIRE, Américo. *A política na e da capital da República.* Anpuh, 2003. p. 1 e 2.

questão da disposição que seria dada à capital federal, o que resultou na Lei Orgânica do Distrito Federal, cujo projeto foi apresentado ao Congresso no ano seguinte.

A forma pela qual o Distrito Federal seria organizado foi estabelecida com a promulgação da Lei Orgânica do Distrito Federal (Lei 85, de 21 de setembro de 1892[542]) que, em linhas gerais, definiu que a capital seria gerenciada por um conselho deliberativo (ou municipal), eleito através do voto, e por um prefeito, nomeado pelo presidente da República.

Marcelo Magalhães destaca que a Lei Orgânica do Distrito Federal trouxe como mudança fundamental o fato de que, no lugar do antigo Conselho de Intendência Municipal, que exercia funções das três esferas de poder, foram criados dois poderes distintos: o executivo, representado pela figura inédita do prefeito, e o Legislativo, exercido pelos membros do Conselho Municipal, chamados de intendentes[543].

O fato de a escolha do prefeito ser prerrogativa do presidente da República fortaleceu o entendimento de que o chefe do executivo municipal seria um mero interventor do primeiro no Distrito Federal. Ainda para Magalhães, os estudos produzidos na década de 1980 endossaram a imagem do prefeito como interventor, ao apresentarem uma capital despolitizada e com organização política inconsistente[544]. Na direção apontada em trabalhos mais recentes, escritos pelo próprio Magalhães, por Surama Pinto[545] e por Américo Freire, partilhamos do entendimento de que, para além de mero interventor, o prefeito desempenhava um papel fundamental na cidade, participando de embates e respondendo aos mesmos e integrando-se ativamente à vida política, conforme esperamos demonstrar ao longo desta tese.

Além do Conselho Municipal e do poder executivo, representado pelo prefeito, a capital federal contava com outra instituição importante para discussão dos rumos da cidade: o Senado Federal, que desempenhava papel de destaque na estrutura política do Distrito Federal. Em um primeiro momento, cabia aos senadores sancionar a escolha do prefeito, prerrogativa que foi extinta no governo Campos Sales. O Senado, entretanto, manteve o poder de apreciar os vetos do prefeito às leis aprovadas pelo Conselho Municipal. Assim, na análise de Surama Pinto:

---

[542] Publicada em 21 de setembro de 1982. Disponível para consulta em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-85-20-setembro-1892-541262-publicacaooriginal-44822-pl.html#:~:text=Estabelece%20a%20organiza%C3%A7%C3%A3o%20municipal%20do%20Districto%20Federal.&text=Art.,e%20contin%C3%BAa%20constituido%20em%20municipio.

[543] MAGALHÃES, Marcelo de Souza. *Ecos da política: os poderes municipais e os habitantes da cidade (Rio de Janeiro, 1892-1902).* Rio de Janeiro: MauadX e Faperj, 2023. p. 30.

[544] MAGALHÃES, Marcelo de Souza. *Op. Cit*.

[545] PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit*.

> O poder de apreciação dos vetos do prefeito às resoluções do Legislativo local conferia ao Senado um importante papel (...). Nas querelas envolvendo o Executivo e o Legislativo locais, o Senado funcionou como árbitro, cabendo-lhe na resolução de questões de litígio a palavra final. Mas seria equivocado pensar que esse papel foi exercido de forma arbitrária, sem regras, de maneira despótica ou dando sempre aquiescência aos atos dos prefeitos. Por mais controverso que pareça, como um espelho de duas faces, no exercício de uma prerrogativa que lhe foi conferida pela legislação do período visando esvaziar o jogo político carioca, a Câmara Alta acabou sendo em alguns momentos uma espécie de fiador do espaço de ação do Conselho Municipal[546].

Segundo Américo Freire, a organização político institucional do Distrito Federal assentou-se na distribuição e na divisão em quatro poderes[547], o que, na visão do autor, fez com que o "modelo de capital vitorioso consistiu em um conjunto institucional de difícil manejo com a presença de diferentes níveis (federal e municipal) e sem um claro centro de gravidade"[548].

A Lei Orgânica definiu que as funções legislativas seriam exercidas pelo Conselho Municipal, que inicialmente deveria ser composto por vinte e um intendentes, eleitos, cada um, para um mandato de três anos. Uma lista extensa de incumbências do órgão foi descrita no décimo quinto artigo da referida lei, dentre as quais podemos destacar a organização do serviço de arrecadação da prefeitura, a fiscalização das obras, a criação de código de posturas, a conferência das atribuições especiais do prefeito, a regulação do serviço de higiene municipal, bem como a regularização da abertura de ruas e o seu embelezamento[549].

Em relação ao poder executivo municipal, a Lei Orgânica estabeleceu, além da nomeação feita pelo presidente (e sancionada pelo Senado), que o prefeito era responsável pela administração da cidade pelo período de quatro anos, com as seguintes competências: executar as deliberações do Conselho Municipal, após a sua promulgação; fazer a arrecadação das rendas municipais; e formular a proposta do orçamento. Por fim, definiu-se a obrigatoriedade de o prefeito apresentar, pessoalmente, um relatório circunstanciado de suas ações, bem como as proposições futuras, na abertura da sessão ordinária do Conselho Municipal de cada semestre[550], o que denotava a tentativa de mostrar certo equilíbrio entre os poderes e a deferência que o prefeito deveria prestar aos intendentes municipais.

---

[546] PINTO, Surama Conde Sá. *Op. Cit*. p. 111-112.
[547] Os poderes seriam: Presidência da República, Prefeitura do Distrito Federal, Conselho Municipal e Senado Federal.
[548] FREIRE, Américo. *Uma Capital para a República: poder federal e forças políticas locais no campo político carioca*. Rio de Janeiro: PPGHIS UFRJ, 1998, tese de doutorado. p. 65.
[549] Lei 85/1892 – Lei Orgânica do Distrito Federal – Artigo 15.
[550] Lei 85/1892 – Lei Orgânica do Distrito Federal – Artigo 19.

Uma das atribuições que demonstrava o poder conferido ao executivo municipal está descrita no vigésimo artigo da lei orgânica, que versa sobre a possibilidade de veto ou suspensão de qualquer ato do Conselho.

> Art. 20. O prefeito suspenderá a execução de qualquer ato emanado do conselho, opondo-lhe veto, sempre que ele estiver em desacordo com as leis e regulamentos em vigor no Distrito Federal[551].

O órgão responsável por analisar o veto do prefeito, por sua vez, como referido, era o Senado Federal. Este receberia as razões do mesmo por escrito e teria o poder de decidir se o ato suspenso pelo executivo municipal violava ou não a Constituição e as leis federais, bem como as leis e regulamentos da cidade, o que sugeria enfraquecer parcialmente a ação do Conselho Municipal diante do prefeito. A Lei Orgânica conferia um prazo de cinco dias, a partir do conhecimento do prefeito sobre o ato, para o encaminhamento de seu veto.

Segundo Marcelo Magalhães,

> Embora o Conselho Municipal pareça ficar enfraquecido pela lei de 1892, devido ao fato de não lhe ter sido atribuída a competência para avaliar os vetos dos prefeitos, acabou mais forte que Executivo. Isso porque a Lei nº 85 incumbia ao Conselho Municipal o total de 37 atribuições. Cabia ao Conselho cuidar de temáticas como: funcionalismo municipal, orçamento, impostos, empréstimos, patrimônio, desapropriação, posturas municipais, compra de imóveis, obras etc. Devido ao elevado número de atribuições, o Executivo Municipal acabava dependendo das deliberações do Legislativo municipal para governar[552].

Pode-se perceber que as incumbências do Conselho Municipal eram fundamentais ao governo da cidade, tendo em vista que o poder legislativo precisava autorizar, por exemplo, a tomada de empréstimos para a realização dos tão almejados melhoramentos urbanos.

Thaís Silva Lopes, em sua dissertação de mestrado sobre o Conselho Municipal do Rio de Janeiro, sublinha que este foi um lócus fundamental para a ação das elites políticas cariocas, que, ao disputarem as eleições para os cargos de intendentes, estavam pleiteando a ocupação dos espaços da casa legislativa e, consequentemente, nos debates da cidade. Por outro lado, a autora destaca que diversas foram as mudanças instituídas pelo executivo federal no Conselho Municipal, com o intuito de dificultar a ação legislativa, a partir de decretos que mudavam a estrutura, o funcionamento e o raio de ação do Conselho[553].

---

[551] Lei 85/1892 – Lei Orgânica do Distrito Federal – Artigo 20.

[552] MAGALHÃES, Marcelo de Souza. *Ecos da política: os poderes municipais e os habitantes da cidade (Rio de Janeiro, 1892-1902)*. Rio de Janeiro: MauadX e Faperj, 2023. p. 31.

[553] SILVA, Thais Lopes. *Entre a ação legislativa e o constrangimento político: o Conselho Municipal do Distrito Federal (1921-1930)*. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV (Dissertação de Mestrado), 2013. p.31.

Em razão da promulgação da Lei federal nº 939, em 29 de dezembro de 1902, o Conselho Municipal ficou fechado pelo período de 180 dias, garantindo ao prefeito Pereira Passos "plenitude de poderes, exceto o de criar e elevar impostos"[554], o que foi uma excepcionalidade entre os prefeitos e as gestões aqui analisadas. Neste período, buscou-se silenciar os debates e modificar as relações entre os poderes, ampliando-se as prerrogativas do prefeito.

4.1 - **A estrutura administrativa e o discurso oficial dos prefeitos protagonistas: Pereira Passos, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio**

Analisar os decretos dos prefeitos publicados pelo *Boletim da Intendência Municipal* nos auxilia a compreender de qual modo os personagens aqui estudados lograram organizar o Distrito Federal durante sua administração. Tais atos são compostos por uma série de normativas e versam sobre aspectos do governo da cidade, como, por exemplo, regulação e proibição de costumes "indesejados" dos habitantes, pedidos de empréstimos, contratação e rescisão de contratos do município com empresas de serviços públicos e estruturação do governo, entre outros.

A par do exame dos atos dos prefeitos, tomamos por objeto suas mensagens ao Conselho Municipal, na busca de arrazoados e justificativas das ações implementadas, em modo retrospectivo. Tais textos, de caráter oficial e obrigatório e de publicação periódica, como relatórios de administração, nos ajudam a desvendar processos de construção de certa visão sobre o papel – técnico e político – dos engenheiros na administração municipal.

As mensagens enviadas pelo prefeito ao Conselho Municipal são importantes para percebemos as visões de cidade, da administração e das reformas urbanas que prevaleceram como discurso oficial - administrativo – sobre essas ações, afirmando uma versão política e normativa para a ação do prefeito[555].

Pereira Passos assumiu a Prefeitura do Distrito Federal em 30 de dezembro de 1902, nomeado por Rodrigues Alves, preparando a cidade para o grande plano de reformas que seria conduzido pela municipalidade, em estreita colaboração com o governo federal. Governou inicialmente em condições de grande excepcionalidade, com a suspensão dos trabalhos do legislativo municipal, conforme assinalado na historiografia sobre o período.

---

554 Lei 939/1902 – Capítulo V, Artigo 2.
555 BOURDIEU, Pierre. *Op. Cit*. p. 163-165.

Na leitura de suas mensagens, interessa-nos assinalar, sobretudo, suas concepções sobre a administração municipal e o projeto da reforma urbana, a construção de arrazoados e justificativos das ações da Prefeitura e os aspectos técnicos e financeiros de suas ações. Esses elementos preparam uma memória de sua passagem pelo Distrito Federal, reveladora de um processo como de uma "escrita de si"[556], construída em contraponto a seus interlocutores e opositores e também a seus pares na atividade política e na engenharia.

Em sua primeira mensagem ao Conselho, lida na sessão do primeiro dia de setembro de 1903, após seis meses de fechamento do órgão, Pereira Passos ressalta as ações já alcançadas no período e as prioridades de seu governo. Seu texto deixa transparecer a intenção de construir o diálogo com o legislativo municipal, sugerindo-lhe medidas de "palpitante necessidade", para o que pedia a colaboração dos intendentes.

> A minha satisfação por ver-me novamente no meio de vós provém mais da esperança que deposito no valor e na proficuidade da vossa ilustre colaboração que do alívio de repartir convosco o peso das responsabilidades que durante seis meses suportei só. (...) Venho informar vos da minha gestão dos negócios municipais durante os meses já decorridos, sugerir-vos as medidas, que me parecem necessárias para consolidar os melhoramentos que penso haver alcançado, e conseguir outros que são também de palpitante necessidade, mas, que não me permitisse levá-los a efeito ou porque para tal fim fosse indispensável o vosso valioso concurso[557].

Explicava assim que os melhoramentos necessários à cidade ainda não se haviam realizado não porque faltassem o empenho e o compromisso que ele mesmo, Passos, representava, mas pela má administração de seus antecessores que, antes de agirem de acordo com os interesses da municipalidade, segundo critérios "técnicos" e "embasados", o faziam em benefício pessoal. Tratava-se, assim, do imperativo de modificar o antigo hábito de substituir as legítimas exigências públicas pelos interesses pessoais.

Essa oposição entre "interesse públicos" e pessoais torna-se recorrente nesse tipo de discurso, operando uma diferenciação entre cada prefeito no exercício do cargo e seus antecessores, os quais, distintamente da preocupação com as necessidades da municipalidade, teriam perseguido interesses egoístas, deixando de agir conforme critérios técnicos e pelo bem da administração. Por contraste com os predicados negativos que atribuía aos demais prefeitos, Pereira Passos enfatizava as qualidades próprias, autoatribuídas, de neutralidade, isenção, competência e, sobretudo, desinteresse.

---

556 GOMES, Angela de Castro. Escrita de si, escrita da História: a título de prólogo. In: GOMES, Angela de Castro (Org.) *Escrita de si, escrita da história*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

557 Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 3.

Teria decorrido, para Pereira Passos, desse modo, uma sucessão de legislaturas que não trouxeram resultados efetivos para o bem do município[558], estando ele mesmo, naquele momento, distintamente dos antecessores, buscando esse objetivo. O critério técnico seria exigido, também, dos funcionários municipais, criticados por Passos segundo a avaliação de que não exerciam corretamente as suas funções:

> Os erros constantemente acumulados tornavam, cada vez, mais precária a situação tanto material como principalmente moral dos funcionários, produzindo o irregular funcionamento de quase todos os serviços municipais. O modo pouco satisfatório como parte do funcionalismo, por esta razão, desempenhava os deveres que lhe incumbiam, gerara no espírito público a crença de que aí estava o segredo de todos os males da municipalidade[559].

Como uma decorrência desse quadro, Passos reconhecia a situação financeira e fiscal da cidade como crítica, embora isso não devesse ser considerado como um impedimento à realização das reformas. Caso tentasse apenas solucionar os problemas contábeis do Distrito Federal teria que adiar os projetos de melhoramentos que, dada a incumbência que havia assumido, determinada pela presidência da República, eram prioridade.

> Examinando no seu conjunto, embora de relance, a situação que encontrei, percebi desde logo que não me seria lícito encarar o problema somente por uma das suas faces. Se me deixasse absorver, apenas, pelo lado financeiro da questão e especialmente pela necessidade de reduzir quanto antes a despesa municipal, não melhoraria de pronto a situação angustiosa do funcionalismo e adiaria para longínquo prazo o início dos melhoramentos que as péssimas condições da cidade estavam reclamando. (...)
> Por outro lado, preocupar-me apenas com os melhoramentos e embelezamento da cidade, sem cuidar de lhe desenvolver paralelamente os recursos naturais, tornaria forçoso recorrer largamente ao crédito para obter o numerário a esse fim indispensável (...).
> A solução para ser profícua devia abrangê-lo no seu conjunto por mais que o complicassem as dificuldades de toda ordem que se me antolhavam[560].
> (...) tratei sem perda de tempo de iniciar a execução dos que se me afiguravam mais urgentes, convencido de que prestava relevante serviço demonstrando a praticabilidade dos planos e provando o empenho da administração em realizá-los[561].

---

[558] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 3.
[559] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 3.
[560] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 7.
[560] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1904. p. 3-4.
[560] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 11.
[561] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 16.

Passava então a demonstrar o modo de resolvera os problemas que julgava mais latentes: pagou os funcionários em dia, regularizou as contas da Prefeitura, atrasadas desde 1897, dando, finalmente, início aos melhoramentos de que a cidade carecia[562]. O tema da execução financeira sob sua gestão seria retomado nos exercícios de seu governo:

> Quando em setembro do ano próximo passado [1903] vim apresentar-vos meu primeiro relatório, não era possível instituir o confronto completo entre as condições em que para este Distrito decorrera o ano citado e as que haviam assinalado a existência dele no decurso dos exercícios anteriores (...). Não faltou quem afirmasse, de modo categórico e formal, ser impraticável o seguimento dos projetos iniciados na administração atual e a simples manutenção do regime (...). Na suspeita de que o aumento da arrecadação da receita, já então verificado, esgotara as forças produtoras do Distrito, prognosticava-se, com segurança, a próxima cessação das obras empreendidas e a suspensão dos pagamentos em dia. (...)
> Vencido, porém, já é todo o ano de 1903 e ao fim dele cheguei sem carecer desviar-me da rota traçada. Não só prosseguiram os trabalhos iniciados, mas ainda iniciaram-se outros, continuando, entretanto, a se pagar regularmente o funcionalismo municipal, e tudo isso com os recursos ordinários do orçamento e sem recorrer aos grandes empréstimos[563].

Tendo concentrado suas ações no problema dos melhoramentos do Distrito Federal, razão pela qual fora nomeado, parte dos atos de Pereira Passos, na forma de decretos, versava sobre autorizações de abertura de créditos especiais e suplementares para a efetivação desses empreendimentos. O expediente foi utilizado desde para obter verbas para consertar ou construir o calçamento de determinada via ou avenida e para a construção de praças e outras obras, como para pagar dívidas antigas contraídas pela Prefeitura.

As obras de saneamento, embelezamento e melhoramento viário demandariam, segundo Passos, um empreendimento que fosse ao mesmo tempo "completo" e "modesto", isto é, passível de ser executado e de acordo com a disponibilidade financeira, para que não ficassem apenas no papel. Como é conhecido, no entanto, seu projeto foi concretizado com vultosos recursos, por meio de empréstimo contraídos com essa finalidade específica[564].

Para além das qualidades de "completo" (abrangente) e "modesto" (com economia e eficiência no uso de recursos), Pereira Passos ressaltava a importância de que as obras fossem executadas "com decisão", isto é, a partir de análises e estudos, mas também com

---

[563] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1904. p. 3-4.

[564] Segundo Benchimol, para executar as intervenções a cargo da municipalidade, na reforma urbana realizada entre 1903 e 1906, o Pereira Passos recorreu a um empréstimo de 4 milhões de libras que tinham como garantia a arrecadação do imposto predial. Cf. BENCHIMOL, Jaime Larry. *Op. Cit*. p.251-255.

determinação, com o que associava a sua ação na Prefeitura, na gestão e na execução dos melhoramentos, às noções de firmeza, cautela, empenho e competência (técnica):

> Apenas encetei a gestão dos negócios municipais tratei com o maior empenho de organizar um plano de melhoramentos da viação urbana, completo bastante para melhorar realmente a nossa cidade e modesto enquanto necessários para ser levado a efeito e não ficar no terreno das utopias. Não obstante o mau estado das finanças municipais, eu tinha confiança nos recursos da nossa cidade e tinha fé que projetado com cautela e executado com decisão, poderia iniciar e levar avante o empreendimento de melhorá-la sem carecer dispor previamente das enormes somas julgadas necessárias pelos que haviam estudado este problema[565].

Estaria garantida, da mesma forma e segundo a sua avaliação, a eficiência financeira do plano apresentado, dada a adequação dos estudos ao objetivo de alcançar "a menor despesa", conforme registrado ainda na Mensagem de setembro de 1903:

> (...) examinando-se atentamente a planta da cidade e tendo em vista o valor relativo da edificação de diferentes ruas, verifica-se que no delineamento deste plano de viação foram escolhidas as melhores soluções para se obterem linhas de comunicação, diretas e amplas, com a menor despesa.[566]

Da leitura dos trechos acima selecionados das mensagens de Pereira Passos, é possível depreender algumas ideias relevantes que emergem de seus textos – ao menos no que se refere às suas exposições ao poder legislativo municipal. A primeira delas é a ênfase dos melhoramentos urbanos como correspondendo às mudanças viárias, como a abertura de ruas e avenidas, o alargamento das existentes e a determinação de recuo das construções, tendo em vista melhorar a circulação de pessoas e mercadorias. Os objetivos de embelezamento, como a criação de perspectivas mais amplas a partir de praças e entroncamentos e das demolições e a salubridade, que seria promovida com o melhoramento da circulação de ar, ligam-se, desse modo, ao objetivo viário, meio principal da execução do plano.

> Organizando o plano de melhoramentos e iniciando ativamente a sua execução, não descurei de outro eficaz recurso de melhorar as condições estéticas e a facilidade veicular da cidade. Refiro-me ao recuo progressivo das construções. Este recurso, que em outras capitais tão excelentes resultados têm produzido nem sempre mereceu das passadas administrações municipais a necessária atenção, faltando-lhes os elementos indispensáveis à cuidadosa organização de planos preliminares e o contínuo empenho em obedecer-lhes nas construções e reconstruções[567].

---

[565] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 11.[565] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 16.

[566] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 14.

[567] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1904. p.17.

Já desde a mensagem de Passos de 1903, as demolições estavam subordinadas aos objetivos do plano de viação.

> A primeira necessidade que se impunha era dar um desafogo ao intenso movimento que se efetua entre a cidade e os bairros do Catete, Botafogo e adjacentes (...). As comunicações do litoral e do centro da cidade com os populosos bairros do Estácio de Sá, Engenho Velho e outros situados além destes são assegurados no plano de viação por duas linhas Leste-Oeste, estendendo-se desde o mar até os largos do Estácio de Sá e do Matadouro. (...) Alargamento das ruas da Assembleia e Carioca, demolindo-se todos os prédios do lado par. (...) Temos assim asseguradas as comunicações do centro da cidade com os arrabaldes desta parte, os mais populosos do Rio de Janeiro, desafogando-se o tráfego das ruas estreitas.[568]

A segunda ideia é a afirmação recorrente de que, apesar do mau estado das finanças municipais, o projeto por ele desenhado, que defende como tecnicamente fundamentado e eficiente do ponto de vista financeiro, poderia ser executado de forma assertiva, isto é, com a "decisão" do engenheiro. Tais noções seriam reiteradas em outras trechos das mensagens:

> Aí tendes, Senhores Intendentes, um plano de viação da cidade que executado conjuntamente com os melhoramentos do porto e as duas grandes avenidas com que o patriotismo do Governo Federal vai dotar a nossa capital, satisfará por dilatados anos as necessidades da circulação veicular da cidade. Na organização daquele plano nenhuma cautela foi omitida. As necessidades do tráfego foram cuidadosamente estudadas, procedendo-se previamente à paciente contagem dos veículos que passam diariamente nas ruas mais concorridas[569].

Pereira Passos tratou de forma central em suas mensagens da questão da higiene, em uma ampla acepção que incluía desde noções sanitárias, propriamente, até a regulação da pauta de costumes e dos hábitos da população, associados à pobreza, tecendo duras críticas ao estado corrente da cidade quanto a esse último aspecto. Desse modo, reclamava da reformulação adotada pelo governo federal em 1902 – ainda na gestão do presidente Campos Sales (1898-1902) – que havia retirado prerrogativas da antiga Diretoria de Higiene do Distrito Federal, sendo possível sugerir-se a existência de disputas e embates nesse âmbito específico entre os diferentes poderes da administração municipal e federal.

> É extremamente anormal a situação deste ramo da administração municipal. Havendo o Governo Federal avocado a si, pelo decreto n. 4463 de 12 de junho, do ano passado, os serviços de profilaxia de defesa. (...) Tal situação, que não pode deixar de ser transitória, impossibilita-me, pois oficialmente o ignoro, de informar-

[568] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 13.
[569] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1904. p.15.

> vos acerca do estado sanitário desta cidade. (...) A interferência desta na higiene urbana decorre, portanto, da situação anômala que atravessamos, e certamente, desaparecerá quando se conseguir normalizá-la de todo[570].

No primeiro ano de seu governo, Pereira Passos editou diversos atos voltados a regulação ou supressão de hábitos e costumes, ligados ao "atraso da civilização da população". Proibiu que os mercadores ambulantes de leite conduzissem suas vacas pelas ruas para a venda do produto (decreto nº 370 de 9 de janeiro de 1903)[571]; impediu a venda ambulante de miúdos de rezes (decreto nº 371)[572]; vetou a venda por ambulantes de bilhetes de loterias (decreto nº 372)[573], práticas que precisavam ser extirpadas, segundo o engenheiro, sem consideração aos prejuízos desses trabalhadores. No mês de março, outro ato dispôs sobre os tiradores de esmolas e mendigos (decreto nº 403, de 14 de março de 1903)[574].

> Comecei por impedir a venda pelas ruas de vísceras de rezes expostas em tabuleiros, cercados pelo voo contínuo de insetos, o que constituía espetáculo repugnante. Aboli, igualmente, a prática rústica de se ordenharem vacas leiteiras na via pública, que iam cobrindo com os seus dejetos, cenas estas que ninguém, certamente, achará dignas de uma cidade civilizada. Apesar das sérias dificuldades financeiras do Distrito Federal, *julguei não dever preocupar-me com a diminuição de suas rendas proveniente desses dois atos, por importarem eles na satisfação de necessidade e por isso compensarem de sobejo quaisquer sacrifícios*[575]. (grifos nossos).

Determinou ainda a retirada e a "extinção" dos cães que, no entendimento do prefeito, em conhecida citação, ficavam "vagando pela cidade, dando-lhe o aspecto repugnante de certas cidades do Oriente". Sobre os ambulantes, o objetivo fora por a termo a "praga dos vendedores ambulante de bilhetes de loteria, que, por toda parte, perseguiam a população, dando a cidade aspecto de uma tavolagem"[576]. O comércio de gêneros passaria a ser regulado com a construção de um mercado modelo, em substituição ao antigo existente, que, segundo Passos, não havia acompanhado o progresso e as normas higiênicas e tampouco atendia às

[570] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 43-44.
[571] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. *Boletim da Intendência Municipal – Janeiro a Março de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 23.
[572] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. *Boletim da Intendência Municipal – Janeiro a Março de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 24.
[573] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. *Boletim da Intendência Municipal – Janeiro a Março de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 24.
[574] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística e. *Boletim da Intendência Municipal – Janeiro a Março de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 125.
[575] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 7.
[576] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 7.

necessidades da cidade. O edifício a ser construído seguiria igualmente o objetivo de ser mais higiênico, reunindo-se em seu discurso ambas as temáticas do embelezamento e sanitária:

> A construção de um mercado, reunindo os mais completos aperfeiçoamentos adotados em outros países, não entende somente com o embelezamento da cidade, mas consulta, principalmente, os altos interesses da saúde de seus habitantes[577].

Os principais atos da gestão de Pereira Passos relativos à estrutura administrativa foram implementados no primeiro ano de governo, justificados pelo objetivo de criar as condições para as reformas. Uma primeira reestruturação ocorreu com a subordinação da Comissão da Carta Cadastral[578] à Diretoria Geral de Obras (decreto nº 375, de 16 de janeiro de 1903)[579].

A Comissão da Carta Cadastral havia sido instituída no início da década de 1890 e tinha por objetivo detalhar em plantas e projetos os diversos aspectos do planejamento urbano do Rio de Janeiro. Adquiriu grande relevância para o plano de reformas de Passos, sendo chefiada pelo também engenheiro Alfredo Américo de Souza Rangel, a quem o prefeito se ligava por laços de amizade[580]. Desse modo, o plano da gestão de Passos baseou-se em estudos preliminares e na análise da Carta Cadastral[581], junto à Direção Geral de Obras e Viação, que recebeu a incumbência de sua elaboração e de buscar os orçamentos, por solicitação. A tarefa tomou "três meses de pacientes trabalhos" a que se seguiram a apresentação do plano e da planta respectiva.

Ainda em janeiro, Passos regulamentou a ação da Diretoria Geral de Higiene e Assistência Pública[582]. Em março, foram publicados os regulamentos das agências da

---

[577] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal de 1º de setembro de 1903. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1904. p.10.

[578] A Comissão da Carta cadastral aparece como vinculada ao Prefeito no Boletim da Intendência, em 01/01/1895. O DECRETO nº 206, de 31/05/1900, dissolveu a Comissão, sendo confiada a continuação de seu trabalho à Diretoria Geral de Obras e Viação. Em 03/01/1901 (DECRETO nº 226) , a Carta Cadastral volta a subordinar-se ao prefeito. Em 16/01/1903 (DECRETO nº 375) é novamente incorporada à Diretoria Geral de Obras e Viação como Subdiretoria.

[579] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. *Boletim da Intendência Municipal – Janeiro a Março de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 33.

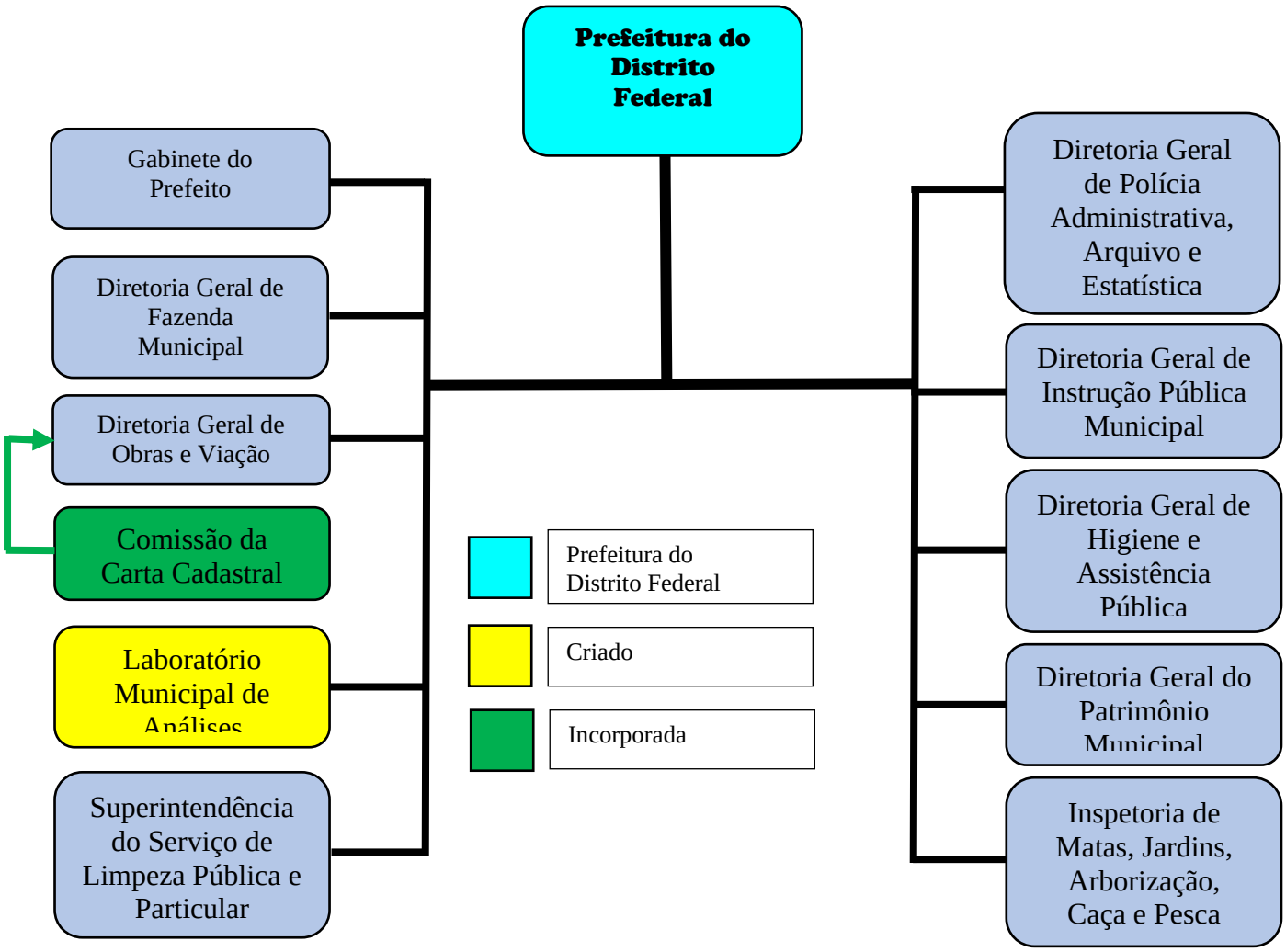
[580] Filho de José Rufino de Souza Rangel e de Finicia Amelia de Souza Rangel, Alfredo Américo de Souza Rangel nasceu em 12 de setembro de 1865, na Paraíba do Norte. Mudou-se para o Rio de Janeiro em 1883, formando-se engenheiro civil na Escola Politécnica. Em 1900 atuou como ajudante da Comissão de Limites com a Bolívia, dirigida por Manoel Pereira Reis, no Ministério das Relações Exteriores. Assumiu diversos cargos na comissão da Carta Cadastral, chegando a chefiá-la entre 1901 e 1903. Em 1905, foi convidado para exercer o cargo de Diretor Geral de Obras e Viação, que recusou, permanecendo como sub-diretor da Carta Cadastral. em: http://expagcrj.rio.rj.gov.br/souza-rangel-alfredo-americo-de/

Prefeitura (decreto nº 399, de 6 de março)[583], do serviço extraordinário de Inspeção Sanitária das habitações (decreto nº 400)[584] e de organização dos cemitérios municipais (decreto nº 398)[585].

Em junho de 1903, Pereira Passos editou o regulamento da Diretoria Geral de Obras e Viação através (decreto nº445, de 27 de junho)[586]. No mesmo dia, baixou novas normas para a arrecadação de impostos, bem como sobre escavações nas ruas, travessas e praças (decretos nº446[587] e 444[588], respectivamente).

[583] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. *Boletim da Intendência Municipal – Janeiro a Março de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 113.
[584] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. *Boletim da Intendência Municipal – Janeiro a Março de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 120.
[585] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística.. *Boletim da Intendência Municipal – Janeiro a Março de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 108.
[586] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. *Boletim da Intendência Municipal – Abril a Junho de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 59.
[587] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística.. *Boletim da Intendência Municipal – Abril a Junho 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 75.
[588] Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. e. *Boletim da Intendência Municipal – Abril a Junho de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903. p. 57.

FIGURA 3
Prefeito do Distrito Federal: **Francisco Pereira Passos – 30.12.1902 – 14.11.1906**
[reprodução][589]



Analisamos, em seguida, como se apresentam as mensagens de Paulo de Frontin e Carlos Sampaio na construção de um discurso oficial sobre as reformas urbanas no Rio de Janeiro.

A trajetória política de Paulo de Frontin, sua atuação na Aliança Republicana, bem como sua passagem pela Prefeitura do Distrito Federal foram objetos de estudos que se

589 "*A Superintendência do Serviço de Limpeza Pública e Particular subordina-se à Diretoria Geral de Higiene e Assistência Pública pelo Decreto nº 383, de 31.01.1903 e, em 13.11.1903, volta a subordinar-se ao Prefeito pelo Decreto nº 970. Pelo Decreto nº 375, de 16.01.1903, a Comissão da Carta Cadastral é incorporada à Diretoria de Obras e Viação. O Laboratório Municipal de Análises é criado em 21.12.1905 subordinado à Diretoria Geral de Obras e Viação e, pelo Decreto nº 622, de 10.08.1906, subordina-se ao Prefeito.*" Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. *Administração pública municipal: a estrutura e os titulares: da Comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Casa Civil/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014. p.34.

tornaram referência para a história política da cidade do Rio de Janeiro[590]. Interessa-nos aqui assinalar aspectos dos arrazoados que conformaram suas manifestações oficiais no executivo municipal, dirigidas aos intendentes.

Apesar de ter permanecido pouco tempo à frente da Prefeitura, entre 23 de janeiro de 1919 e 28 de julho do mesmo ano, Frontin empreendeu uma ampla reorganização das repartições municipais, alterando regulamentos e normas e conferindo novas finalidades a órgãos que compunham a administração da capital federal, em ações quase sempre subordinadas ao objetivo de dar seguimento às obras e melhoramentos urbanos.

Em 22 de julho de 1919, o *Boletim da Prefeitura* editou um total de treze atos promovendo reestruturação e/ou criação de diretorias e outros órgãos ligadas ao poder executivo.

A primeira reorganização dizia respeito à Inspetoria de Matas, Jardins, Caça e Pesca, que recebeu novas atribuições, com a divulgação de novo quadro de pessoal. Essa inspetoria passou a ter como competências a fiscalização das matas, da caça e da pesca e a conservação dos peixes destinados à alimentação humana. Havia ainda as seguintes atribuições, mais diretamente ligadas aos projetos de urbanização e embelezamento:

> Art. 2.
> §4º A construção, reconstrução, conservação e fiscalização das praças arborizadas e jardins públicos.
> §5º A arborização da cidade, organização e cultura de viveiros para as necessidades de arborização e dos jardins públicos.
> §6º A guarda e conservação dos monumentos públicos entregues à Municipalidade[591].

Foram fixadas, também, as diretrizes do trabalho da Diretoria Geral de Patrimônio, delimitando funções e regulamentando a atuação do órgão, segundo normas criadas pelo poder legislativo municipal relativas à propriedade imobiliária.

> Art. 1.º Os serviços do Patrimônio Municipal continuarão a cargo de uma Diretoria Geral, imediatamente subordinada ao prefeito e à qual compete:
> 1º O tombamento e cadastro do território e bens do patrimônio da cidade do Rio de Janeiro, de acordo com as leis votadas pelo Poder Legislativo.
> 2º Avaliação, medição e registro de todos os bens móveis e imóveis pertencentes à Municipalidade e por esta adquiridos por qualquer título.

---

590 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. MOTTA, Marly Silva. 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.PINTO, Surama Conde Sá. *Só para iniciados...o jogo político na antiga capital federal*. Rio de Janeiro: Mauad X e Faperj, 2011.

591 Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1921. p. 91.

> 3º O processo de aforamento de terrenos devolutos municipais e o de aquisição de terrenos baldios no Distrito Federal, que forem anexados ao Patrimônio municipal, de acordo com as leis que o Conselho Municipal votar[592].

À Diretoria Geral de Higiene e Assistência Pública, órgão central à ação de regulação sanitária implementada no âmbito das reformas urbanas, foram definidas as seguintes atribuições e competências:

> Art 1º 1. A orientação, adoção e execução de todas as providências de polícia sanitária dos estabelecimentos comerciais e industriais, especialmente no que se refere às substâncias alimentícias. (...)
> II.A fundação, inspeção e desenvolvimento de creches, asilos de infância, da velhice desamparada e estabelecimento análogos. (...)
> Art 2º. A Diretoria Geral de Higiene e Assistência Pública realizará por efeito das atribuições assinaladas:
> I.A fiscalização sanitária dos estabelecimentos comerciais e industriais e dos entrepostos de leite.
> II. A prática das medidas reclamadas pela fiscalização e reconhecimento dos gêneros alimentícios e das bebidas naturais e artificiais nacionais e estrangeiras, expostos ao consumo público.
> III.A fiscalização dos matadouros públicos e particulares, mercados e casas de cocheiras e cavalarias, hortas e capinzais[593].

Foi extinta a Superintendência dos Serviços de Limpeza Pública e Particular, criado por Pereira Passos em maio de 1904, substituída pela Inspetoria da Limpeza Pública (decreto nº 1369, de vinte e dois de julho de 1919).

> Art 3º. A Inspetoria de Limpeza Pública incube o desempenho dos seguintes trabalhos:
> a) a limpeza dos logradouros públicos por meio de varreduras, raspagens, capinação, esterilização do solo, lavagens e irrigações.
> b) Limpeza das praias, valas e rios;
> c) Limpeza e desinfecção dos "water-closets", mictórios públicos e galerias de águas pluviais.
> d) Coleta e remoção de lixo das habitações particulares, estabelecimentos comerciais e industriais, escritórios, templos, asilos, hospitais, casas de diversões, colégios, quartel, repartições públicas, etc.
> e) condução de animais mortos;
> f) descarga de lixo nos pontos de vazadouro[594].

No que se refere às ações voltadas à racionalização da administração, no sentido de formação de um quadro propriamente técnico, Frontin aprovou a reorganização dos serviços

[592] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1921. p. 94.
[593] Frontin promoveu também a reorganização do Matadouro de Santa Cruz e do Entreposto de São Diogo, que passaram a estar unificados na Diretoria do Matadouro e Serviços de Carnes, subordinada à Diretoria Geral de Higiene e Assistência Pública (decreto nº 2359 de dezenove de julho de 1919).
[594] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1921. p. 109.

de estatística da Prefeitura, elevada à Diretoria Técnica e subordinada ao gabinete do prefeito, redefinindo suas funções e estabelecendo as condições para o recrutamento de servidores, incluindo a de profissionais de "reconhecido saber e competência", como conselheiros.

> Art 1º O serviço de estatística municipal do Distrito Federal será compreendido por uma comissão superior de caráter consultivo e organizado em Diretoria técnica imediatamente subordinada ao prefeito.
> Art. 2º A Comissão Superior de Estatística Municipal, cujo objetivo é analisar e dar responsabilidade nos trabalhos a cargo da Diretoria, a todas as repartições municipais e instituições oficiais ou não, de que a estatística é subsidiária, será presidida pelo Prefeito, tendo como membros ordinários os diretores e superintendentes dos diversos serviços municipais e, como membros extraordinários, representantes das instituições acima referidas e profissionais de reconhecido saber e competência, nas mesmas funções possam prestar serviços a estatística do município[595].

Conforme depreendemos da leitura da única mensagem de Paulo de Frontin ao Conselho Municipal, dirigida aos intendentes na abertura do semestre legislativo de 1919, nela eram reiteradas ideias e concepções acerca da gestão municipal e do compromisso do prefeito, próximas ao exemplo anterior dos textos de Pereira Passos. Assim, reaparecem no texto temas e expressões como "desinteresse pessoal", "empenho", "compromisso", "racionalidade técnica", "utilidade" e "defesa do interesse público".

Tendo sido eleito senador, novamente, pela "quase unanimidade do eleitorado do Distrito Federal", Paulo de Frontin aceitara o "alto" cargo de Prefeito do Distrito Federal. Iniciara, de imediato, os estudos necessários para a remodelação dos serviços municipais – as decisões relativas à estrutura administrativa a que nos referimos acima – e também o exame minucioso da situação financeira da Prefeitura[596]: "entendi, portanto, organizar um programa de ação para o prazo limitado de minha administração, levando a efeito as obras de maior urgência ou mais úteis.*"*[597]

Frontin assinalava, desse modo, entre essas últimas, as obras para recuperação da Avenida Atlântica, em Copacabana, destruída pela ressaca que assolou a área no ano anterior, tendo em vista "salvar as valiosas propriedades ali construídas"[598]. Havia tratado também de implementar uma série de iniciativas para conter as enchentes e resolver o problema do saneamento nos bairros da Zona Sul, no entorno da Lagoa Rodrigo de Freitas, e no Rio

[595] Secretaria do Gabinete do Prefeito.. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1921. p. 110.
[596]Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p. 3.
[597] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p. 7
[598] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p. 7

Comprido. Dava destaque, em seguida, às ações destinadas ao melhoramento viário, com a ênfase nos trabalhos de abertura e construção de avenidas.

A esse respeito, denunciava a "letargia" que, até a data de sua própria gestão, teria marcado a execução dos empreendimentos necessários para solucionar os problemas do saneamento e da circulação:

> A Lagoa Rodrigo de Freitas, pela variação de seu nível e pelos terrenos baixos que a margeiam, exigia saneamento. Vários projetos já tinham sido organizados para esse fim, tendo apenas um tido início junto à Fonte da Saudade. Resolvi construir na margem Oeste e em parte da margem Norte uma avenida de contorno que produzirá o saneamento da parte mais baixa; ulteriormente deverá a mesma avenida abranger todo o contorno da Lagoa.
> A Avenida Rio Comprido, que vem contribuir de modo eficaz para evitar inundações nesse bairro, fora projetada e grande parte dos prédios e terrenos necessários estava desapropriada; considerando urgente a realização desse melhoramento, utilizei-me das desapropriações precisas e mandei encetar a construção da mesma avenida, ficando a cargo do distinto engenheiro Dr. Victor Villiol[599].

Entusiasta do evento, em sua mensagem ao Conselho Municipal Frontin dava destaque às preparações para a comemorações do Centenário da Independência, que teriam lugar em 1922.

> Aproxima-se a grande data em que a Nação brasileira vai celebrar o seu 1º Centenário; urge, portanto, tomar as providências necessárias para que com o maior brilhantismo ela seja festejada em todo o país e principalmente na Capital da República[600].

Enumerava os primeiros preparativos para a realização dos festejos, como a criação de comissões e a abertura de créditos para o financiamento dos trabalhos que garantiriam a concretização do certame.

Importa-nos salientar, como já referido nesse trabalho, o destaque dado à construção de uma determinada memória do Brasil e da cidade do Rio de Janeiro, a ser difundida naquela efeméride. Paulo de Frontin cita na mensagem a criação da Comissão Geográfica e Geológica do Distrito Federal, chefiada pelo engenheiro Everaldo Backheuser[601], responsável pela

[599] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p. 8.
[600] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p. 29.
[601] Filho do comerciante João Carlos Backheuser e de Joaquina Eugênia de Gouveia Backheuser, Everardo Backheuser nasceu em 23 de maio de 1879, em Niterói, Rio de Janeiro. Matriculou-se na Escola Politécnica em 1897, formando-se engenheiro civil e bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas e doutor em Ciências Físicas e Naturais. Foi catedrático de Mineralogia e Geologia da mesma instituição. Ingressou na Prefeitura do Rio de Janeiro como engenheiro em 1909, tendo sido secretário de Gabinete do Prefeito Inocêncio Serzedelo Corrêa (1909-1910). Filiado ao Partido Republicano Conservador, foi deputado estadual do Rio de Janeiro. Na

preparação do *Livro do Centenário*[602]. Frontin dera ainda continuidade ao serviço de coordenação de antigos documentos do Arquivo Geral da Prefeitura e à publicação do Índice Geral da Revista do Arquivo e solicitou a organização da correspondência do Senado Federal, justificada por sua "decisiva influência nos fatos que determinaram a Independência"[603].

Sobre os festejos do Centenário, apostava que seria "oportunidade para tirar partido das belezas naturais que a providência cumulou a cidade do Rio de Janeiro (...), apresentando a cidade em sua plenitude de esplendor"[604]. Esse intento pode ser associado ao início da ênfase na transformação do Rio de Janeiro como uma cidade de turismo, a ser beneficiada com a realização de grandes eventos como as exposições.

Frontin retomava, por fim, a defesa do arrasamento do Morro do Castelo, concretizada anos depois por seu sócio e amigo Carlos Sampaio:

> A área aumentará sensivelmente a superfície da parte central da cidade e contribuirá eficazmente para melhorar a sua ventilação e temperatura. No local arrasado, sendo ali em projeção colocada a pedra fundamental da cidade, poderão, de preferência, ser realizadas as festas comemorativas do 1º Centenário da Independência[605].

No aspecto financeiro, lembrava serem insuficientes os recursos da Prefeitura para a efetivação desse projeto, indicando a opção da contratação de novos empréstimos:

> Para a realização de tão importantes obras não são suficientes os recursos ordinários do Orçamento Municipal; será necessário recorrer a empréstimos. Penso que o Conselho Municipal deverá autorizar, exclusivamente para esses fins, um empréstimo interno de cem mil contos de réis, em apólices do valor nominal de 100$, juros de 6% ao ano e que deverá ser denominado "Empréstimo do Centenário da Independência". Assim, a cidade do Rio de Janeiro poderá condignamente receber os seus mais eminentes hospedes em 7 de setembro de 1922[606].

Prefeitura do Distrito Federal, foi Chefe da Comissão de Levantamento da Carta Geológica, Chefe do Gabinete de Experiências Físicas, Diretor do Museu Pedagógico Central. Teve extensa produção intelectual nos temas de Geologia, religião e educação. Leia mais em: http://expagcrj.rio.rj.gov.br/backheuser-everardo-adolfo/

[602] Livro criado em comemoração ao Centenário da Independência e integrante dos festejos da Exposição do Centenário, relata a história do Brasil e suas efemérides. Disponível em: https://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_obrasraras/bndigital0447/bndigital0447.html#page/56/mode/1up

[603] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p. 30.

[604] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p.30.

[605] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p.32.

[606] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p. 32. A medida resultaria em ato do legislativo: Art.1: Fica aberto o crédito especial, na importância de cem contos de réis para ocorrer as despesas com os trabalhos preliminares da Comemoração do Centenário da Independência no corrente exercício. Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1921. p. 60.

Listando a série de empreendimentos que conduzira em sua gestão, Paulo de Frontin discorria sobre a necessidade do recurso aos empréstimos para obras novas. O recurso era considerado não apenas necessário, como benéfico, aos "países novos, onde o desenvolvimento é intenso", em argumento que se seria retomado mais tarde por Carlos Sampaio.

> Penso que todos os esforços devem ser envidados para que a despesa ordinária seja coberta pela renda ordinária da Municipalidade; mas que a execução de OBRAS NOVAS que produzem renda ou ocasionam aumento da receita, devem ser realizadas por meio de empréstimos internos ou externos, cujo serviço anual de juros e amortização fará parte da despesa ordinária. É esse o único meio nos países novos, onde o desenvolvimento é intenso, de conseguir a execução dos melhoramentos de que necessitam[607].

Frontin tratava, por fim, da necessidade de racionalização da execução orçamentária, sugerindo medidas de austeridade, voltadas à contenção de despesas com pessoal e despesas ordinárias:

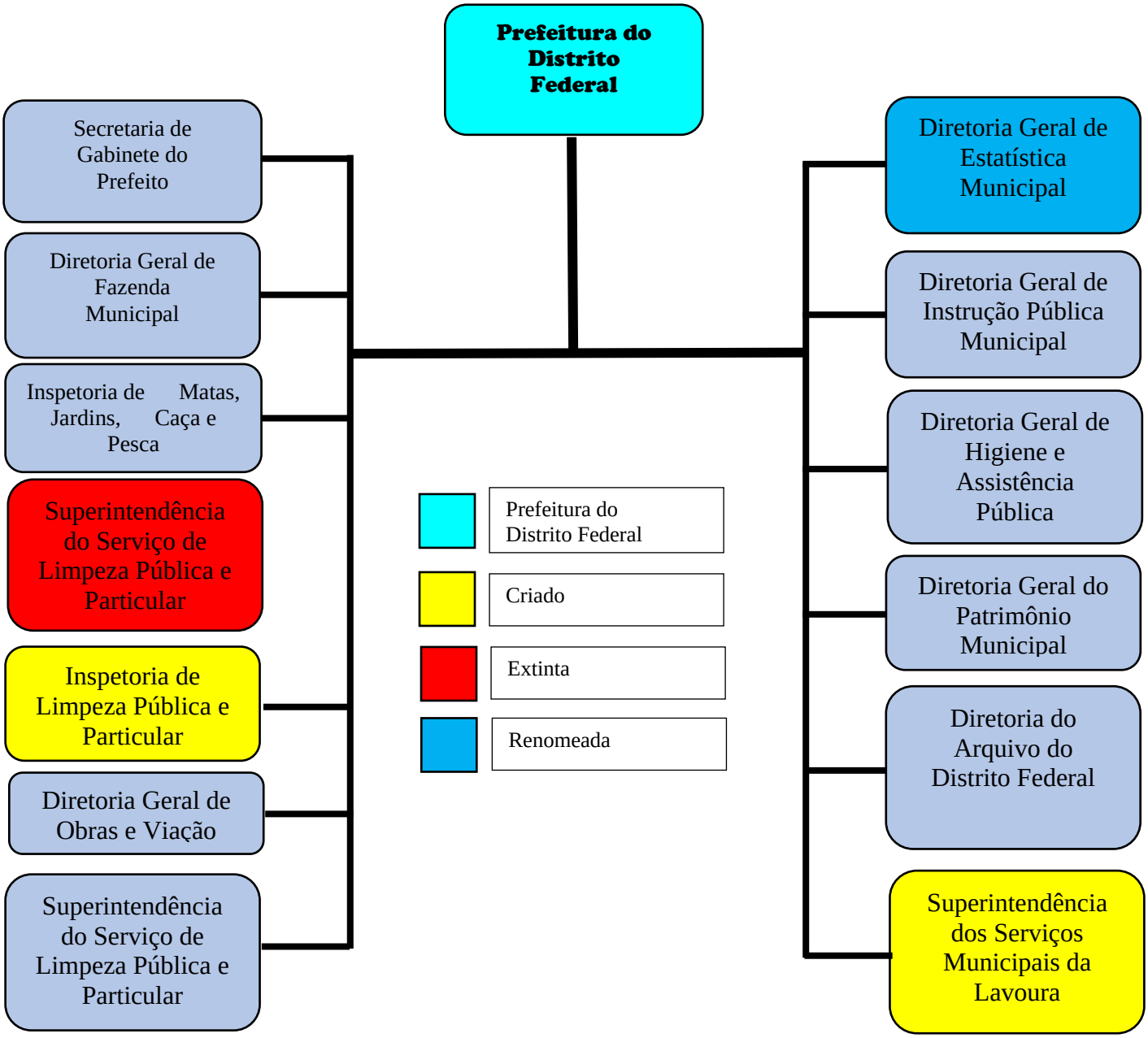
> Com este intuito determinei que não fosse admitido pessoal novo nos serviços ordinários e que a aquisição de material fosse feita a dinheiro à vista, do que resultou uma economia aproximada de 40% sobre os preços anteriores de contratos. Ainda assim a solução é insuficiente; indispensável se torna uma revisão dos impostos atuais especialmente os de transmissão de propriedade, causa-mortis, os de licença e a taxa sanitária[608].

Frontin dirigia-se aos intendentes para pedir que deixassem as questões partidárias de lado, em defesa dos interesses da cidade, de forma a solucionar os "problemas sociais, financeiros e de melhoramentos materiais, de que depende o progresso do Distrito Federal[609]".

[607] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p. 10.
[608] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p.5
[609] Mensagem do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919. p. 32.

FIGURA 4

Prefeito do Distrito Federal: André Gustavo Paulo de Frontin – 23.01.1919 – 28.07.1919[610]
[reprodução]



[610] "*O Decreto nº 1.369, de 22.07.1919, extingue a Superintendência do Serviço de Limpeza Pública e Particular e cria a Inspetoria de Limpeza Pública e Particular. Pelo Decreto nº 1.371, de 22.07.1919, a Diretoria Geral de Estatística e Arquivo passa a denominar-se Diretoria Geral de Estatística Municipal. Pelo Decreto nº 1.370, de 22.07.1919, as Agências da Prefeitura voltam a subordinar-se ao Prefeito. O Decreto nº 1.377, de 22.07.1919, cria a Superintendência dos Serviços Municipais da Lavoura, mantidas as disposições constantes no Decreto nº 1.183, de 03.01.1918. O Decreto nº 1.372, de 22.07.1919, subordina a Diretoria do Arquivo do Distrito Federal ao Prefeito.*" Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. *Administração pública municipal: a estrutura e os titulares: da Comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Casa Civil/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014. p.40.

Carlos Sampaio recebeu a Prefeitura do Distrito Federal com a missão de organizar dois grandes eventos: o primeiro seria a visita dos reis belgas à capital, que ocorreria em 1920[611], e a Exposição Internacional do Centenário da Independência do Brasil, em 1922.

Assim, no primeiro ano de governo integrou a comissão organizadora de recepção da realeza da Bélgica, presidida por José Manuel de Azevedo Marques, ministro das Relações Exteriores de Epitácio Pessoa[612]. O evento representou a primeira visita de um monarca europeu à América do Sul, e teve grande envolvimento da municipalidade e extensa programação.

De acordo com *O Malho*, a urgência na realização dessas obras fora importante para a nomeação de Sampaio. Assim, a gestão do engenheiro equivaleria, pela dimensão das reformas e melhoramentos projetados, às dos antecessores Frontin e Pereira Passos.

> (...) 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 (…)[613].

Sampaio aceitara a tarefa de dirigir a prefeitura, expressamente, como quadro técnico e "homem de ação", portanto "desinteressado" e afastado dos embates da política, como reafirmou em diferentes ocasiões.

> 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 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

[611] A Bélgica foi o primeiro país a ser visitado pelo presidente Epitácio Pessoa, logo após o anúncio de sua vitória nas eleições presidências. 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 Epitácio.
[612] *O Paíz*. 13 de junho de 1920. p.4.
[613] *O Malho*. 07 de agosto de 1920. p.1.

> que venho substituir, não é dos mais lisonjeiros, longe disso, é até dos mais precários[614].

Na preparação para a recepção dos reis belgas[615], Sampaio determinou a correção de calçamentos, a lavagem de estátuas, cuidou da arborização e reformou a Avenida Atlântica, que fora novamente danificada por ressacas. Concluiu a abertura da Avenida Niemeyer, melhorou a iluminação pública, com troca de lâmpadas a gás por elétricas, e obrigou a lavagem das fachadas de edifícios nas ruas principais. Foi, assim, um importante aliado de Epitácio Pessoa na preparação do evento.

Em razão dessas condições, Sampaio teria mantido, inicialmente, uma relação amistosa com o Conselho Municipal, o que se refletiu nas primeiras mensagens aos intendentes. Tratou então de questões administrativas internas, como a organização dos arquivos da Prefeitura[616], e da fiscalização sobre as fraudes na compra e vendas de casas[617], o que afetava diretamente a arrecadação municipal.

Em 17 de julho, dirigiu ao Conselho mensagem notificando a obtenção de crédito para pagamento de dívidas contraídas desde 1917. No dia 22 do mesmo mês, solicitou dos intendentes autorização para contratação de empréstimo, no valor de cinquenta mil contos e prazo de amortização de trinta anos, tendo como avalista o governo federal[618], que não foi, no entanto, concedida. A atitude do Conselho revela aspectos da dinâmica política da capital republicana: os intendentes evitavam apoiar medidas que aumentassem o poder do prefeito na execução orçamentária, indicando atritos entre os dois poderes[619].

Com o objetivo de aprovar o orçamento municipal de 1921, medida fundamental para o prosseguimento das obras de melhoramentos urbanos e a preparação da Exposição do Centenário, Sampaio reuniu-se com treze intendentes, obtendo acordo para essa pauta. Em seguida, surgiram queixas entre aqueles que não haviam sido convidados. As tensões nas relações com o legislativo cresceram após o início da sessão desse ano, uma vez que o órgão

---

614 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*. LUVMEN p. 114.

615 Neste ponto, estou retomando discussões desenvolvidas na dissertação de mestrado. Cf. ARAUJO, Adauto Tavares. *Administração pública e reformas: um estudo sobre a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920 – 1930).* São Gonçalo: FFP/UERJ (mestrado em História). Um estudo sobre esses debates também foi produzido por Carlos Kessel. Cf. KESSEL, Carlos. *A vitrine e o espelho*: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, DGPC, AGCRJ, 2001.

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

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

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

619 KESSEL, Carlos. *A vitrine e o espelho*: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, DGPC, AGCRJ, 2001. p. 69.

se mostrava impotente para controlar a execução das quantias obtidas por meio de empréstimos, tendo o prefeito remanejado verbas sem o seu conhecimento[620].

Por sua vez, o projeto de orçamento seria bastante modificado pelo Conselho, que assim pretendia evitar que o prefeito dispusesse, a seu critério, dos recursos disponíveis. Ao retornar para a sanção do Executivo, a proposta orçamentária foi vetada por Sampaio, o que permitiu a realização das obras do Centenário da Independência de acordo com sua programação e conforme organizada por Manuel Duarte[621], secretário de seu gabinete, e pelo diretor da Fazenda, Elpídio Boamorte[622].

Ao longo da gestão de Sampaio, portanto, predominou a dificuldade no diálogo com o Conselho Municipal, o que se refletiu no elevado número de vetos do executivo, quando comparado a outros prefeitos. Por este motivo um de seus adversários, o senador gaúcho Irineu Machado, dizia que o prefeito sofria de uma doença chamada "vetomania"[623].

Como referido, Carlos Sampaio foi protagonista na organização da Exposição do Centenário da Independência, dirigindo as obras de preparação para o evento. Entre essas teve destaque o arrasamento do Morro do Castelo, em cuja área foram erguidos os diversos pavilhões. O prefeito integrou a Comissão Executiva do Centenário, criada pelo decreto de n. 15.066, de 24 de outubro de 1921, ao lado dos ministros Joaquim Ferreira Chaves e José Pires do Rio, que ocupavam respectivamente as pastas da Justiça e do Interior, Transportes Públicos e Agricultura, de Alfredo Conrado de Niemeyer, diretor geral da Participação Estrangeira, e de João Baptista da Costa, diretor de Belas-Artes[624].

---

620 KESSEL, Carlos. *A vitrine e o espelho*: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, DGPC, AGCRJ, 2001. p. 72.

621 Manoel de Mattos Duarte Silva nasceu em Rio Bonito, no Rio de Janeiro, em 1 de novembro de 1877. Dedicou-se ao jornalismo, tendo trabalhado no Correio da Manhã, no Jornal do Comércio e em A Tribuna, Ilustração Brasileira e O Malho. Foi secretário interino do Gabinete de Carlos Sampaio. Vinculado ao Partido Republicano Fluminense (PRF), exerceu mandatos de deputado estadual (1911-1924) e deputado federal (1924-1927). http://expagcrj.rio.rj.gov.br/search/carlos+sampaio.

622 KESSEL, Carlos. *A vitrine e o espelho*: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio. Rio de Janeiro: Secretaria das Culturas, DGPC, AGCRJ, 2001. p. 72-73.
Elpídio João da Boamorte nasceu Vitória, Espírito Santo, em 2 de setembro de 1868. Formou-se em Direito em sua cidade natal e jornalista, ingressando na carreira administrativa federal em 1889, na Inspetoria Geral das Terras e Colonização. Foi Diretor Geral da Fazenda Municipal do Distrito Federal na gestão municipal de Carlos Sampaio. http://expagcrj.rio.rj.gov.br/search/carlos+sampaio.

623 Como já referido, os vetos do prefeito eram apreciados por comissões no Senado, que podiam ou não derrubá-los. Segundo Surama Pinto, na gestão de Sampaio foram analisados no Senado 78 vetos do executivo municipal em 1921 e 111 vetos em 1922. PINTO, Surama Conde Sá. *Só para iniciados...o jogo político na antiga capital federal*. Rio de Janeiro: Mauad X e Faperj, 2011.p. 112 - 116.

624 *Brazilian American*. 14 de outubro de 1922. p. 3.
Filho de Conrado Jacob Niemeyer III e de Maria Fortunata da Cunha, Alfredo Conrado de Niemeyer nasceu no Rio de Janeiro em 12 de dezembro de 1873 e se formou em Engenharia Civil na Escola Politécnica. Foi nomeado Diretor Geral de Obras e Viação em e de junho de 1902, permanecendo no cargo por um ano, no qual

Segundo o regimento interno da Comissão Executiva da Exposição, cabiam ao prefeito do Distrito Federal as seguintes atribuições: realizar as desapropriações, demolições, edificações e reconstruções necessárias para a realização da Exposição; conceder as áreas para edificações, com a aprovação das plantas dos pavilhões estrangeiros e dos estados; construir restaurantes, bares e locais para os divertimentos de autoridades e visitantes; prover a iluminação elétrica e a força motriz no espaço da Exposição e a ornamentação da cidade para a efeméride[625]. Em setembro de 1922, decisão do Conselho Municipal autorizou o prefeito a praticar quaisquer atos que julgasse necessários para assegurar a regularidade do abastecimento de gêneros no Distrito Federal no período das festas comemorativas do primeiro Centenário da Independência do Brasil[626].

Também sob a responsabilidade da Prefeitura e de Sampaio foi organizado o concurso de projetos dos edifícios da Exposição, de que participaram engenheiros e arquitetos, a seu convite, sendo determinado que os pavilhões deveriam seguir o estilo neocolonial[627]. Sampaio recebeu depois o título de "patrono dos arquitetos", por conferir protagonismo a essa categoria de profissionais[628]. Os arquitetos Arquimedes Memória e Francisque Couchet receberam a atribuição da elaboração do projeto de reconstrução do Antigo Arsenal da Guerra e da Casa de Trem, destinados a abrigar o Palácio das Indústrias[629].

Uma série de medidas de seu governo, além das obras, relacionou-se àquela efeméride, como as mudanças de nomenclatura de logradouros públicos. Em mensagem, elencava personagens da independência do Brasil que, em seu entendimento, precisavam ter seus nomes consagrados em logradouros da cidade.

> Atendo a que, entre os últimos avultam o de D. Pedro I; o da Imperatriz Leopoldina, com cuja cooperação contaram sempre os brasileiros a obra que então realizavam; e

---

foram foram finalizadas as obras de abertura da Avenida Presidente Wilson e os melhoramentos na Praça Mauá. Participou da organização da cidade para receber os reis belgas.

[625] 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.

[627] Em razão dessa inciativa, Carlos Sampaio receberia o título de "patrono dos arquitetos". 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.

[628] 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.

[629] 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

> Joaquim Gonçalves Ledo, que, na maçonaria e na imprensa, foi a alma da propaganda da Independência e o promotor de muitos atos que a precipitaram[630].

Em 1921, com a aproximação dos festejos, promoveu-se diversas mudanças na nomenclatura de logradouros públicos:

> Atendendo a que importantes acontecimentos da Independência se passaram nesta Capital, no sítio compreendido entre as vizinhanças do largo de S. Francisco de Paula, onde era a sede do Senado, da Câmara e o Largo do Rocio, hoje praça Tiradentes, onde desde fevereiro de 1821, no então teatro S. João, se realizaram fatos históricos relevantes e tendentes à realização da nossa emancipação política[631].

A Exposição Internacional do Centenário da Independência 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. Na nova Avenida das Nações, na esplanada do Castelo, foram erguidos os pavilhões de grandes empresas nacionais e estrangeiras, como a *General Eletric* – que em anúncio na *Brazilian American*[632] informava ter sido responsável pelo *design* e pela execução da iluminação do evento –, a *Nestlé* e a *Brahma*. Cerca de 200 mil pessoas teriam comparecido à inauguração, em 7 de setembro de 1922, encerrando-se o evento em 24 de julho de 1923. Em fevereiro, no auge do verão, registrou-se a frequência de 175 mil visitantes, com até 14 mil pessoas em um só dia[633].

Ainda em novembro de 1922, em meio às festividades, aprovaram-se planos de arruamento para a parte desaterrada do morro do Castelo:

> Ficam nesta data aprovados os novos planos para os arruamentos no terreno consequente do arrasamento do morro do Castelo e no aterro da parte conquistada ao mar, entre a praia do Russell e o local ocupado pelo antigo Arsenal de Guerra, organizados na Diretoria Geral de Obras e Viação e desapropriados, na forma da legislação em vigor, os prédios e terrenos necessários à respectiva execução[634].

Com a aproximação do fim do governo de Epitácio Pessoa, Carlos Sampaio acelerou a demolição do Castelo, que não chegou a concluir. Essa não seria, no entanto, a questão que

---

630 Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1924. P. 114.
631 Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1924. p. 114.
632 *Brazilian American*. 22 de agosto de 1922. p. 2.
633 MOTTA, Marly. Exposição do Centenário (verbete). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011.
634 Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1924. p. 123.

marcou o término da gestão, quando ganhou repercussão a polêmica em torno da renovação dos serviços telefônicos da cidade com a *Light*, assinada a apenas três dias da chegada de seu sucessor. As suspeitas sobre o acordo com a empresa pareciam fundamentadas. Ainda em 1920, Alexander Mackenzie enviara correspondência para o engenheiro, lembrando que a empresa tivera aumentadas as suas despesas com energia, não obrigatórias por contrato, 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 adicional[635]".

A administração de Carlos Sampaio foi marcada por uma série de obras sob a rubrica de melhoramentos urbanos, realizadas à custa da contratação de empréstimos. Incluíam-se nesse conjunto os planos de obras na área da Lagoa Rodrigo de Freitas e o alinhamento da Avenida Rio Branco e da Praça Floriano, ainda no primeiro ano de governo. Ambas as iniciativas implicaram desapropriação de prédios e terrenos para sua execução[636].

Com relação à estrutura administrativa da Prefeitura, o ato mais importante de Carlos Sampaio foi a reorganização da Diretoria Geral da Fazenda Municipal, com a ampliação do quadro de pessoal da repartição, justificada segundo o objetivo de garantir melhor fiscalização interna e externa e, por consequência, uma maior eficiência no controle da arrecadação:

> A administração da Fazenda Municipal, diretamente subordinada ao Prefeito, é centralizada na Diretoria Geral da Fazenda, e a essa Diretoria compete gerir toda a economia financeira da Municipalidade, com recurso para o chefe do Executivo Municipal, observada as disposições de leis ou decretos em vigor, referentes a outros departamentos administrativos municipais[637]. (...)
> Para maior eficiência da fiscalização interna e externa fica estabelecida a inspeção de fazenda, a cargo de inspetores especiais, subordinados diretamente ao Diretor Geral[638].

A estrutura administrativa, na gestão de Carlos Sampaio, corresponde ao esquema a seguir.

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

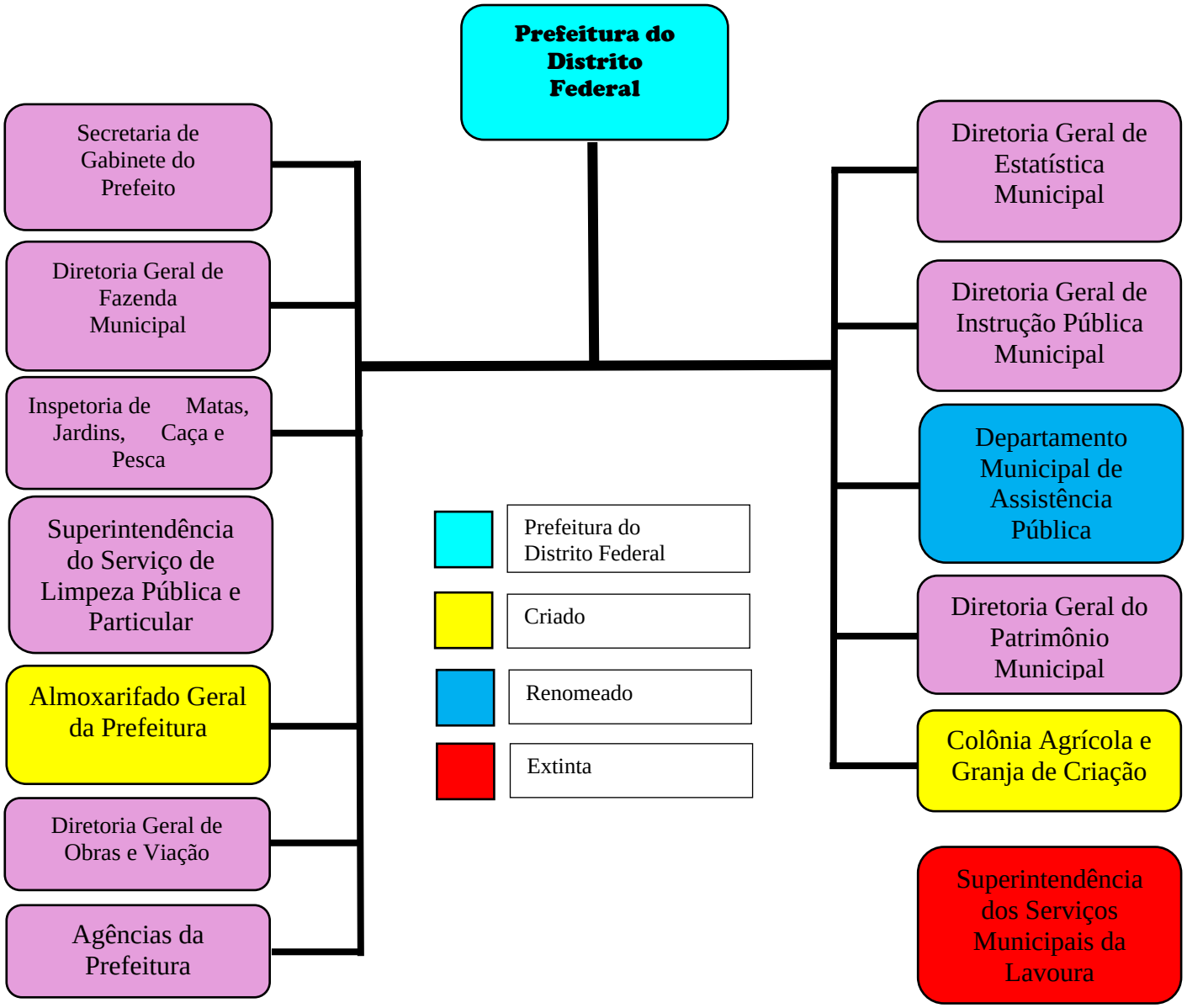
[637] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1924, p. 55.

[638] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1924. p. 56. Nota-se também alto número de decretos solicitando a abertura de crédito suplementar ou extraordinário (por exemplo, Decreto n. 1591, de 17 de agosto de 1921).

FIGURA 5

Prefeito do Distrito Federal: Carlos Cesar de Oliveira Sampaio – 08.08.1920 – 15.11.1922[639]

[reprodução]



639 **"***O Decreto nº 1.508, de 30.12.1920, cria o Almoxarifado Geral da Prefeitura. Pelo Decreto nº 1.543, de 20.04.1921, a Diretoria Geral de Higiene e Assistência Pública passa a denominar -se Departamento Municipal de Assistência Pública. O Decreto nº 2.441, de 26.01.1921, extingue a Superintendência dos Serviços Municipais da Lavoura e cria a Colônia Agrícola e Granja de Criação."* Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. *Administração pública municipal: a estrutura e os titulares: da Comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Casa Civil/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014. p.42.

4.2. – Mudanças com Alaor Leme Prata Soares e Antonio Prado Junior: um novo tempo para o Distrito Federal?

Na análise das mensagens e atos oficiais da gestão de Alaor Prata, podemos perceber, de início, a prevalência da oposição ao antecessor, de resto manifesta na polêmica levantada por Carlos Sampaio nos jornais, no ano de 1927, e nas memórias de ambos os prefeitos, como já tratado nesta tese. O tema central do debate, como referido, passava a ser o do estado "ruinoso" das finanças municipais e do imperativo de buscar maior eficiência em sua execução, seguindo-se a austeridade na execução orçamentária.

Alaor Prata afirmou, em seu discurso de posse, o compromisso com a austeridade, destacando a importância de "conhecer com exatidão o estado em que se encontram as finanças da municipalidade, base indispensável aos meus primeiros passos"[640]. Conforme é possível observar, o engenheiro e parlamentar mineiro reiterou, em diversas ocasiões, a preocupação com a situação econômica e financeira do município, haja vista que seu antecessor contraíra empréstimos, ampliando a dívida da Prefeitura, com o intuito de realizar as obras preparatórias da Exposição do Centenário.

Por outro lado, Prata buscou ressaltar o acerto da escolha de seu próprio nome por Arthur Bernardes, ainda que a tivesse recebido com "surpresa". Insistia no compromisso com o cuidado com a "defesa do bem público", uma vez que não se movia por "vaidades, ambições, interesses pessoais", que poderiam ser inerentes à posição no executivo:

> Elevado ao posto de prefeito do Distrito Federal, com absoluta surpresa para mim, sei que ninguém terá prezado mais essa dignidade, mas também sei que vaidades, ambições, interesses pessoais, de qualquer marca, políticos, sociais ou materiais, não me fizeram delirar em empáfias e vanglórias. Nem em um só instante, naqueles quatro anos, me esqueci de mim mesmo, para me sentir e reconhecer na simples e despretensiosa realidade que eu era, como até então, nunca deixei, até agora, de estar plenamente satisfeito com o meu destino, por me haver inspirado que aceitasse com o meu destino, por me haver inspirado que aceitasse o honrosíssimo encargo, sem orgulho nem fatuidade, e tão somente com inflexível disposição de enfrentar quaisquer sacrifícios que a defesa do bem público viesse a exigir-me[641].

Entendia que, no momento da nomeação, o importante era diminuir as despesas e, por isso, não propusera novas obras. Sabia que essa decisão seria impopular, sendo provável que tampouco fosse receber aplausos pelo modo como conduzia as finanças municipais.

> Chamado à Prefeitura, em momento em que era forçado a deter o crescimento das

[640] 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. p. 78.
[641] PRATA, Alaor Soares. *Recordações da vida pública*. Rio de Janeiro: s. ed., 1958. p. 359.

> despesas, nem mesmo podendo pensar, de iniciativa minha, em realizar obras ou criar serviços que não fossem inadiáveis, só se eu fosse um demasiado ingênuo – um imbecil é que seria – poderia conceber a hipótese de vir a ter popularidade e receber demonstrações calorosas de aprovação e aplauso, como não é raro suceder com a administradores que tenham a sorte de trabalhar, senão com orçamentos bem providos, ao menos com recursos resultantes do próprio esforço ou de esforços desenvolvidos por algum ou alguns dos seus predecessores[642].

Em sua primeira mensagem ao Conselho Municipal, no ano de 1923, abordou o tema do crescente endividamento da Prefeitura, decorrente das contratações de créditos para as obras e festejos do Centenário da Independência:

> As reclamações passaram a rarear, como se, ao sentirem em todos os atos do governo a demonstração cabal da falta de recursos disponíveis, a pouco e pouco, se acomodassem à triste verdade, lealmente proclamada: com as últimas arrancadas para assegurar-se as festas de comemoração do Centenário o brilhantismo desejado, soara para os munícipes a hora amarga das provações[643].

Ao reiterar as dificuldades financeiras encontradas, criticou o recurso da seguida obtenção de empréstimos, um "mau hábito", "panaceia insidiosa" e "remédio mais pronto", à disposição dos governantes:

> Em linhas gerais, a situação é a mesma, não mudou. Não poderia mesmo mudar tão depressa, já pela extensão a que nas suas funestas consequências, a crise financeira atingiu, já pela pronunciada baixa do câmbio, que tanto tem encarecido as remessas de fundos para o estrangeiro, já, finalmente, pela circunstância, que bem-digo, de não ter sobrevindo empréstimo algum, panaceia insidiosa em que se procura, entre nós, a força de mau hábito, o remédio mais pronto para as aperturas dos déficits sucessivos[644].

Teria sido assim "o estado melindroso" das finanças com que se deparava que obrigara a adoção de medidas de austeridade, concentradas na demissão de funcionários, com redução do quadro de pessoal.

> Encerrado o período dos grandes cometimentos materiais, o prefeito teria de reconhecer que a redução do pessoal era um dos atos que não deviam tardar. De resto, não era outra coisa o que exigia o estado melindroso das finanças. No cumprimento desse aspecto dever, determinei, sem demora, que as folhas passassem a consignar apenas o pessoal julgado imprescindível à conservação dos serviços criados, e à conclusão das obras começadas (...). Foi o que se fez nessa Diretoria, dispensaram-se, por partes, mais de 600 homens, atraídos meses antes pelos trabalhos em atividade[645].

---

[642] PRATA, Alaor Soares. *Recordações da vida pública*. Rio de Janeiro: s. ed., 1958. P.359.

[643] Nos anais não encontramos referências sobre quais grupos ou pessoas estavam reclamando de Alaor Prata, mas a leitura do conjunto de fontes do engenheiro demonstra que Carlos Sampaio e os funcionários da prefeitura estavam entre seus maiores críticos. Annaes do Conselho Municipal. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio,1924. p. 6.

[644] Annaes do Conselho Municipal. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1924. p. 4.

[645] Annaes do Conselho Municipal. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1924. p. 12.

Desse modo, segundo a mensagem, somente trabalhadores no desmonte do Castelo foram poupados, sendo reduzido, por exemplo, o número de funcionários da limpeza pública.

> O estado precário das finanças não podia deixar de repercutir nos serviços de que está incumbida a Superintendência de Limpeza Pública e Particular. Em relação ao seu pessoal, que teve de ser reduzido, foi tomada com êxito e providência de o fixar e distribuir de acordo com os trabalhos que, na realidade, houvessem de ser efetuados[646].

As medidas levariam à paralisação dos trabalhos dos grandes empreendimentos, com a continuidade das obras de demolição e aterros no Castelo.

> Por mais de um motivo, mas principalmente por economia forçada, tive de reduzir de 20 para 8 as horas de trabalho diário, embora continuassem praticados os dois processos de desmonte [do Morro do castelo], o hidráulico e o mecânico. É possível, entretanto, que este venha a ser suspenso, dada a crescente elevação do preço do carvão[647].

As diferenças com o antecessor não se limitavam, no entanto, à questão das finanças. Alaor Prata alterou planos de melhoramentos de Carlos Sampaio, como na Lagoa Rodrigo de Freitas, mostrando as visões diversas dos personagens:

> Considerando que, durante a execução dos melhoramentos da Lagoa Rodrigo de Freitas se verificou a necessidade de serem introduzidas diversas modificações nos planos de arruamentos das áreas resultantes desses melhoramentos (...) no sentido de serem melhor atendidos, e de modo mais conveniente os diversos problemas de viação e embelezamento. (...) Considerando que, como providência complementar, também foi julgado necessário estabelecer novos arruamentos nas proximidades das ruas Jardim Botânico, Martins Dias Ferreira e Marquês de São Vicente, e na zona compreendida entre estas duas últimas ruas e os morros adjacentes. (...) Ficam alterados, em parte, os planos de arruamentos aprovados pelo decreto n. 1824 de treze de novembro de 1922[648].

Outras medidas do prefeito voltaram-se a alterações no funcionamento de órgãos municipais, por meio de novos regulamentos e reestruturações. Em janeiro de 1925, Prata transferiu à Diretoria Geral de Abastecimento e Fomento Agrícola atribuições antes de competência da Diretoria Geral do Patrimônio e da extinta Diretoria Geral de Polícia

[646] Annaes do Conselho Municipal. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio,1924. p.36-37
[647] Annaes do Conselho Municipal. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio,1924. p.. 15.
[648] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1924. p. 49.

Administrativa, Arquivo e Estatística (decreto n. 2096, de 31 de janeiro de 1925)[649]. No mês, editou alterações administrativas e os regulamentos do Teatro Municipal e do Departamento Municipal de Assistência, ganhando, este último, inclusive, novos funcionários.

> A administração do Theatro Municipal é considerada como dependência da Diretoria Geral do Patrimônio, tendo, entretanto, secretaria e arquivo especiais. (...) O Diretor Geral do Patrimônio a quem fica diretamente subordinada a administração do Theatro Municipal, será auxiliado por um engenheiro-ajudante da administração, cujas atribuições serão estabelecidas no presente regulamento[650].

Quanto à assistência pública, passou de Departamento Municipal ao estatuto de Diretoria Geral, acompanhando-se a reorganização de pessoal:

> Fica elevado a quarenta o número de sub-comissários da Diretoria Geral de Assistência Municipal (...) Fica extinta a classe de auxiliares acadêmicos remunerados mantidos apenas, durante o corrente ano, os que se encontram os respectivos lugares[651].

Os argumentos em defesa das medidas de austeridade justificavam, assim, as regulamentações e alterações impostas ao funcionalismo, bem com o objetivo de impor maior racionalidade à administração municipal. Como no caso das demissões, os regulamentos pautavam-se pelo objetivo de corrigir os "maus hábitos" reinantes na administração municipal, uma vez que, conforme expressava, nem todos os servidores eram "modelares"[652].

Na mesma linha, Alaor Prata editou a regulamentação do processo de pagamento de auxílios e subvenções aos servidores, com o objetivo de criar regras para sua "boa aplicação":

> O pagamento dos auxílios e subvenções concedidos pela Municipalidade será feito por trimestres vencidos, mediante requerimento da instituição ou estabelecimento subvencionado, e depois de devidamente informado o pedido pela repartição incumbida da fiscalização respectiva. (...) Uma vez não reproduzida a consignação na lei orçamentária que for votada posteriormente à citada providência, considera-se como eliminado o auxílio ou subvenção desde a data em que foi suspenso[653].

O prefeito também se preocupou com o ordenamento das licenças que podiam ser usufruídas pelos funcionários municipais (decreto n. 2124, de 14 de abril de 1925),

---

649 Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1925. p. 91.
650 Secretaria do Gabinete do Prefeito.. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1925. p. 101.
651 Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1925. p. 102.
652 Annaes do Conselho Municipal Municipal. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio,1924. p.. 40. Neste caso, tratava-se de uma referência específica a funcionários que trabalhavam em jardins e praças da cidade.
653 Secretaria do Gabinete do Municipal. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1924. p. 44.

centralizando no Executivo a prerrogativa de permitir ou negar os respectivos pleitos de acordo com as diversas situações em que fossem admitidos. Uniformizava, também, alguns concursos, como o de amanuense da Diretoria Geral de Obras:

> A não ser para gozar licença devidamente concedida, nenhum funcionário municipal poderá interromper o exercício do cargo ou deixar de prestar o serviço a que é obrigado, salvo caso de moléstia, gozo de férias, nojo, casamento, ou exercício de comissão, municipal ou federal, cujo desempenho o Prefeito lhe incumba ou permita[654]. [...]
> Nos concursos para o preenchimento de vagas de praticante da Diretoria Geral de Fazenda e de amanuense nas demais repartições serão observadas as instruções que baixaram com o Decreto n. 1967, de 8 de abril corrente, para os concursos de amanuense na Diretoria Geral de Obras e Viação; revogadas as disposições em contrário[655].

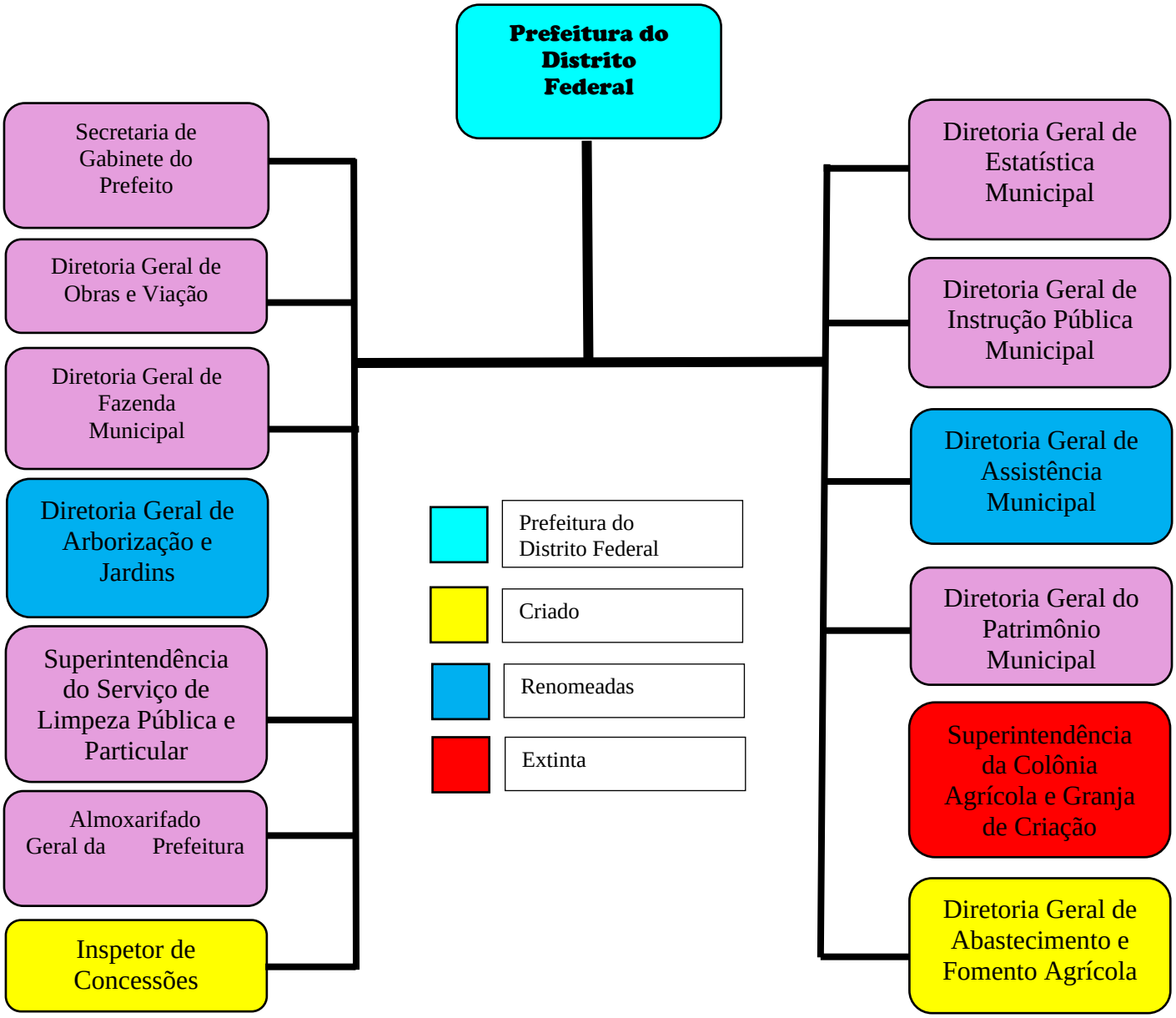
A estrutura administrativa da gestão Alaor Prata esteve assim configurada:

[654] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1927. p. 110.
[655] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1924. p. 43.

FIGURA 6

Prefeito do Distrito Federal: Alaor Prata Leme Soares (16/11/1922 -15/11/1926)[656]

[reprodução]



656 **"***Pelo Decreto nº 2.969, de 11.08.1924, a Inspetoria de Matas, Jardins, Caça e Pesca passa a denominar-se Diretoria Geral de Arborização e Jardins. O Decreto nº 2.969, de 11.08.1924, cria a Diretoria Geral de Abastecimento e Fomento Agrícola e extingue a Superintendência da Colônia Agrícola e Granja de Criação. O Decreto nº 3.136, de 15.09.1926, cria o cargo de Inspetor de Concessões. Pelo Decreto nº 2.103, de 09.02.1925, o Departamento Municipal de Assistência Pública passa a denominar-se Diretoria Geral de Assistência Municipal."* Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. *Administração pública municipal: a estrutura e os titulares: da Comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Casa Civil/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014. p.43.

O tema das finanças municipais e do objetivo da austeridade marcou, também, o discurso oficial na gestão de Antonio Prado Junior. Como seu antecessor, Prado Junior reclamou da situação financeira encontrada na Prefeitura do Distrito Federal, embora, na forma como se apresentou aos munícipes e aos intendentes, tenha dado ênfase às boas relações que mantinha com o presidente da República e que haviam levado a sua própria nomeação. O auxílio de Washington Luís permitiria regularizar o pagamento dos salários dos funcionários municipais, ainda que o quadro demandasse cautela na condução de novos projetos de melhoramentos.

> Diante da constatação deste angustioso estado do erário, o desanimo não me invadiu, mas o senso da realidade iniludível me aconselhou logo a máxima prudência. Prendi vários projetos de utilidade prática e de caráter estético, que, dado o momento, me pareceram intrépidos demais[657].

Em sua primeira mensagem ao Conselho Municipal, no ano de 1926, Prado Junior reiterou o objetivo de alcançar o maior progresso da capital. Não havia, de sua parte, no entanto, "desejo de evidência" ou "ambição".

> Antes de entrar no assunto, seja-me permitido dizer que, aceitando o cargo de Prefeito, não me moveu desejo de evidência ou outra ambição qualquer ordem, senão o de cooperar, com todo o meu esforço, para o maior progresso e mais intenso realce da formosa e incomparável capital do meu país[658].

As obras de melhoramentos de sua gestão concentraram-se na continuidade do arrasamento do morro do Castelo, ainda inacabado, e na área da Lagoa Rodrigo de Freitas, como complementação e expansão dos bairros da Zona Sul da cidade. O serviço de arrasamento do morro do Castelo mantinha-se "no andamento compatível com o estado das finanças da Prefeitura"*[659]*, prevendo-se seu término em um período de seis meses, com a intensificação das obras:

> É meu intento dar pronta solução ao problema do morro do Castelo, onde se concentram interesses vitais para a cidade e sua administração. Ao lado do ponto de vista financeiro, precisa-se considerar também as questões de urbanismo, propriamente dito. E tudo deve ser enfrentado e resolvido de acordo com as cláusulas do contrato do empréstimo de doze milhões de dólares [da gestão de

[657] *ANNAES do Conselho Municipal*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues Ro. 1927.p.6.
[658] *ANNAES do Conselho Municipal*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues Ro. 1927. p.3.
[659] *ANNAES do Conselho Municipal*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues Ro. 1927.p.26.

> Carlos de Sampaio]. Esse assunto, de máxima importância, está preocupando seriamente a administração[660].

Em mensagem ao Conselho, em 1929, Prado Júnior comemorava o fim das obras de arrasamento, estando em curso os trabalhos de arremate. Transcrevia, então, um informe sobre as condições dos melhoramentos na região:

> A área resultante do desmonte, com o seu plano de urbanização aprovado, já apresenta ruas revestidas de calçamento conveniente e dotadas de galerias de águas pluviais. Dentro de muito em breve, preparo semelhante será iniciado na parte aterrada. O serviço de demolição e transporte de terras foi conduzido com a possível regularidade. A demora na sua conclusão provém do excesso de terra a desmontar, excesso só verificado depois de reiniciados os trabalhos. (...) Na área resultante do desmonte foram executados os seguintes serviços: 3000 metros quadrados de calçamento a macam betuminoso, 2060 metros lineares de meios fios, 72 caixas de ralo, sem falar na construção de 514 metros de cais e 49.700 metros cúbicos de enrocamento[661].

Procurava assim justificar ao Conselho Municipal o aumento das despesas relativas a esse empreendimento. Segundo a mensagem, os cálculos feitos na primeira fase do arrasamento continham erros, restando um volume maior de terra a ser deslocado, verificando-se a alta dos preços de material e de salários, após a retomada das obras. Nas palavras de Prado Junior, essas eram as "circunstâncias que explicam e justificam, de certo modo, a demora no serviço e o excesso de despesa"**[662].**

Os atos de Prado Júnior na prefeitura do Rio de Janeiro se concentraram, também, em iniciativas voltadas à reestruturação de suas diretorias. Teve destaque, nesse sentido, o regulamento da Subdiretoria de Estradas de Rodagem. A nova repartição que tinha por finalidade:

> Superintender todos os serviços que dizem respeito aos estudos de projetos de toda a rede de estradas do Distrito Federal e à sua execução e bem assim os que se referem às reparações e a à conservação das estradas existentes e das que foram sendo construídas, a saber: a) organização de um plano geral de estradas de rodagem e vias de comunicação do Distrito Federal, com a ampliação do plano (...) compreendendo estudos, projetos e especificações e os orçamentos com as indicações para a denominação oficial das estradas[663].

---

[660] *ANNAES do Conselho Municipal*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues Ro. 1927. p.27-28.
[661] *ANNAES do Conselho Municipal*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues Ro. 1927.p. 115-117.
[662] *ANNAES do Conselho Municipal*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues Ro. 1927.p. 116-117
[663] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas Jornal do Brasil, 1928. p. 76.

O regulamento fixava instruções preliminares e técnicas, além das obrigações gerais para concorrências públicas e assinaturas de contratos de empreitada, para construção de infraestrutura e equipamentos viários e demais melhoramentos, sob a responsabilidade da Diretoria Geral de Obras e Viação.

> Ficam aprovadas as instruções preliminares, as instruções técnicas e as obrigações gerais contratuais com este decreto publicados e organizadas pela Diretoria Geral de Obras e Viação, para execução, por empreitada, mediante concorrência pública, de serviços de calçamentos, de canalizações e águas pluviais, de muralhas de revestimentos ou de sustentação de terras e de revestimento de passeios. (...) As instruções técnicas e as obrigações gerais aqui aprovadas farão sempre parte integrante dos contratos que, a partir desta data, forem assinados na Diretoria Geral de Obras e Viação, para a execução de quaisquer serviços de calçamento (...)[664].

A gestão de Prado Júnior editou também o "caderno de obrigações" da Diretoria Geral de Obras e Viação, como instrumento que passaria a guiar a realização dos trabalhos da repartição.

> As obrigações contratuais e especificações farão parte integrante dos contratos e as suas prescrições serão obrigatórias para os contratantes em tudo que lhes for aplicável. (...) As especificações e demais prescrições técnicas serão adotadas para todas as obras municipais, quer sejam executadas por contrato, tarefa ou administração[665].

Redigido por Alfredo Duarte Ribeiro[666], diretor geral de Obras e Viação da Prefeitura, era composto por uma série de normativas e fixava a obrigatoriedade de concorrência pública para a execução dos serviços municipais e da composição de comissões destinadas a examinar as propostas das empresas e indivíduos interessados[667]:

---

[664] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas Jornal do Brasil, 1928. p. 55.

[665] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas Jornal do Brasil, 1929. p. 42.

[666] Filho de Rosa Maria de Gouvêa Duarte e Primenio Duarte Ribeiro, Alfredo Duarte Ribeiro nasceu em 1867, no Rio Grande do Norte. Engenheiro civil, em 1903 integrou a Comissão da Carta Cadastral. Participou também do grupo de trabalho destinado a elaborar o Livro do Centenário da Independência, em 1918. Foi Engenheiro-Chefe da Comissão de Obras Novas da capital na administração de Carlos Sampaio (1920-1922) e em duas ocasiões assumiu a Diretoria-Geral do Departamento de Engenharia. Em 1919, como subdiretor da Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura, foi incumbido das obras de desmonte do Morro do Castelo. Prestou serviços ao Jockey Club Brasileiro, na construção do Hipódromo da Gávea. http://expagcrj.rio.rj.gov.br/ribeiro-alfredo-duarte/.

[667] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas Jornal do Brasil, 1929. p. 42.

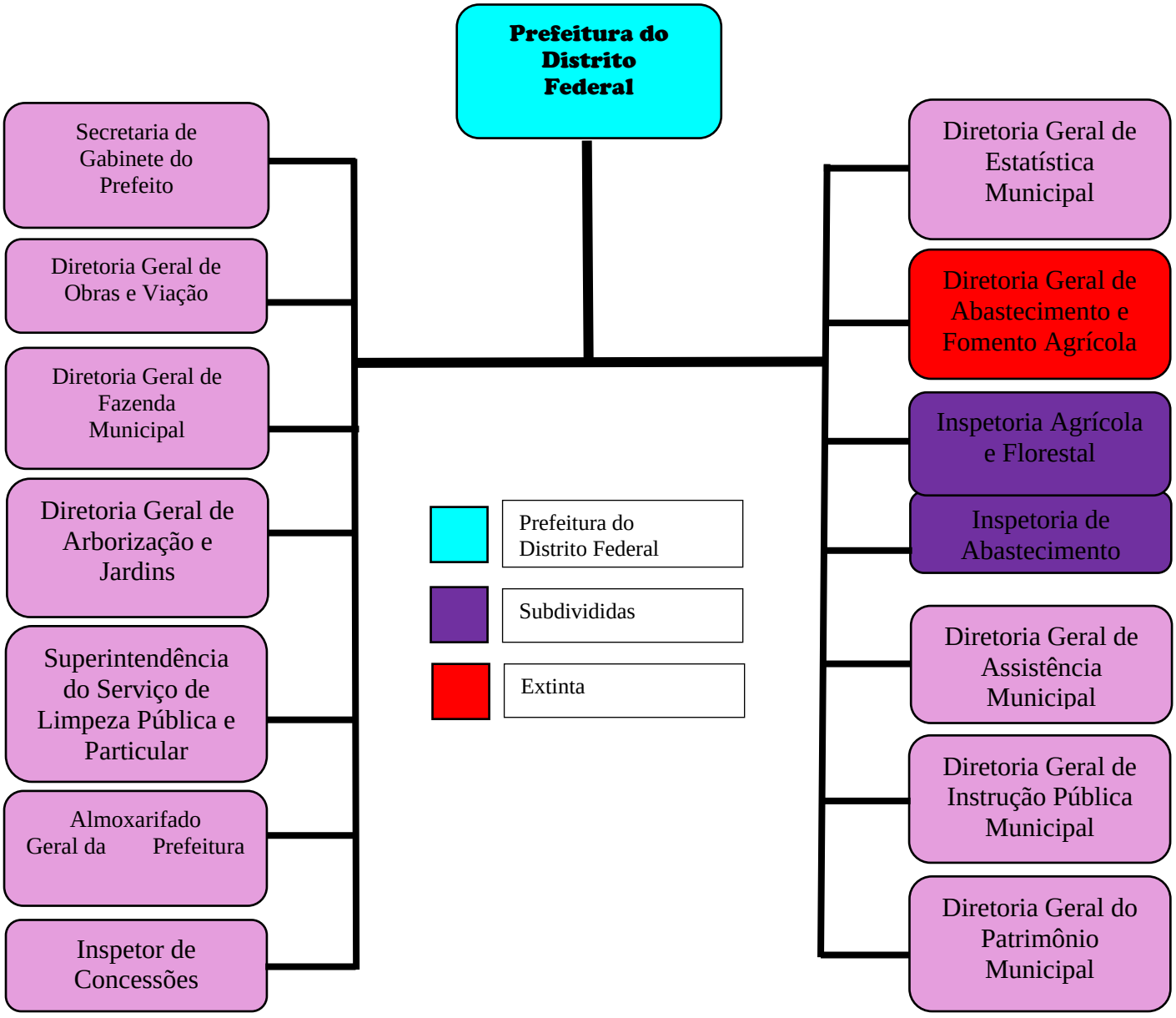
> As propostas serão estudadas e julgadas por uma das divisões ou por funcionários designados pelo Diretor, por meio de um quadro comparativo previamente organizado, e justo ao processo, o qual será remetido ao Diretor Geral de Obras e Viação, com o julgamento da concorrência, para que o Prefeito resolva sobre a aceitação da proposta que lhe parecer mais vantajosa ou pela anulação da concorrência[668].

Prado Júnior buscou implementar mecanismos para preservar a memória do Distrito Federal. Em janeiro de 1930, determinou que fossem adotadas as melhores maneiras de conservar objetos que interessavam à história da cidade do Rio de Janeiro, a cargo da Diretoria de Estatística e Arquivo (Decreto nº 3201, de 16 de janeiro de 1930)[669]. Outros atos da gestão trataram da regulamentação dos serviços fornecidos por *The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company Limited* (Decreto n. 3277, de 30 de abril de 1930)[670], da abertura de créditos suplementares e especiais e do funcionalismo municipal, como da introdução de mecanismos de controle de frequência nos postos de trabalho[671], fortalecendo a perspectiva em defesa da racionalização administrativa.

A estrutura administrativa da gestão Prado Junior estava assim organizada:

[668] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas Jornal do Brasil, 1929. p. 43.
[669] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas Jornal do Brasil, 1930. p. 55.
[670] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas Jornal do Brasil, 1930. p. 195.
[671] Secretaria do Gabinete do Prefeito. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas Jornal do Brasil, 1928. p. 41.

FIGURA 7
Prefeito do Distrito Federal: Antônio Prado Junior (16/11/1926 – 24/10/1930)[672]
[reprodução]



672 **"***Pelo Decreto nº 2.941, de 23.11.1928, a Diretoria Geral de Abastecimento e Fomento Agrícola subdivide-se em Inspetoria Agrícola e Florestal e Inspetoria de Abastecimento, autônomas e subordinadas ao Prefeito. O Decreto nº 2.756, de 09.02.1928, modifica o Decreto nº 3.136, de 15.09.1926, que cria o cargo de Inspetor de Concessões e organiza a Inspetoria de Concessões."* Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. *Administração pública municipal: a estrutura e os titulares: da Comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Casa Civil/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014. p.44.

Quando consideramos o esforço manifesto na elaboração de um discurso oficial, pautado pelas noções de "desinteresse", competência técnica e administrativa, mérito e racionalidade, elude-se o caráter essencialmente político da escolha/nomeação e da gestão de cada prefeito. A análise das fontes correspondendo às mensagens e a memórias oficiais e "oficiosas", bem como dos contextos, releva, no entanto, dinâmicas propriamente ligadas à sua atividade de homens públicos. Isto é, vínculos de amizades e políticos e alianças construídas tendo em conta os contextos nacional e da cidade, bem como, por vezes, interesses mais "imediatos" (econômicos) atravessavam os embates propriamente políticos que demarcaram cada gestão. Assim, por um lado, conforme proposto por Surama Pinto, o prefeito do Distrito Federal, no período delimitado por essa pesquisa, não foi um mero "administrador" ou "interventor" do governo federal no âmbito político local:

> [...] interpretar a ação do chefe do Executivo municipal da mais importante cidade brasileira na época como um simples administrador das contas públicas, e/ou interventor nomeado pelo governo federal, significa diminuir o efetivo papel político dos prefeitos[673].

Para Marcelo Magalhães, os estudos conduzidos na década de 1980 endossaram a imagem do prefeito como "interventor", ao apresentarem uma capital "despolitizada", com organização política inconsistente. Nomeados pelo presidente, os prefeitos da capital republicana mostraram que tinham margem de ação, o que se pode assinalar, por exemplo, no espaço correspondente às decisões relativas a alterações na estrutura político-administrativa do município, nas nomeações de pessoal, nos atos referentes a criação e extinção de órgãos públicos, na fixação de critérios e nos projetos de regulamentação de diretorias e secretarias e respectivos modos de administrar. Por vezes, mostram-se ainda interesses e organizações que lograram influir sobre os rumos da administração, como vemos no caso do rodoviarismo.

A análise de mensagens e do arrazoado de decisões dos prefeitos engenheiros, na documentação oficial, de fato reforça a presença do discurso administrativo, apolítico, assentado na técnica, elaborado pelos personagens estudados. Essa fundamentação administrativa dos textos do discurso oficial cumpre uma função de despolitização (no discurso) do governo do Distrito Federal.

---

[673] PINTO, Surama Conde Sá. *Só para iniciados...o jogo político na antiga capital federal*. Rio de Janeiro: Mauad X e Faperj, 2011. p.198.

O discurso técnico-administrativo pretende impor a eficiência da técnica e científica (despolitizada) à política propriamente dita, eludindo os conflitos existentes e exercendo uma função pedagógica, impondo-se uma visão da política, diante dos críticos e da oposição – fossem aqueles que contestavam as reformas, ou os que criticavam a austeridade fiscal – mas visava silenciar, também, as resistências populares.

Esse teria sido o sentido, igualmente, do esforço de construção de memórias oficiais, como vemos em especial nas ações de Alaor Prata e Prado Junior, em um momento de contestações crescentes e de crise da Primeira República.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme foi possível observar ao longo desta tese, as reformas urbanas e o papel dos engenheiros foram objeto de numerosos estudos de historiadores, mas também de urbanistas, geógrafos e sociólogos. Tamanha produção foi fundamental para a realização deste trabalho, mas também representava um grande desafio, que é o de tratar com originalidade um tema já tão bem explorado. Para abarcar essa produção e ampliar o *corpus* de fontes, fez-se necessário, então, utilizar-se da tecnologia, por meio do acesso remoto às fontes – o que se mostrou indispensável no período da pandemia do novo coronavírus – para elaborar um estudo panorâmico de cinco engenheiros que ocuparam o cargo de prefeito do Distrito Federal na Primeira República. Assim, a busca por termos na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional foi fundamental para reunir subsídios para o estudo das visões dos personagens estudados sobre a gestão do Distrito Federal.

Ao serem nomeados e apresentados ao Conselho Municipal e à população da cidade, os engenheiros buscaram se apresentar como "técnicos", numa clara oposição à ideia de que seriam "políticos", no sentido mais tradicional, qualificação que é carregada de sentidos negativos. E como "técnicos" buscaram a legitimidade para intervir na urbe, a partir de obras de melhoramentos urbanos, ou das comissões gestadas para pensar a cidade. Mesmo Paulo de Frontin e Alaor Prata, engenheiros com forte trajetória na política partidária e mandatos eletivos, também eram apresentados na gestão da cidade como orientados pela técnica.

O Distrito Federal na Primeira República foi palco de uma série de intervenções urbanísticas: quer com a grande reforma urbana empreendida por Pereira Passos/Rodrigues Alves, quer com a organização dos festejos do Centenário da Independência com Paulo de Frontin/Carlos Sampaio/Epitácio Pessoa, quer na expansão da malha rodoviária e a implementação da ideologia rodoviarista no Brasil com Alaor Prata/Prado Júnior/Washington Luís.

Analisar esses personagens de forma panorâmica nos fez perceber algumas transformações ocorridas no período estudado, refletindo também semelhanças e diferenças entre eles. A primeira diz respeito à interlocução dos prefeitos sobre o tema das reformas urbanas. Enquanto Pereira Passos, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio interagiam com outros engenheiros e o Clube de Engenharia – que tinham papel fundamental nos debates sobre melhoramentos urbanos -, Alaor Prata e Prado Júnior dialogaram também com arquitetos,

urbanistas, com o Instituto de Arquitetura do Brasil e com associações como o Rotary Club e o Automóvel Clube.

Pereira Passos, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio se apresentaram e passaram à história como "grandes realizadores", cujos grandes empreendimentos foram sintetizados pela abertura da Avenida Central, o episódio da "Água em seis dias" e a demolição do Morro do Castelo, respectivamente. Alaor Prata chegou à Prefeitura com o discurso da austeridade, sendo essa a marca de sua gestão. Já Prado Junior utilizou-se da sua proximidade com o presidente Washington Luís para implementar uma perspectiva rodoviarista no Distrito Federal, comungando com o desejo do presidente da República que o havia nomeado.

Os anos 1920 foram significativos para o desenvolvimento desta tese, tendo em vista que, além da emergência do urbanismo como um campo de saber sobre as cidades, rivalizando com o campo da engenharia, se verificam outras duas mudanças fundamentais no Distrito Federal: a primeira foi o fortalecimento do turismo, com a criação de agências, hotéis e a criação de uma infraestrutura para receber visitantes que, até 1922, acabava ficando restrita às exposições nacionais e internacionais. A segunda mudança diz respeito ao investimento na construção de estradas e rodovias, alterando-se os pressupostos que orientavam as ações voltadas à estrutura viária da cidade e aos meios de integração do centro e dos diferentes bairros.

Cabe destacar que os engenheiros encontraram condições propícias para governar a cidade, a partir da construção de suas redes de sociabilidade no Distrito Federal, mas também juntamente às oligarquias que comandavam o país, que permitiram a sua atuação. Tal afirmação descortina a ideia tão apregoada de talento e técnica que os engenheiros costumavam apresentar como credenciais para administrar a Municipalidade.

Apesar de terem trilhado caminhos distintos para chegar ao cargo de prefeito do Distrito Federal, todos os personagens aqui analisados buscaram criar uma memória sobre suas gestões, para a posteridade, apostando sempre na repetição da ideia de uma administração baseada na técnica, e não na política. Conforme foi possível observar, objetivamos descortinar tais argumentos, fazendo uma reflexão crítica sobre a suposta dicotomia, que colocava em campos opostos política e técnica, e que era apregoada pelos engenheiros-prefeitos, em seus textos oficiais, discursos e produção intelectual.

Referências

Fontes

a) Fontes impressas

AGACHE, Alfred. *Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação e embelezamento*. Paris: Foyer Brésilien, 1930.

ALBUM da Cidade do Rio de Janeiro: Commemorativo do Primeiro Centenario da Independencia do Brasil. Districto Federal: Prefeitura do Districto Federal, 1922.

FRONTIN, Paulo de. Viação Geral Brasileira e sua ligação coma rede internacional sul-americana. *Revista do Clube de Engenharia*, nº3. Rio de Janeiro: Typ. Imprensa Nacional, 1901.

PRATA, Alaor Soares. *Recordações da vida pública*. Rio de Janeiro: s. ed., 1958.

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

_____. *A administração do prefeito Alaor Prata*: contrato dos telephones. Paris, Imprimerie Ernest Puyfourcat fils et Cie., 1926.

_____. *Estabilização*: Prefeitura do Districto Federal (e mais três títulos de artigos). Rio de Janeiro, Typographia da S. A. Gazeta da Bolsa, 1927.

_____. *Discursos e Notas*. Rio de janeiro: Typografia da S. A. Gazeta da Bolsa, 1925.

_____. *Ideias e impressões*. Artigos publicados em "O Jornal" e "Gazeta da Bolsa". Rio de Janeiro: Gazeta da Bolsa, 1929.

_____. *Memória Histórica*: Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920 a 15 de novembro de 1922. Lisboa: LUVMEN, 1924.

_____. *O empréstimo de $ 31.770.000 para o Districto Federal*. Rio de Janeiro, s. n., 1928.

_____. *Os esgotos do Rio de Janeiro*. Lisboa, Typographia "A Editora", 1909.

_____. *Questões financeiras*: pelo dr. Carlos Sampaio ex-prefeito do Districto Federal. Rio de Janeiro, Typographia da S. A. Gazeta da Bolsa, 1926.

_____. *Situação e crédito do Brasil*. Rio de Janeiro, Typographia da S. A. Gazeta da Bolsa, 1930.

RELATÓRIO da Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1875.

VALADÃO, Manuel. *O Club de Engenharia:* apontamentos históricos. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1913.

b) Documentação oficial

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.

ANNAES do Conselho Municipal. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio,1924.

ANNAES do Conselho Municipal. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, de Rodrigues Ro. 1927.

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

DIRETORIA GERAL DE POLÍCIA ADMINISTRATIVA, Arquivo e Estatística. *Boletim da Intendência Municipal – Janeiro a Março de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903.

DIRETORIA GERAL DE POLÍCIA ADMINISTRATIVA, Arquivo e Estatística. *Boletim da Intendência Municipal – Abril a Junho de 1903 (Anno XLI)*. Rio de Janeiro: Typografia da Gazeta de Notícias, 1903.

MENSAGEM do Prefeito do Distrito Federal, lida na Sessão do Conselho Municipal. 1919.

PREFEITURA do Distrito Federal. *Melhoramentos da cidade projetados pelo Prefeito do Distrito Federal, Dr. Francisco Pereira Passos.* Rio de Janeiro: Tip. Gazeta de Notícias, 1903.

SECRETARIA DO GABINETE DO PREFEITO. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (1919)*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1921.

SECRETARIA DO GABINETE DO PREFEITO. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (1920)*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1922.

SECRETARIA DO GABINETE DO PREFEITO. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (1921)*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1923.

SECRETARIA DO GABINETE DO PREFEITO. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1925.

SECRETARIA DO GABINETE DO PREFEITO. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio, 1927.

SECRETARIA DO GABINETE DO PREFEITO. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas Jornal do Brasil, 1928.

SECRETARIA DO GABINETE DO PREFEITO. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas Jornal do Brasil, 1929.

SECRETARIA DO GABINETE DO PREFEITO. *Boletim da Prefeitura do Distrito Federal (Rio de Janeiro)*. Rio de Janeiro: Oficinas Gráficas Jornal do Brasil, 1930.

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.

Biblioteca Nacional. Setor de Manuscritos.

Carta de Afrânio de Melo Franco a Alaor Prata Soares, acusando o recebimento de seu cartão de apresentação, Rio de Janeiro, 22 de abril de 1932.

Carta de Américo Brasileiro Fleury a Afrânio de Melo Franco sobre o Partido Republicano Mineiro de Uberaba e a política de Minas Gerais. Uberaba, 10 de fevereiro de 1932.

Carta de Américo Brasileiro Fleury a Afrânio de Melo Franco, para obter uma carta de apresentação destinada a Alaor Prata, Rio de Janeiro, 7 de maior de 1924.

Carta de Américo Brasileiro Fleury a Afrânio de Melo Franco, com pedido de emprego, com menção a Alaor Prata, Uberaba, 25 de maio de 1933.

Carta de Américo Brasileiro Fleury a Afrânio de Melo Franco, solicitando readmissão no funcionalismo, com menção a Alaor Prata e Olegário Maciel, Uberaba, 24 de setembro de 1933.

Biblioteca Nacional. Música e Arquivo Sonoro.

Hino ao Sr. Prefeito Alaor Prata. Música de Ernesto Nazareth e letra de Maria Mercedes Mendes Teixeira [1924]. Biblioteca Nacional. Música e Arquivo Sonoro. Partitura.

d) Periódicos

Fundação Biblioteca Nacional – Hemeroteca Digital

Diário de Notícias. Rio de Janeiro, 16 de março de 1889.

Gazeta de Notícias. Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1902.

Correio da Manhã. Rio de Janeiro, 30 de dezembro de 1902.

El País. Buenos Aires, 31 de dezembro de 1902.

Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 2 de junho de 1903.

O Paiz. Rio de Janeiro, 19 de novembro de 1903.

O Paiz. Rio de Janeiro, 7 de abril de 1904.

Gazeta de Notícias. Rio de Janeiro, 25 de maio de 1904.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 18 de junho de 1905.

O Paiz. Rio de Janeiro, 23 de janeiro de 1905.

Gazeta de Notícias. Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1919.

O Paiz. Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1919.

O Paiz. Rio de Janeiro, 23 de janeiro de 1919.

O Jornal. Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920.

Jornal do Brasil. Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920.

Jornal do Commercio. Rio de Janeiro, 8 de junho de 1920.

O Jornal. Rio de Janeiro, 9 de junho de 1920.

O Paiz. Rio de Janeiro, 9 de junho de 1920.

O Paíz. Rio de Janeiro, 11 de junho de 1920.

O Paíz. Rio de Janeiro, 13 de junho de 1920.

O Paíz. Rio de Janeiro, 14 de junho de 1920.

O Malho. Rio de Janeiro, 7 de agosto de 1920.

Brazilian American. Rio de Janeiro, 17 de junho de 1922.

Brazilian American. Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1922.

Automóvel Club. Rio de Janeiro, n. 5, julho de 1925.

Automóvel Club. Rio de Janeiro, n. 13, maio de 1926.

Automóvel Club. Rio de Janeiro, n. 10, julho de 1926.

Automóvel Club. Rio de Janeiro, n. 16, julho de 1926.

Automóvel Club. Rio de Janeiro, n. 20, novembro de 1926.

Automóvel Club. Rio de Janeiro, n. 22, janeiro de 1927.

Automóvel Club. Rio de Janeiro, n. 58, janeiro de 1930.

O Globo. Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1930.

O Jornal. Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1930.

O Paiz. Rio de Janeiro, 19 de setembro de 1930.

Acervo do Instituto do Ceará (Histórico, Geográfico e Antropológico)

Jornal do Commercio. Fortaleza, 7 de setembro de 1922.

Biblioteca do Clube de Engenharia

Ata da 81 sessão ordinária, em 1 de março de 1917. *Revista do Clube de Engenharia*, 1922, número 32. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio,1932.

FRONTIN, Paulo de. Acta da sessão solenne comemorativa do 34º aniversário da fundação do Clube de Engenharia em 24 de dezembro de 1914. *Revista Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, nº29, Typografia do Jornal do Comércio, 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.

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.

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.

AQUINO, Lia de. *Habitações populares*. Contribuição ao estudo das habitações populares (1866-1906). Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995.

ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Administração pública municipal: a estrutura e os titulares: da Comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Casa Civil/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014.

ATHAYDE, Raymundo de. *Pereira Passos, o reformador do Rio de Janeiro*. s/n/t.

_____ *Paulo de Frontin: sua vida e obra.* Rio de Janeiro: Secretaria Geral de Educação e Cultura, 1961.

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 Janeio: 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.

_____. *Coisas Ditas*. São Paulo: Brasiliense, 2004.

_____. *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.

_____. Interdisciplinaridade – transdisciplinaridade nos estudos urbanos. In: ENGEL, Magali, CORRÊA, Maria Letícia e SANTOS, Ricardo Augusto dos. *Os intelectuais e a cidade*: séculos XIX e XX. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2012. p. 38-45

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.

CASTRO, Celso. A Natureza Turística do Rio de Janeiro. In BANDUCCI JR, Álvaro; BARRETO, Margarita (orgs). *Turismo e identidade local*. Uma visão Antropológica. Campinas, SP: Papirus, 2001.

CASTRO, Celso e FREIRE-MEDEIROS, Bianca. Destino: Cidade Maravilhosa. In: CASTRO, Celso, Guimarães, Valéria Lima e MAGALHÃES, Aline Montenegro (Orgs.) *História do turismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2013. p. 16.

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.

CORRÊA, Maria Letícia. Paulo de Frontin (1860 – 1933) In: VIANNA, Carolina e ENGEL, Magali Gouveia (Org.). *Trajetórias e sociabilidades intelectuais no Rio de Janeiro* (séculos XIX e XX). Rio de Janeiro: Contra Capa, 2017.

COSTA, Emilia Viotti. *Da monarquia à república*: momentos decisivos. 9º ed. São Paulo: Editora Unesp, 2010.

DEL BRENNA, Giovanna Rosso (Org.). O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão. Rio de Janeiro: INDEX, 1985.

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 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.113-143.

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

FERREIRA, Marieta de Moraes. Correspondência familiar e rede de sociabilidade. In: GOMES, Angela de Castro (Org.) *Escrita de si, escrita da história*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004. pp. 241-256.

FERREIRA, Marieta de Moraes e PINTO, Surama Conde Sá. A crise dos anos vinte e a Revolução de 1930. In: Jorge Ferreira, Lucília Delgado. (Org.). *O Brasil Republicano.* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, v. 1, pp. 387-415.

FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj, 2003.

FOLLIS, Fransergio. *Modernização urbana na Belle Époque paulista.* São Paulo: Unesp, 2004.

GOMES, Angela de Castro. Escrita de si, escrita da História: a título de prólogo. In: GOMES, Angela de Castro (Org.) *Escrita de si, escrita da história*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2004.

GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do cárcere*: Caderno 12 (1932): Apontamentos e notas dispersas para um grupo de ensaios sobre a história dos intelectuais. Ed. e Trad. 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)*. 18º ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2014.

HONORATO, Cezar Teixeira et al.. *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).

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.

HORTA, Sandra. Notas técnicas. In: ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Administração pública municipal: a estrutura e os titulares: da Comissão de Intendência à Prefeitura do Rio (1889-2012)*. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio/Casa Civil/Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2014.

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: Centauro, 2001.

LE GOFF, Jacques. *São Luís*. Rio de Janeiro: Record, 1999.

LENZI, Maria Isabel Ribeiro. *Pereira Passos: notas de viagens*. Rio de Janeiro, 2000.

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 (org.). *História da imprensa no Brasil*. São Paulo: Contexto, 2011. pp.149-175.

MAGALHÃES, Marcelo de Souza. *Ecos da política: os poderes municipais e os habitantes da cidade (Rio de Janeiro, 1892-1902).* Rio de Janeiro: MauadX; Faperj, 2023.

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.

_____. Paulo de Frontin: o "Hércules da Prefeitura", ou o prefeito da "densidade máxima". In: FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj, 2003.

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.

O'DONNELL. Júlia. Uma Copacabana para o mundo: a década de 1920 e a invenção do Rio atlântico. In CASTRO, Celso; GUIMARÃES, Valéria Lima; MAGALHÃES, Aline Montenegro (Org.). *História do Turismo no Brasil*. Editora FGV, 2013.

NEEDELL, Jeffrey D. *Belle Époque Tropical: Sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

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.

PEREIRA, Sônia Gomes. *A reforma urbana de Pereira Passos e a construção de uma identidade carioca*. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1998.

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.

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

SALLES, Ricardo e MUAZE, Mariana (org.) *O Vale do Paraíba e o Império do Brasil nos quadros da Segunda Escravidão*. Rio de Janeiro: 7 Letras; Faperj, 2015.

SALGUEIRO, HelIana Angotti. *Engenheiro Aarão Reis*: o progresso como missão. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997.

SANGLARD, Gisele. O Hospital Gaffrée e Guinle: filantropia, saúde e os ecos do pasteurianismo no Brasil da Primeira República. In: COSTA, Renato Gama-Rosa e AMORA, Ana M. Albano (org.) *A Modernidade na arquitetura hospitalar*: contribuições para a historiografia. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em Arquitetura - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - PROARQ-FAU-UFRJ, 2019.

SANTOS, Sydney M. G. dos Santos. *André Rebouças e seu tempo*. Rio de Janeiro: s. ed., 1985.

SARMENTO, Carlos Eduardo B. Sarmento. (DES)Construindo Frontin: em busca de uma memória perdida. In: FREIRE, Américo (Org). *Paulo de Frontin: discursos parlamentares*. Rio de Janeiro: Alerj, 2003.

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

SETTON, Maria da Graça Jacintho. *Rotary Club: habitus, estilo de vida e sociabilidade*. São Paulo: Annablume, 2004. p. 26-27.

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 Radio – 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.

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.

_____. *Memórias do urbanismo na cidade do Rio de Janeiro 1778-1878:* Estado, administração e práticas de poder. Rio de Janeiro: E-papers, 2012.

_____. 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.

_____. A trajetória de Alfred Donat Agache no Brasil. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; PECHMAN, Robert. *Cidade, povo e nação – Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996. pp. 397-410.

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

_____. *Antônio Prado Junior:* 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

ARAUJO, Adauto Tavares. *Administração pública e reformas: um estudo sobre a produção intelectual de Carlos Sampaio (1920 – 1930).* Dissertação (mestrado). Faculdade de Formação de Professores, Universidade do Estado do Rio de Janeiro. São Gonçalo, 2016.

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.

FONSECA, Thiago Vinicius Mantuano. *A construção do porto do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital financeiro industrial*. Tese (doutorado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2022.

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.

MATTOS, Romulo Costa. *Pelos pobres! As campanhas pela construção de habitações populares e o discurso sobre as favelas no Primeira República*. Tese (doutorado). Universidade Federal Fluminense. 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.

SANTOS, Felipe Martins. *Trocas políticas entre "amigos" e prestígio de Paulo de Frontin na Primeira República (1896-1911)*. Dissertação (mestrado). Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História. Seropédica, 2017.

SANTOS, Felipe Martins. *Para além do "Império da técnica": um estudo comparativo sobre reciprocidades estratégias sociais dos engenheiros Pereira Passos e Paulo de Frontin na Primeira República (1889-1906)*. Tese (doutorado). Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em História. Seropédica, 2023.

SILVA, Thais Lopes. *Entre a ação legislativa e o constrangimento político*: o Conselho Municipal do Distrito Federal (1921-1930). Dissertação (mestrado). Fundação Getúlio Vargas, CPDOC. Rio de Janeiro, 2013.

c) Artigos

ABREU, Mauricio. Da habitação ao habitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. *Revista do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, n.10, maio-ago. 2003, pp. 210-234.

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.

_____. Um esboço biográfico de Francisco Pereira Passos. O Progresso sob a Égide da Civilização. *Intelléctus*, v. 8, n. 2, 2009.

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.

BOTARO, Luís Gustavo e OLIVEIRA, Eduardo Romero. Revistas de engenharia: a opinião "scientífica da engenharia brasileira sobre nossas vias de comunicação" (Brasil, 1867-194?). *Revista Territórios & Fronteiras*. Cuiabá, v. 12, n. 1, jan.-jul., 2019.

BRITTO, A. L. A questão sanitária, a técnica e a modernidade: discutindo a origem das infra-estruturas de saneamento no Rio de Janeiro. Anais: *Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, v. 10, n. 3, 2012.

CORRÊA, Maria Letícia. 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.

CORRÊA, Maria Letícia e MARTINS, Mônica de Souza Nunes. Do Paço ao Pão de Açúcar: a Exposição comemorativa do Centenário da abertura dos portos às nações amigas no Rio de Janeiro, em 1908. *Revista do IHGB*. Rio de Janeiro, v. 181, n. 482, jan./abr. 2020, pp. 319-344.

COSTA, Lucia M. Paisagem e cultura: Agache e a entrada do Brasil. *Revista Paisagem Ambiente Ensaios*. São Paulo, n. 13, 2000, pp. 147-157.

COSTA, Luiz Augusto Maia. Planejamento e socialismo: notas para uma biografia intelectual do urbanista Raymond Unwin. *Oculum ens*. Campinas, v. 12, jan./jun. 2015, pp. 99-109.

COSTA, Renato da Gama-Rosa. Do discurso ao plano: o automóvel na cidade do Rio de Janeiro (1900-1946). *Revista Tessituras*, n. 5, jul./2013, pp. 1-17.

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*. Coyoácan/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.

GRANDI, Guilherme e HUERTAS, Daniel. Dos primórdios à institucionalização do rodoviarismo no Brasil (1893-1945). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, n. 184, n. 491, jan./abr. 2023.

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. 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.

MENDES, José Teles. O Plano Agache: propostas para uma cidade-jardim desigual. *Revista Habitus* [IFCS/UFRJ]. Rio de Janeiro, v. 10, n.2, 2012, pp. 113-124.

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.

MINGORANCE, Wilson Ricardo. Leituras de José Marianno Filho sobre a arte, a arquitetura e a cidade do século XIX no Brasil. *19&20*. Rio de Janeiro, v. 8, n. 1, jan./jun. 2013.

MONTAGNER. Miguel Ângelo. Trajetórias e biografias: notas para uma análise bourdieusiana. *Sociologias*. Porto Alegre, v 9, n. 17, jan/jun. 2007, pp.240-350.

MOREIRA, Fernando Diniz. Urbanismo e modernidade: reflexões em torno do Plano agache para o Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. v.9, n.2, nov. 2007, pp. 95-114.

MURTHA, Ney Albert, CASTRO, José Esteban e HELLER, Léo. Uma perspectiva histórica das primeiras políticas públicas de saneamento e recursos hídricos no Brasil. *Ambiente e sociedade*. São Paulo, v. XVIII, n.3, jul.-set de 2015.

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.

PINHEIRO, MANOEL CARLOS e JUNIOR, Renato Fialho. Pereira Passos: vida e obra. *Coleção Estudos Cariocas*, nº20060802, Agosto de 2006.

RIBEIRO, Luis Cesar Queiroz. Formação do capital imobiliário e a produção do espaço construído no Rio de Janeiro-1870-1930. *Espaços & Debates*. São Paulo, v. 5, n. 15, 1985.

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.

SANTOS, João Manuel Casquinha Malaia e GIGLIO, Sérgio Settani. O papel da memória na construção da identidade organizacional: a Sociedade Jockey Club (1868-1932) e o desenvolvimento da riqueza pastoril. In: Recorde, Rio de Janeiro, v. 10, n.1, jan./jun.2017, pp. p1-21.

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.

VALLADARES, Licia. A gênese da favela carioca. A produção anterior às ciências sociais. *Revista Brasileira de Ciências Sociais.* v. 15, n. 44, out./2000, pp.5-34.

d) Anais

ALMEIDA, Paula Cresciulo. O turismo no Rio de Janeiro durante a década de 1920 e 1930. In: *Anais do XXIX Simpósio Nacional de História*. Brasília: Universidade de Brasília. Brasília, 2017.

BORGES, Marília Vicente. Zoneamento no Rio de Janeiro dos anos 10 aos 70 do século passado. In: *Anais do 1º Congresso LatinoAmericano de História Econômica e 4º Jornada Uruguaia de História Econômica*. Montevidéu, 2007.

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. Universidade de Brasília; Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Brasília, 2014. s/p.

COSTA, Ivoneide de França. Profissionalização dos engenheiros no século XIX: atividades e regulamentação. *Anais do 14º Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia*. Campus Pampulha da Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG. Belo Horizonte, 2014.

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*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2012. s/p.

FRANCO, Herta. Melhoramentos urbanos e as cidades brasileiras no Império: Rio de Janeiro e São Paulo. *Anais do Encontro Nacional da ANPUR*, 10: Encruzilhadas do planejamento: repensando teorias e práticas, anais. Belo Horizonte: ANPUR, 2003.

KOHLSDORF, Maria Elaine. A presença de Camillo Sitte. *XI Encontro Nacional da Associação Nacional de pós-graduação e pesquisa em planejamento urbano e regional – ANPUR*. Salvador, 2005.

LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do urbanismo no Brasil 1895-1964. *Anais V Seminário História da Cidade e do Urbanismo*. Campinas, 1998. 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.

MATTOS, Rômulo Costa. A reabilitação de Pereira Passos e os novos rumos do debate sobre as reformas urbanas no Rio de Janeiro da Primeira República. In: VIII Colóquio Marx Engels, 2015. Campinas, 2015. s/p.

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.

REZENDE, Vera Lucia Ferreira Motta. Planos, regulação urbanística e intervenções no Rio de Janeiro: diferenças entre pensar e produzir a cidade. In: III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, 2014.

RODRIGUES, Fernanda Barbosa dos Reis. A comissão de melhoramentos de 1875: entre engenharia civil e a política. In: *Anais eletrônicos do 17 Seminário Nacional de História da Ciência e da Tecnologia*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, 2017.

SANTOS, Felipe Martins. Trocas políticas entre "amigos" e prestígio de Paulo de Frontin na Primeira República (1896-1911). In: *XXIX Simpósio Nacional de História*. Brasília: Universidade Nacional de Brasília, 2017.

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.

WEID, Elisabeth von der. Os transportes sobre trilhos e a expansão da cidade Rio de Janeiro - 1852/1914. *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina.* Universidade de São Paulo. São Paulo, 2005.

VILAS BOAS, Naylor e SEGRE, Roberto. Os caminhos projetuais até Agache. *Anais ENANPUR*. Belém, v. 12, n. 1, 2007.

e) Verbetes

CORRÊA, Maria Letícia. Light (verbete). *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. Acesso em: 2 de agosto de 2016.

DIAS, Sônia. Epitácio Pessoa (verbete). *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. Acesso em: 2 de agosto de 2016.

LEAL, Carlos Eduardo. *Gazeta de Notícias* (verbete). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/GAZETA%20DE%20NOT%C3%8DCIAS.pdf Acesso em: 7 de fevereiro de 2024.

LEAL, Carlos Eduardo. O País (verbete). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível em: http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/pais-o. Acesso em: 5 de outubro de 2021.

MESQUITA, Cláudia. Sousa Aguiar (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/AGUIAR,%20Sousa.pdf. Acesso em: 5 de outubro de 2021.

MOTTA, Marly. Exposição do Centenário (verbete). *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.

MONTALVÃO, Sérgio. *Jornal do Brasil* (verbete). *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro da Primeira República (1889 - 1930)*. Rio de Janeiro: FGV, 2011. Disponível em: https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/JORNAL%20DO%20BRASIL.pdf . Acesso em: 7 de fevereiro de 2024.

MOTTA, Marly. Francisco Pereira Passos (verbete). *Atlas Histórico Fundação Getúlio Vargas*. Disponível em: https://atlas.fgv.br/verbetes/pereira-passos. Acesso em: 5 de outubro de 2021.

FARQUHAR Percival (verbete). *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. Acesso em: 2 de agosto de 2016.

PINTO, Surama Conde Sá. FRONTIN, Paulo de. (verbete). *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. Acesso em: 2 de agosto de 2016.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. Delfim Moreira (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/MOREIRA,%20Delfim.pdf. Acesso em: 5 de outubro de 2021.

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.

DEUS ABENÇOE O RIO': há seis meses no cargo, Crivella enfrenta críticas por cortes e diz que trabalho da prefeitura é "redentor". *CBN Brasil*. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/brasil-4045238. Acesso em: 22 de fevereiro de 2024.

ANEXOS

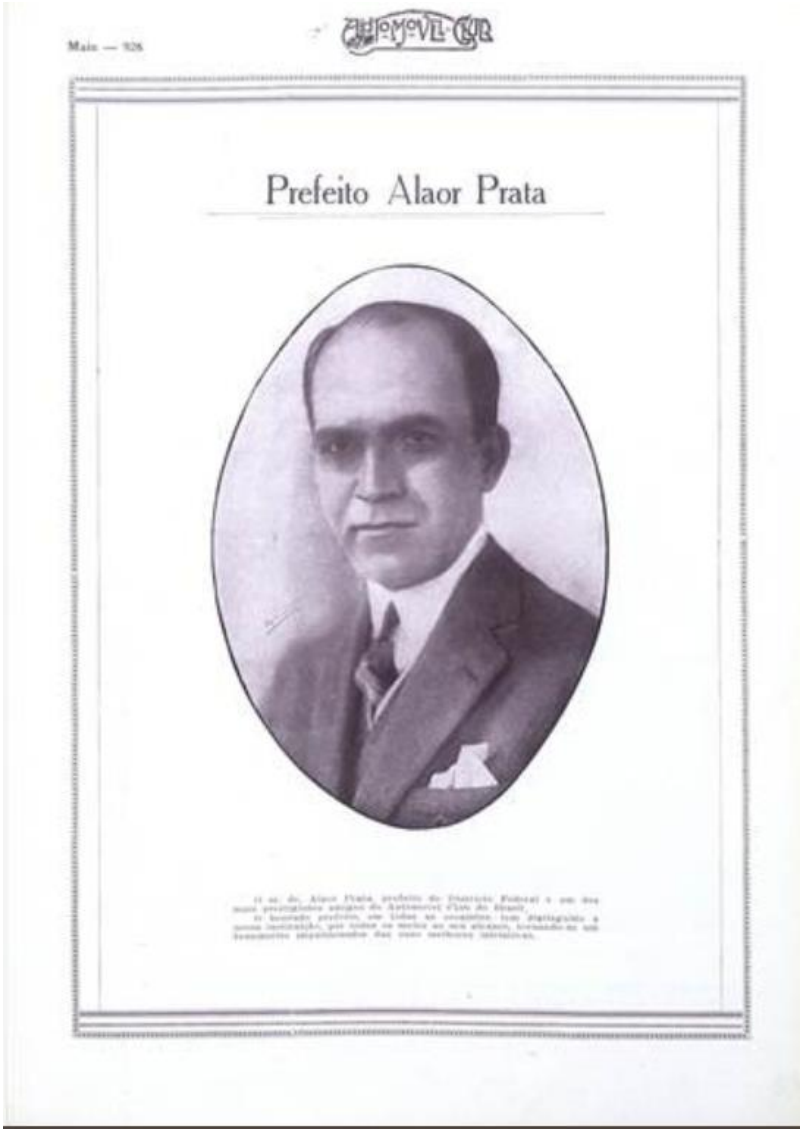
Centenário da Independência do Brasil : exposição

Centenário da Independência do Brasil : exposição - Photo Bippus, entre 1922 e 1923. Disponível em: https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/6065

Vista noturna da exposição. Centenário da Independência do Brasil : exposição

Centenário da Independência do Brasil: exposição . Vista noturna da exposição - Photo Bippus, entre 1922 e 1923.
Disponível em:
https://brasilianafotografica.bn.gov.br/brasiliana/handle/20.500.12156.1/6068

Prefeito Alaor Prata



Legenda: “O Sr. Dr. Alaor Prata, Prefeito do Distrito Federal e um dos mais prestigiosos amigos do Automóvel Club do Brasil. O honrado prefeito, em todas as ocasiões, tem distinguido a nossa instituição, por todos os meios aos eu alcance, tornando-se um benemérito impulsionador das duas melhores iniciativas". *Automóvel-Club*. Órgão Oficial do Automóvel Club do Brasil. Rio de Janeiro, n. 14, maio de 1926.

A cidade encantada e seu novo Prefeito

Novembro — 926

AUTOMOVEL-CLUB

A cidade encantada e o seu novo Prefeito

A escolha do Sr. Dr. Antonio Prado Junior para o cargo de Prefeito do Districto Federal feita pelo presidente Washington Luis foi recebida com unanimes e calorosos applausos.

O novo governador da cidade é uma figura, que se tem imposto á admiração e á estima de seus concidadãos pelo brilho incontestavel de sua intelligencia e pelas realisações praticas de seu patriotismo.

Homem de acção, vivendo o culto, o Sr. Dr. Antonio Prado Junior representa em S. Paulo o espirito emprehendedor e construtor da nova geração, que em nada honra as tradições dos paulistas sempre devotados á causa publica e com o animo superior do trabalho edificante e das elevações civicas.

Prefeito Dr. Antonio Prado Junior

Na Prefeitura do Districto Federal, o illustre patricio vae ter campo vasto para objectivar os seus admiraveis planos de aformoseamento e attracção da nossa urbs incomparavel, — emporio turistico do mundo.

Succedendo ao sr. Prefeito, que foi o Dr. Alaor Prata, homem de incontestavel probidade, operoso e intelligente, a quem se deve o milagre de ter concertado as rendas da Prefeitura, com dos seus mais agudos periodos de crise financeira, o Sr. Dr. Antonio Prado Junior tem um largo e pesado programma a realisar.

Com os seus dotes, porem, de intelligencia, operosidade e patriotismo, as suas maiores responsabilidades se attenuam, por fórma que o teremos na Prefeitura como um dos nossos mais efficientes administradores.

* * *

O nosso director Sr. Pereira Carneiro escreveu no *O Paiz*, a proposito do programma do novo prefeito, o seguinte artigo:

"A CIDADE ENCANTADA E O SEU NOVO PREFEITO

Um brado de enthusiasmo em prol do futuro turistico do Rio

A cidade do Rio de Janeiro será de parabens. A metropole brasileira, mostra gracilosa dos peregrinos encantos nacionaes, vae receber o baptismo do seu glorioso futuro turistico.

Devemos ao patriotismo e á intelligencia do Dr. Antonio Prado Junior, prefeito do Districto Federal no proximo governo, a promessa alviçareira de engalanar a cidade dos morros, a

A cidade encantada e seu novo Prefeito. *Automóvel-Club*. Órgão Oficial do Automóvel Club do Brasil. Rio de Janeiro, n. 20, novembro de 1926.

Hipódromo Brasileiro: um acontecimento continental

Julho — 926

AUTOMOVEL-CLUB

Hippodromo Brasileiro

UM ACONTECIMENTO CONTINENTAL

O julgamento de uma nobre família pela palavra independente do Prefeito da cidade.

RALLIOU-SE no dia 15 do corrente a esperada inauguração do Hippodromo Brasileiro, obra monumental, que veio enriquecer o patrimonio de belleza e gosto architectonico da nossa já bem cuidada cidade.

O acontecimento desta inauguração, dizem os jornaes largamente os annuncios, projectava no Brasil e fazia attender a attracção dos olhos curiosos, por ser o novo Hippodromo, na America, a maior obra continental.

Commemorando o justo regosijo carioca, "O Globo" popular e conceituado orgão portuguez, deu uma edição extraordinaria, ao mesmo tempo luxuosa, toda consagrada ao novo e suntuoso Hippodromo da Gavea.

Nessa edição, transcrevemos abaixo uma importante referencia do Dr. Paulo Peixoto, honrado Prefeito cuja pessoa, pela providencia de sua actual cidade, de um caracter intransigente e de uma consciencia sobre os justos e

da verdade, merece todo o respeito e consideração.

Não nos pudemos furtar ao prazer de reproduzir essa referencia do conceituado governador da cidade, honrou-se já e de honra, que com o orgulho especial de uma collectividade independente, não faz absolutamente a sua causa, elevando, acima de tudo, o pulso de sua dignidade.

Nessa primeira documentação, em que são realçados elogiosamente as vir-

A grande e formosa Praça Arthur Bernardes, em frente ao novo Hippodromo, inaugurado com tal...

O Hipódromo brasileiro: um acontecimento continental. O julgamento de uma nobre família pela palavra independente do Prefeito da cidade. *A Automóvel-Club*. Órgão Oficial do Automóvel Club do Brasil. Rio de Janeiro, n. 16, julho de 1926.

O primeiro dia da Exposição

"O Dr. Alaor Prata, prefeito do Distrito Federal, cercado de pessoas gradas, posa para o nosso fotógrafo, em frente ao Pavilhão Central da Exposição". O primeiro dia da Exposição. *Automóvel-Club*. Órgão Oficial do Automóvel Club do Brasil. Rio de Janeiro, n. 5, julho de 1925, p. 32.

Rasgando novas artérias

Janeiro — 926 AUTOMÓVEL-CLUB 15

RASGANDO NOVAS ARTERIAS

Para commodidade dos habitantes e regalo dos turistas

Uma avenida sobre a montanha da Praia Vermelha ao Leme

Rasgando novas artérias. *Automóvel-Club*. Órgão Oficial do Automóvel Club do Brasil. Rio de Janeiro, n. 10, janeiro de 1926, p. 15.

As solenidades do dia 13

Maio — 926

AUTOMOVEL-CLUB

AS SOLEMNIDADES DO DIA 13

O PERCURSO DOS EXCURSIONISTAS PELA ESTRADA RIO-PETROPOLIS

O ACTO DA INAUGURAÇÃO — EM PETROPOLIS
NOTAS E IMPRESSÕES — NO TENNIS-CLUB

O DESLUMBRAMENTO PANORAMICO DA IMPORTANTE RODOVIA
NO PALACIO RIO NEGRO

Revestiu-se de uma grande imponencia a inauguração da estrada Rio-Petropolis, de cuja cerimonia damos copiosa documentação gráphica no presente numero do "Automovel-Club".

O acontecimento apresentou o aspecto memoravel de uma verdadeira festa patriotica, da qual fizeram parte os elementos mais destacados da alta administração publica e da élite social do Rio.

O Automovel Club do Brasil póde contar certo de que o seu notavel emprehendimento mereceu do povo e dos poderes publicos o justo louvor a que tinha direito, como obra meritoria de maior alcance civico.

A firma por que a opinião saudou o auspicioso acontecimento diz bem do seu jubilo patriotico.

A nobre instituição deve a estas horas sentir-se animada a empreender novos e grandiosos trabalhos.

A sua victoria foi magnifica. O triumpho da inauguração, celebrado entre manifestações de tanta alegria popular e significada pela população de Petropolis, ao receber os automoveis do cortejo inaugural, constitue uma força de estimulo poderosa e energica.

Entregue ao trafego publico a importante rodovia, o Automovel Club do Brasil sente-se orgulhoso da sua memoravel realisação, que nos axilia a ter hoje grandes effeitos da iniciativa particular.

Nos interpretamos aqui, decerto, os sentimentos dos directores da benemerita Instituição, que com tanto zelo patriotico e tanto desvelo realisaram uma das mais notaveis obras da futura rede rodoviaria do Brasil.

A CARTINHA DO CORREIO CENTURIAL

Antes das 9 horas da manhã do dia 13 do corrente, a séde do Automovel Club do Brasil já regorgitava de convidados, socios e exmas. familias, que deviam assistir ás festas da inauguração da estrada Rio-Petropolis.

A rua do Passeio apresentava, então, um aspecto interessante.

O serviço de transito, habilmente dirigido pelos inspectores de trafego especialmente incumbidos do mesmo, era feito com toda regularidade.

Numerosos carros ao ordem da rua á bella arvoreda lateral do Passeio Publico um curioso aspecto movimentado de festa.

Pouco depois das 9 horas, tendo chegado as autoridades federaes representantes das varias instituições de classes, convidados, etc., partiu o bello cortejo, seguindo pela Avenida Rio Branco, primeira arteria do grande percurso a fazer-se.

O CORTEJO

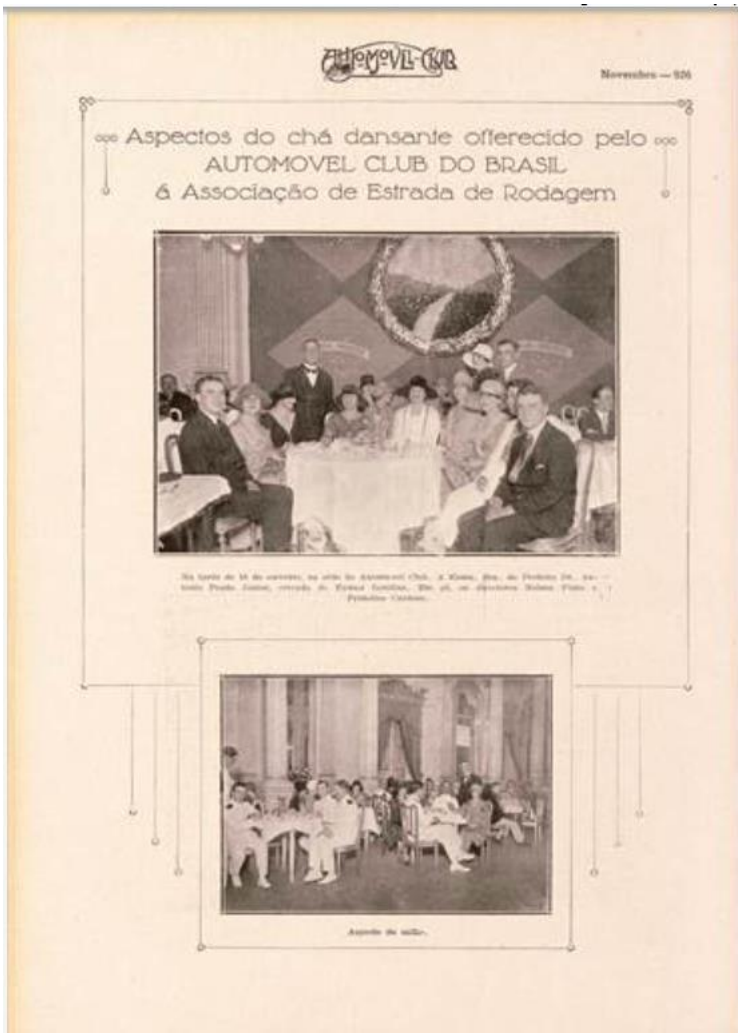
Era imponente ver movimentar-se a enorme fila de carros, em demanda da Penha, ponto inicial do estrada.

A curiosidade publica detinha-se em apreciar o cortejo, não raro aguardando para os excursionistas, principalmente depois do transposto o perimetro urbano, em que essas expansões da alma simples e bôa do povo eram mais expressivas e affectuosas.

E á proporção, que os autos iam devorando os kilometros, surgia á nossa vista, hebdomadario e suggestivo o panorama dos suburbios tranquillos, das casas rusticas, trepando os montes cobertos de verde-

As solenidades do dia 13: o percurso dos excursionistas pela estrada Rio-Petrópolis. *Automóvel-Club*. Órgão Oficial do Automóvel Club do Brasil. Rio de Janeiro, n. 14, maio de 1926.

Aspectos do chá dançante



"O Prefeito Dr. Antônio Prado Junior, presidente da Associação de Estradas. Em pé, os diretores do Automóvel Club do Brasil". Aspectos do chá dançante oferecido pelo Automóvel Club do Brasil à Associação de Estradas de Rodagem. *Automóvel-Club*. Órgão Oficial do Automóvel Club do Brasil. Rio de Janeiro, n. 20, novembro de 1926.

A Prefeitura do Distrito Federal

Janeiro — 927

AUTOMOVEL-CLUB

A Prefeitura do Districto Federal e a sua brilhante participação no 4.º Congresso de Estradas

Já salientámos nesta parte que os poderes officiaes prestigiaram em toda a linha a patriotica

O governo da Republica, a começar pelo illustre Chefe da Nação, e pelo seu digno ministro da Viação,

do, suggerindo medidas e examinando conclusões, como tiveram a nimia fidalguia de proporcionar aos con-

Prefeito Dr. Antonio Prado Junior, a quem os Congressistas ficaram muito penhorados pelas provas de apreço e cordialidade recebidas.

iniciativa do Automovel Club do Brasil, que realisou o 4º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem, por tantos titulos merecedor do apoio publico.

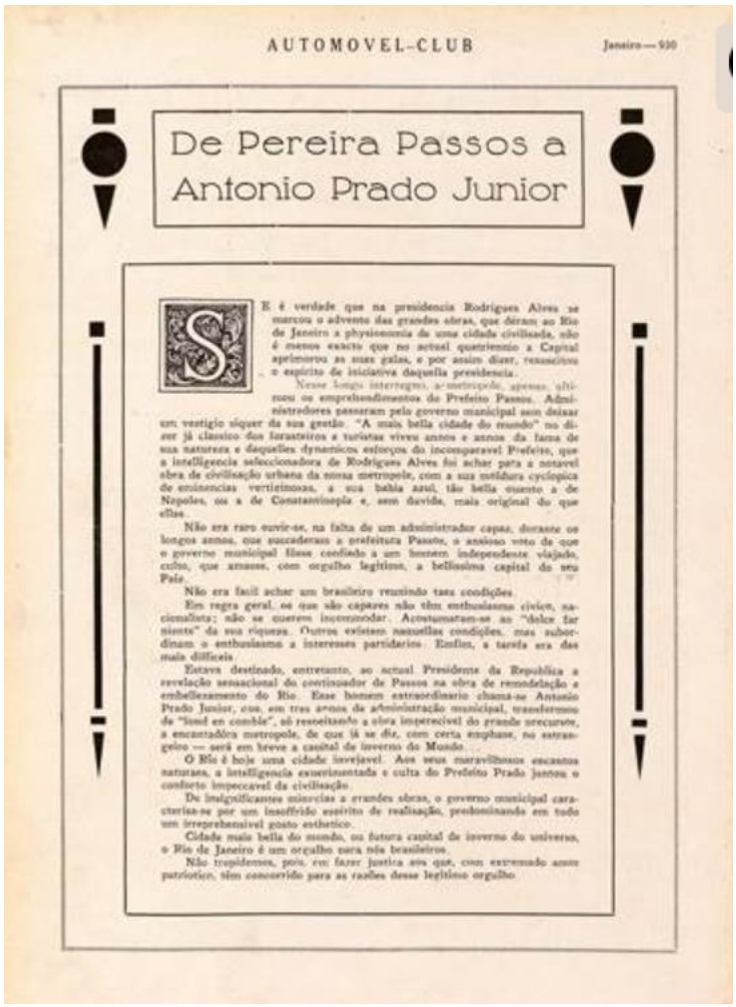
deu-lhe solicita e franca assistencia; as delegações militares, presentes á brilhante Assembléa, não só collaboraram efficientemente nos trabalhos, dando parecer, discutin-

grossistas um inolvidavel passeio maritimo.

A Prefeitura, por sua vez, tambem se sallentou, tomando parte no Congresso e na Exposição de Estra-

"Prefeito Prado Junior, a quem os Congressistas ficaram muito penhorados pelas provas de apreço e cordialidade recebidas". A Prefeitura do Distrito Federal e sua brilhante participação no 4o. Congresso de Estradas. *Automóvel-Club*. Órgão Oficial do Automóvel Club do Brasil. Rio de Janeiro, n. 22, janeiro de 1927.

De Pereira Passos a Antonio Prado Junior



AUTOMOVEL-CLUB Janeiro — 930

De Pereira Passos a Antonio Prado Junior

SE é verdade que na presidencia Rodrigues Alves se marcou o advento das grandes obras, que déram ao Rio de Janeiro a physionomia de uma cidade civilisada, não é menos exacto que no actual quatriennio a Capital aperfeiçoou as suas galas, e por assim dizer, renasceu o espirito de iniciativa daquella presidencia.

Nesse longo interregno, a metropole, apenas, aliniou os empreendimentos do Prefeito Passos. Administradores passaram pelo governo municipal sem deixar um vestigio siquer da sua gestão. "A mais bella cidade do mundo" no dizer já classico dos forasteiros e turistas viveu annos e annos da fama de sua natureza e daquelles dynamicos esforços do incomparavel Prefeito, que a intelligencia seleccionadora de Rodrigues Alves foi achar para a notavel obra de civilisação urbana da nossa metropole, com a sua moldura cyclopica de eminencias vertiginosas, a sua bahia azul, tão bella quanto a de Nepoles, ou a de Constantinopla e, sem duvida, mais original do que ellas.

Não era raro ouvir-se, na falta de um administrador capaz, durante os longos annos, que succederam a prefeitura Passos, o anceioso voto de que o governo municipal fosse confiado a um honesto independente viajado, culto, que amasse, com orgulho legitimo, a bellissima capital do seu Paiz.

Não era facil achar um brasileiro reunindo taes condições.

Em regra geral, os que são capazes não têm enthusiasma civico, nacionalista; não se querem incommodar. Acostumaram-se ao "dolce far niente" da sua riqueza. Outros existem naquellas condições, mas subordinam o enthusiasmo a interesses partidarios. Emfim, a tarefa era das mais difficeis.

Estava destinado, entretanto, ao actual Presidente da Republica a revelação sensacional do continuador de Passos na obra de remodelação e embellezamento do Rio. Esse homem extraordinario chama-se Antonio Prado Junior, e, em tres annos de administração municipal, transformou de "lond en comble", só respeitando a obra imperecivel do grande urbanista, a encantadôra metropole, de que já se diz, com certa emphase, no extrangeiro — será em breve a capital de inverno do Mundo.

O Rio é hoje uma cidade invejavel. Aos seus maravilhosos encantos naturaes, a intelligencia exuberantada e culta do Prefeito Prado juntou o conforto impeccavel da civilisação.

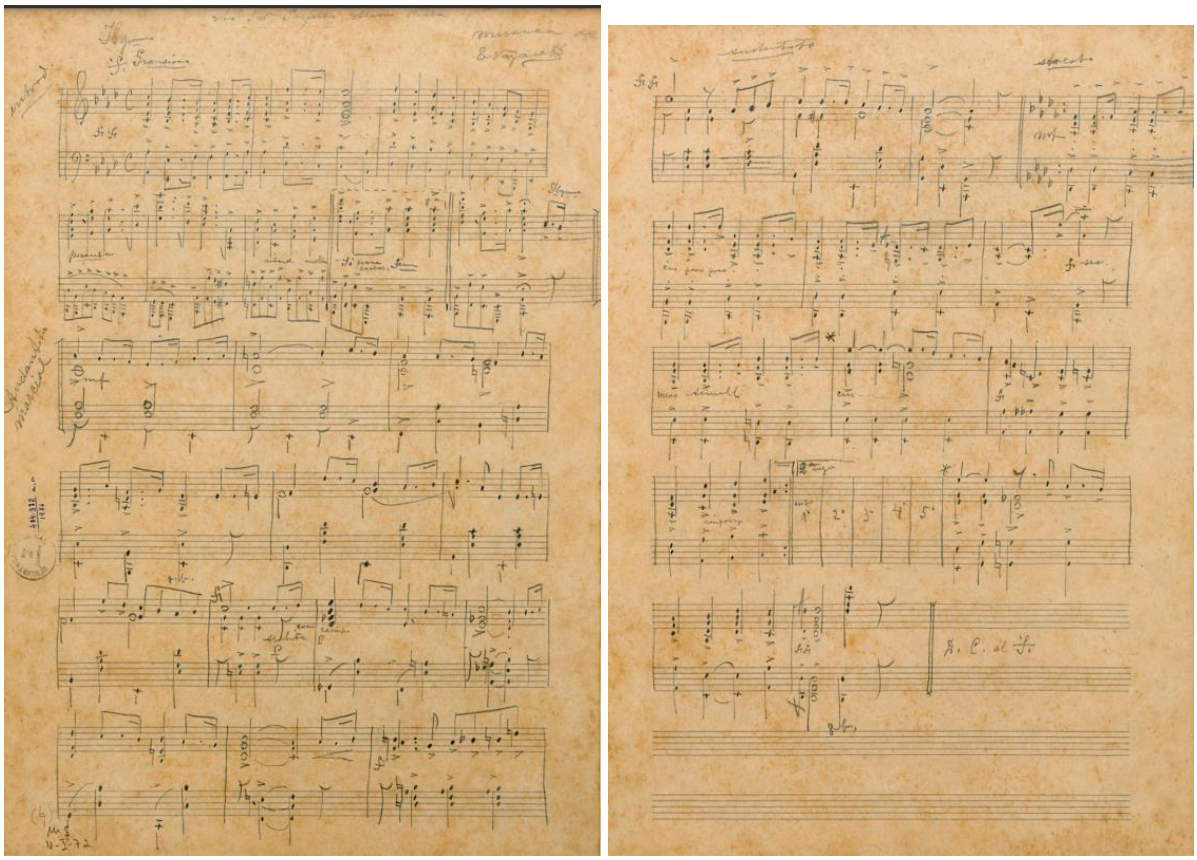
De insignificantes miserias a grandes obras, o governo municipal caracterisa-se por um insoffrido espirito de realisação, predominando em tudo um irreprehensivel gosto esthetico.

Cidade mais bella do mundo, ou futura capital de inverno do universo, o Rio de Janeiro é um orgulho para nós brasileiros.

Não tropiderem, pois, em fazer justiça aos que, com extremado amor patriotico, têm concorrido para as razões desse legitimo orgulho.

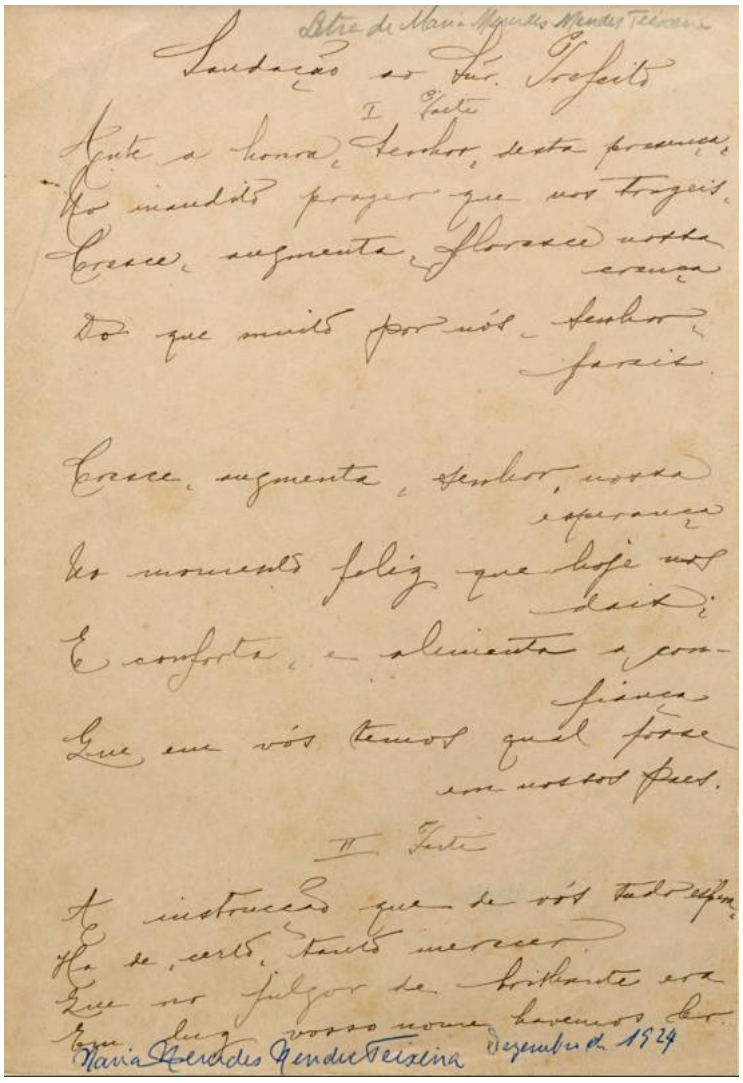
De Pereira Passos a Antonio Prado Junior. *Automóvel-Club*. Órgão Oficial do Automóvel Club do Brasil. Rio de Janeiro, n. 58, janeiro de 1930.

Hino ao Sr. Prefeito Alaor Prata



Hino ao Sr. Prefeito Alaor Prata. Música de Ernesto Nazareth e letra de Maria Mercedes Mendes Teixeira [1924]. Biblioteca Nacional. Música e Arquivo Sonoro. Partitura.

Hino ao Sr. Prefeito Alaor Prata



Hino ao Sr. Prefeito Alaor Prata. Música de Ernesto Nazareth e letra de Maria Mercedes Mendes Teixeira [1924]. Biblioteca Nacional. Música e Arquivo Sonoro. Partitura.