

Um esboço biográfico de Francisco Pereira Passos. O Progresso sob a Égide da Civilização

André Nunes de Azevedo

Resumo:

Este artigo visa apresentar um esboço biográfico de Francisco Pereira Passos, personagem da vida pública carioca que concebeu a maior reforma urbana da história do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: Rio de Janeiro, Pereira Passos, reforma urbana.

Abstract:

This paper aims to present a Francisco Pereira Passos biographical outline, important character in carioca's public life who implemented the most urban reform of Rio de Janeiro's history.

Keywords: Rio de Janeiro, Pereira Passos, urban reform.

Presente no ocidente desde a antiga Grécia, a produção biográfica é revigorada com a valorização do homem proposta pelo renascimento e ganha um novo alento com a produção biográfica romântica no século XIX¹.

No oitocentos, a biografia romântica realçou o papel decisivo do indivíduo como líder, condutor político e, sobretudo, no contexto de desenvolvimento da ideologia nacionalista², como grande herói nacional. Nela, o herói ungido não devia nada ao contexto, aparecia acima deste e, pela força dos seus atos, o transformava.

De maneira distinta, a Segunda metade do século XX apresentou-se marcada, sobretudo entre os anos 50 e 70 pelo estruturalismo³. Se na biografia heróica do romantismo o indivíduo encontrava-se acima da realidade, aparecendo não raro como seu produtor; nas abordagens estruturalistas este passava a produto das estruturas, sobretudo aquelas ligadas ao campo econômico e social.

Com efeito, os principais paradigmas de produção biográfica apontavam ou pela exclusão do contexto no desenvolvimento biográfico, ou pela redução do indivíduo às estruturas, que o explicariam.

Segunda a tipologia estabelecida pelo historiador Giovanni Levi, as biografias poderiam ser divididas basicamente em três tipos: a biografia modal, a biografia com base no contexto e a biografia dos casos extremos.

A biografia modal, bem ilustrada pelas concepções do estruturalista francês Pierre Bourdieu⁴, busca analisar as trajetórias individuais como exemplos de confirmação das estruturas materiais e simbólicas produzidas pela sociedade, ambiente, classe ou grupo onde convive o biografado. A vida do indivíduo analisado teria uma função confirmadora das estruturas sociais. Suas idéias e procedimentos nas diversas esferas da vida representariam apenas uma variante aceitável no cálculo estrutural que, longe de afrontar a regra, a confirmaria.

Bourdieu introduz uma questão na metodologia biográfica. O autor chama a atenção para a necessidade de se compreender a biografia a partir das diversas relações que o biografado estabelece ao longo de sua vida. Seus “grupos de sociabilidade”, as “esferas de legitimação” em que se insere ao longo de sua existência. Sem dúvida, todo este esforço se daria em nome da necessidade que propõe de construir a teia estrutural que denota as condições objetivas a serem descobertas pelo historiador, fatores decisivos no processo de enquadramento das volições individuais.

O segundo tipo de biografias citadas é a biografia com base no contexto. Esta proposta, ao contrário da de Bourdieu, supõe outra relação entre a singularidade do indivíduo e o contexto histórico. No entanto, o contexto histórico informaria o indivíduo e justificaria a sua singularidade. Percebido como bloco monolítico, o contexto histórico seria lógico, coerente, sendo assim o palco por excelência onde se desenvolvem as vidas humanas, vistas sempre como seu desenvolvimento. A proposta de análise reduz, portanto, o papel do indivíduo, que é visto como tributário das circunstâncias históricas, o que mitiga a sua condição como dinamizador do contexto que vivencia.

No último tipo temos a biografia dos casos extremos. Da mesma forma que o segundo caso, este tipo de biografia tem forte compromisso com o resgate do contexto. Todavia, neste caso, a biografia é utilizada como elemento de elucidação contextual. A produção biográfica teria a função de analisar os casos que, aparentemente, extrapolam o contexto, com o fim de mostrar através destes, que as fronteiras contextuais apresentam dilatações, até então, desconhecidas pelos historiadores. Assim, a biografia dos casos extremos apresentaria um

paradoxo, pois ao exorbitar os casos modais e as fronteiras do contexto até então conhecidas ela as confirmaria operando nas “franjas” do sistema.

Tomando por base a tipologia proposta por Levi, podemos observar que, em todos os casos descritos, o biografado serve ao propósito de confirmar ou acrescentar ao seu contexto histórico e que, em nenhum dos tipos de biografia descritos é realçada a especificidade do indivíduo e seu papel na produção do contexto histórico de sua época.

O que pretendemos ao escrever a biografia de Pereira Passos é desenvolver uma biografia que dialogue com a tradição na qual o biografado está inserido sem, contudo, reduzi-lo a um tipo variante da mesma. Portanto, perceberemos Pereira Passos compreendido em uma tradição sem que isto impeça que as especificidades do Prefeito em face ao contexto de sua época sejam realçadas, abrindo espaço assim para evidenciar o papel do indivíduo na produção da história.

A Imagem de Pereira Passos na Historiografia Brasileira.

No que tange a produção historiográfica brasileira sobre a figura de Pereira Passos, podemos afirmar que esta apresentou duas correntes de abordagem a respeito do ex Prefeito do Rio de Janeiro.

De um lado, reside uma corrente laudatória dos feitos do engenheiro, surgida em textos logo posteriores à grande reforma urbana de 1903, que ganharam novo alento com as comemorações do centenário de nascimento de Pereira Passos, em 1936 e nos anos subsequentes. Fazem parte dela, principalmente, intelectuais, políticos e engenheiros⁵. Esta historiografia encampou de maneira acrítica as idéias de progresso e civilização presentes nas reformas. Longe de percebê-las como conceitos de época⁶, seus estudiosos a encampavam como valores meta-históricos.

Em contraponto, surge na primeira metade dos anos 80 uma nova corrente historiográfica que assume um posicionamento criticista, condenatório das atitudes do Prefeito⁷. Este, seria percebido como representante dos interesses de uma grande burguesia urbana emergente contra as classes populares, às quais teria se oposto com o intuito de expulsá-las do centro da cidade a fim de favorecer os interesses das grandes empresas de especulação imobiliária e garantir a consolidação de uma ordem urbana burguesa, iniciada com a República. Na

avaliação desta historiografia, Pereira Passos aparece como uma espécie de ditador em âmbito municipal, convocado pelo Presidente da República Rodrigues Alves. Este, como Pereira Passos, também é percebido como mero instrumento dos interesses burgueses.

O objetivo da biografia que apresento é, rejeitando o mito positivista da neutralidade, estabelecer uma compreensão biográfica de Pereira Passos sem compromisso seja com a corrente historiográfica laudatória ou com aquela condenatória da figura de Pereira Passos⁸.

Nossa perspectiva ao desenvolver a sua biografia é de buscar perceber aspectos próprios da figura de Pereira Passos. Assim, evitaremos reduzi-lo de todo à um modelo padrão de indivíduo, ilustrativo da sua época, de sua sociedade sem, contudo, ter a pretensão de compreendê-lo desvinculado desta e sem interagir com a sua tradição. Pereira Passos não pode ser de todo explicado pela sua tradição, embora também não possa ser explicado sem ser compreendido nesta. É orientado por esta tensão entre indivíduo e tradição que referencio a minha compreensão biográfica da figura de Francisco Pereira Passos.

É para além da perspectiva do elogio ou da crítica ao ex Prefeito do Rio de Janeiro que abordaremos a sua trajetória até a sua chegada à Prefeitura. Acreditamos que ambas as perspectivas, a do elogio ou a da crítica favoreçam a mitificação da figura de Pereira Passos, caracterização prejudicial a uma melhor compreensão de sua condição humana, de alguém para além das referências do bem e do mal.

A Origem

Francisco Pereira Passos nasceu em 29 de agosto de 1836, na Fazenda do Bálsamo⁹, localizada na Vila de São João do Príncipe, outrora São João Marcos. Fundada no século XVIII, mais especificamente no ano de 1739, a localidade surge na caudal do deslocamento de tropeiros pela região em virtude das oportunidades de comércio surgidas com os negócios da mineração¹⁰.

Ainda uma pequena freguesia, o povoado vai desenvolvendo-se pela agricultura da cana, mandioca, milho e feijão. Com a vinda da Corte portuguesa ao Rio de Janeiro, a freguesia de São João Marcos desmembra-se da Vila de Resende em 1811, sendo elevada à Vila e renomeada como São João do Príncipe, em homenagem a D. João VI.

Já no final da segunda década do oitocentos, a região do Vale do Paraíba Fluminense começa a desenvolver o cultivo do café. A cafeicultura cresceu rapidamente na região,

principal produtora do gênero no Brasil. O crescimento foi de tal ordem que nos anos 30 do século XIX o café já despontava como principal item na lista de exportações brasileiras, superando mesmo a cana de açúcar¹¹.

Do ponto de vista sócio-econômico, o Município de São João do Príncipe era uma vila bem característica da região do Vale do Paraíba Fluminense, uma região de agricultura mercantil escravista. As relações sociais presentes eram típicas em tais regiões, opondo o mandonismo, o patriarcalismo e o paternalismo do senhor à condição cativa do negro escravizado.

Do ponto de vista político, a região era dominada por grandes famílias de cafeicultores escravistas, como os Werneck, os Breves, os Gonçalves de Moraes e os Portugal. Foi justamente essa elite o sustentáculo político da escravidão e do Império, não obstante abrigar também focos de rebeldia, como os poderosos Breves, agentes destacados na revolta liberal de parte da elite fluminense em 1842¹².

Francisco Pereira Passos nasceu no contexto de conturbação política das regências. Foi o oitavo de nove filhos de Antônio Pereira Passos, um fazendeiro escravista e comerciante nascido em Parati¹³. Filho de imigrantes portugueses que se estabeleceram no Sul do Estado no século XVIII, ainda jovem fixou residência na antiga São João Marcos. Lá, casou-se com D. Clara Rosa de Oliveira, natural do Rio de Janeiro, filha de uma abastada família fluminense. O Sr. Antônio Pereira Passos desenvolveu atividade pública na região. Foi 1º tabelião e escrivão da Câmara de São João do Príncipe de 1825 a 1835. Desta data até 1841 foi Vereador da Vila. Foi ainda procurador e provedor até 1850. Em âmbito privado, dedicou-se a agricultura na sua Fazenda do Bálsamo. Ali cultivava café, cana, mandioca, arroz, milho e feijão. Chegou a produzir 4.000 arrobas de café por ano, além de hortaliças e cereais diversos.

Originário do Sul Fluminense, Antônio Pereira Passos mantinha negócios também na região. Em Mangaratiba era proprietário de 1077 alqueires de terras, onde possuía um grande armazém para compra e venda de café. O armazém, localizado na Praia do Saco, servia à estocagem do café que produzia em São João do Príncipe. Embora fosse um fazendeiro escravista, atividade na qual auferia bons lucros, seus principais ganhos provinham do comércio, que mantinha com as cidades vizinhas e, principalmente, com o Rio de Janeiro.

Em 1860, é nomeado Barão de Mangaratiba pelo Imperador, sob o argumento de ter prestado bons serviços na Câmara Municipal de São João do Príncipe.

Antônio Pereira Passos era um proprietário escravista típico de sua região. Segundo Raymundo A. de Athayde – um biógrafo que pôde recolher boa parte de suas informações dos relatos de uma das netas do Prefeito¹⁴ - na ocasião do nascimento de Francisco Pereira Passos, o patriarca mandaria distribuir pinga entre os escravos e aumentar-lhes a ração¹⁵, uma atitude típica do paternalismo das elites escravistas fluminense.

Desde cedo Francisco Pereira Passos se destaca nos estudos, sobretudo no que tange as aptidões exatas. Aos quinze anos de idade já dava nota de suas habilidades específicas deslocando o curso de um rio para a irrigação da plantação de arroz de sua fazenda¹⁶.

O Primeiro contato com o Rio de Janeiro.

Pereira Passos fez os seus primeiros estudos na casa dos pais, sob a orientação de professor contratado¹⁷. Em 1850, é enviado ao Rio de Janeiro, a fim de completar os seus estudos no Rio de Janeiro. A cidade exercia forte atração sobre as elites de todo o país. Era a sede da Corte, espaço de legitimação política e cultural. Lá tinham lugares os grandes debates atinentes à vida nacional e os principais espetáculos culturais realizados no país. Companhias de canto européias apresentavam-se na cidade, que registrava o maior número de teatros e de clubes noturnos do Brasil¹⁸. Todavia, não obstante a relevância política e cultural do Rio de Janeiro em nível nacional, a cidade apresentava uma população em torno de 150 mil habitantes¹⁹. Até 1854, sua iluminação era feita por “torcidas”, tochas que eram acesas por escravos no cair da tarde²⁰. A Corte não apresentava sistema de esgoto e de abastecimento d’água²¹ e, desde 1852, passou a ser assolada por uma sucessão de epidemias de doenças diversas²². Em contrapartida, era o que havia de melhor na formação educacional, sendo o maior centro de formação básica do Brasil e a cidade que contava com o maior número de colégios do país²³.

O colégio em que Pereira Passos ingressara era o São Pedro de Alcântara, então localizado na rua do Livramento. O São Pedro de Alcântara era um colégio privado, destinado à formação da elite da cidade e do interior da Província do Rio de Janeiro. Nele, além de Pereira Passos, estudaram figuras destacadas como Floriano Peixoto e Osvaldo

Cruz²⁴. O liceu era dirigido pelos padres Paiva, famosos a época pela rigidez na formação de seus alunos. Segundo um de seus biógrafos, Gastão Pereira da Silva, Pereira Passos se destacou na ocasião por resolver de memória problemas e cálculos considerados difíceis²⁵. Todavia, o jovem Passos não era muito estudioso, não gostava de ler os livros didáticos, revelando certa atitude blasé a época²⁶. Não obstante, apresentou boas notas quando de sua passagem pelo colégio.

A Experiência na Escola Militar da Corte. Os Primeiros Passos na Engenharia.

Em 1852 terminou o seu curso no colégio. Na época, para um jovem filho de cafeicultor do Vale do Paraíba, não restavam outras opções de continuidade dos estudos que não as do curso de Medicina - existentes na Bahia e no Rio de Janeiro, ou o curso de Direito – encontrado somente em São Paulo ou Recife, o mais recomendado à elite que pretendia obter maior status social e uma transição mais adequada à carreira pública.

O pai, Antônio Pereira Passos, desejava que o filho seguisse o caminho do bacharelado em Direito, pois tinha influência política na Corte e planejava uma carreira pública sem grandes percalços ao filho. Para a surpresa e aborrecimento de Antônio Pereira Passos, Francisco optara pelo estudo da Engenharia, um curso gerido pelos militares e destinado, principalmente, aqueles que, pela sua condição social pouco favorecida, buscavam a carreira, pouco rendosa, porém segura, de oficial do exército.

O curso de Engenharia funcionava na Escola Militar, situada no Largo de São Francisco. Descendia da Real Academia de Artilharia, Fortificação e Desenho, fundada no Rio de Janeiro por D. João VI. A Escola tinha critérios rigorosos, formavam-se poucos alunos ao final de cada ano e exigiam-se conhecimentos de latim para o ingresso ao estudo das matemáticas. A Escola de Engenharia, situada no Largo de São Francisco, chamava-se, desde 1839, Escola Militar da Corte²⁷. Ali, eram oferecidos os cursos de bacharel e de doutor em ciências físicas e matemáticas e ciências físicas e naturais, além dos cursos de engenharia civil e militar²⁸.

Em março de 1852, Pereira Passos ingressou no curso de Engenharia Civil desta instituição, na qual estudou, no primeiro ano, as disciplinas de: Aritmética, Álgebra Elementar, Geometria, Trigonometria Plana e Desenho. No segundo ano: Álgebra Superior, Geometria Analítica, Cálculo Diferencial e Integral e Desenho. No terceiro ano: Mecânica Racional e Aplicada às

Máquinas e Desenho. No quarto ano: Trigonometria Esférica, Astronomia e Geodésia, Química, Mineralogia e Desenho. E, por fim, no quinto ano: Arquitetura, Hidráulica, Construção, Montanística, Metalurgia e Desenho²⁹.

Os livros teóricos adotados eram em sua quase totalidade de físicos e matemáticos franceses, como La Croix, Le Gendre e Delambre³⁰. A tradição de construção civil vinha de Portugal onde, desde o século XVI, já havia a *Aula da Esfera* na Escola de Santo Antão, em Lisboa, na qual eram ensinadas matemáticas aplicadas às fortificações e à navegação³¹.

Havia na Escola Militar da Corte a opção pela carreira militar, na condição de oficial, a de engenheiro militar e a de engenheiro civil. Pereira Passos optou por não vincular-se à carreira militar como oficial do exército, uma profissão pouco prestigiada à época, pois congregava vários jovens de estratos sociais menos privilegiados, não ostentando membros originários da elite nacional em seus quadros.

Durante os cinco anos em que esteve na Escola Militar, o jovem de São João do Príncipe houve-se bem, conseguindo destacar-se pelo desempenho acadêmico. Um dos poucos membros da elite social presente na Escola, Pereira Passos teve a oportunidade de conviver com estudantes mais pobres, alguns de muito talento para as matemáticas. Foi o caso de Benjamim Constant Botelho de Magalhães, que viria a ser o maior intelectual orgânico do exército na passagem do Império para a República. Um fato curioso ligou Constant à Pereira Passos. O futuro patrono do exército tinha dificuldades de sustentação. Por isso, despendia boa parte do seu tempo ensinando as matérias do 1º ano aos estudantes da Escola militar e de outros colégios do Rio de Janeiro. Dada a sua difícil situação econômica, e a fim de completar logo o curso para oficial do exército, de menor duração que o de engenharia, Benjamim Constant solicitou à Pereira Passos que lhe ensinasse as matérias do 3º ano durante uma hora por dia³². Este subterfúgio pouparia-lhe um tempo que não poderia dispor para os estudos formais. Assim sucedeu, e Constant, um estudante com forte aptidão para as ciências exatas, foi aprovado nos exames, sem maiores problemas.

O jovem Passos.

Quando ainda estudante da Escola Militar, Pereira Passos mostrou um lado pouco conhecido de sua personalidade, o de poeta. Entre 1854 e 1856, o jovem estudante de engenharia escreveu um conjunto de poemas que denominou “Horas Vagas”. Para além de conotar a sensibilidade do

jovem estudante, sua coletânea de poesias revela muito da personalidade do jovem Passos e de suas impressões da vida no Rio de Janeiro.

Como prólogo às suas poesias, Passos escreve a “Primeira Hora Vaga”, um texto em que reflete sobre os momentos de ócio que o estudante vivenciava na cidade, sobre as possibilidades que se abriam diante de si no Rio de Janeiro dos anos 50. Neste prólogo o jovem estudante da Escola Militar tece impressões sobre a sociedade carioca, e a política, sempre com um tom blasé de dândi entediado. Vejamos suas divagações:

“Há certas horas do dia em que espírito precisa de repouso, e não podemos deixar de lho conceder. À um prolongado trabalho deve necessariamente suceder o descanso.

(...)

Lembro-me às vezes de sair e dar um giro, como dizem os estudantes, ao se retirarem das aulas. Mas além da natural preguiça que tenho de ataviar-me constantemente para um passeio, para onde ir ?

Eis aí uma questão que não é das mais fáceis de resolver-se.

À rua do Ouvidor comprar um Havana, e fumá-lo a porta de alguma elegante casa de perfumarias, falando francês com a bela mulher do cabeleireiro, rendendo-lhe mil finesas, e ouvindo em recompensa um sem-número de coisas que existem na velha França e que aqui não há, que deixam boquiaberto um pobre homem que talvez ainda não tenha passado do pão de açúcar ?

(...)

Mas sobre o que escreverei eu ? Eis uma questão tão difícil de resolver-se como a primeira. Sobre política ? Não.

Não quero meter-me com os políticos, tenho receio de ficar impolítico. Pode estar o governo descansado que não lhe estorvarei o seu caminho; bom ou mau, siga-o muito embora. Gosto muito pouco de incomodar à quem nem sequer se lembra que existo; de mais pretendo muito breve ir bater-lhe a porta para pedir-lhe uma coisinha que eu cá sei, um sistema diferente do que se tem seguido até hoje nas pretensões, bem sei; mas não importa, é um novo método adotado por mim. Espero que não me dará maus resultados³³”.

O jovem Pereira Passos parecia entediado com a cidade, uma vila com algo mais que 100 mil habitantes nos anos 50 do século XIX. A rua do Ouvidor era sempre um ponto necessário aos que gostavam da *finesse* parisiense e do cosmopolitismo carioca, profundamente identificado com referências francesas, sejam elas nos hábitos, moda ou literatura. Fumar um charuto havana, inebriar-se nos perfumes franceses e ouvir estórias sobre o velho continente faziam parte do universo de práticas da elite carioca, uma elite na qual o jovem estudante iria se inserir como membro destacado.

Sobre política, Pereira Passos deixa claro na juventude uma posição que manteria até o final de sua vida: distanciamento e desconfiança para com os meios políticos. Embora o engenheiro Passos tenha ocupado por várias vezes ao longo de sua carreira cargos de confiança, este nunca se filiou a algum partido ou manifestou apoio a nenhum grupo político ou ideologia. Nunca se pronunciou monarquista ou republicano, liberal ou conservador. Dizia sempre não querer envolver-se com política e encarava o exercício de suas funções de direção em empresas públicas como um serviço eminentemente técnico.

Faz-se destacar ainda no prólogo das “Horas Vagas”, algumas reflexões do jovem estudante a respeito das mulheres. Tímido em sua juventude, Pereira Passos ficaria famoso na idade madura como *causeur*, galanteador elegante das damas da sociedade carioca. Vejamos suas impressões quanto à alma feminina:

“Como pois explicar tão estranha diversidade de fatos que por aí vemos a cada passo produzidos pelos caprichos do coração da mulher, sem cair-se em graves erros ?

Que poderei eu pois dizer sobre as mulheres ? ...eu que cada fase da minha vida tenho pensado diversamente ?

Nos primeiros anos de minha adolescência, amei todas as mulheres indistintamente; todas mereciam as simpatias do meu coração e todas pareciam pagar-me na mesma moeda. Nunca durou-me uma paixão mais do que dois dias, e era eu bem feliz então ! Contanto que não tivesse mais que vinte e cinco anos, e não lhe faltasse inteiramente graça e formosura, granjeava-me logo uma moça todo o amor que era então capaz meu coração e podia bem chamar-me seu escravo. Não deixava de lhe fazer meus sonetos com versos de doze ou treze sílabas, que mais tarde poderiam servir para uma outra, e de passar-lhe três ou quatro vezes por dia defronte das

janelas. Meu coração andava no rigor da moda: o que hoje lhe encantava, amanhã lhe era indiferente, e depois lhe aborrecia.

Ora esta ! ... que faço eu em estar recordando essas loucuras da mocidade ! que se evaporam mais depressa que a fumaça de um charuto ?....entristecem-me hoje essas lembranças. Já disse: não posso escrever sobre as mulheres³⁴”.

Manifestando a sua atração pelas mulheres e a sua dificuldade em compreendê-las, Pereira Passos expõe uma dimensão de sua condição humana, que serve como contraponto ao mito de sua figura austera, um mito que se perpetuou pela mitigação da intimidade do homem privado em favor da imagem da figura pública.

A mitificação de Pereira Passos como demolidor, homem austero, implacável como gestor público, foi produzida pela imprensa à época da reforma urbana municipal e reproduzida pela historiografia criticista da Reforma Passos, em prejuízo de uma compreensão biográfica mais detida, que aponta para um indivíduo mais sensível, seja do ponto de vista estético, cultural ou humano.

Em um de seus escritos da coletânea “Horas Vagas”, Pereira Passos compõe um poema de amor, no qual compara o seu sofrimento de homem apaixonado com o do africano cativo, mostrando sensibilidade para com o sofrimento do escravo, o que seria confirmado ao longo de sua vida em posição firme que assumiria contra a escravidão. Vejamos:

*“Em horrenda masmorra pavorosa
Geme o triste caboclo aferrolhado,
Sobre a gélida pedra soluçando,
Já de chorar cansado.
O mísero africano transportado
Da vasta solidão onde nasceu,
Onde a vida deixou, deixando o filho,
Onde livre viveu.*

*Para em plaga estrangeira ser vendido
Como qualquer objeto de valor,
E a terra rotear o duro mando
De um terrível feitor.*

*Pranteia a liberdade que perdeu.
Como o mais caro Dom que possuía;
E morrer entepõe a escravidão
Que sofre na agonia.*

*O meigo passarinho encarcerado
Tornar a possuir somente anhela
A doce liberdade que gozara.
Na mata verde bela.*

*Eu também sou cativo sem Ter crime,
Sem o golpe da lei Ter merecido.
Era escura, porém, prisão horrenda
Jamais tenho vivido³⁵”.*

Em outra poesia, Pereira Passos expressa a sua face de jovem apaixonado, declarando o seu amor furtivo à alguma dama que conhecera quando estudante da Escola Militar da Corte. Este

poema nos revela um Pereira Passos que não foi dado a conhecer pela historiografia dos anos 80, vejamos:

*“Vem cá, minha doce Arminda,
Vem ó linda,
Receber o meu adeus;
Vem não temas, me abraçar...
Quero achar
Alívio nos braços teus.*

*Em tua frente mimosa,
Graciosa
Um beijo deixa imprimir....
Não me fujas, não procures
Em algures
Pretexto de resistir.*

*Não ofende um simples beijo
Que desejo....
Sei da virgem respeitar,
Em rosto encantador
O rubor
Que depressa o vem corar.³⁶”*

Aspectos da Personalidade.

Pereira Passos tinha uma personalidade bem definida. Era um homem de espírito prático, cujo conhecimento era mais instigado pelas ciências aplicadas do que pela filosofia ou qualquer outro campo que operasse com idéias mais abstratas. Embora não fosse afeito as alterações da política, a filosofia ou qualquer tipo de elucubração metafísica, Passos buscou durante toda a sua vida unir a sua aptidão pelo estudo e aplicação da técnica, próprios do engenheiro, com o apreço pela atividade estética, como veremos com mais vagar em momento oportuno.

Tipo enérgico, decidido e autoritário, Pereira Passos refletia em seu temperamento a sua criação como filho de fazendeiro escravista do Vale do Paraíba, para os quais uma ordem nunca deveria ser contestada. Tal traço de sua personalidade pôde ser percebido em suas gestões a frente da Estrada de Ferro D. Pedro II, da Estrada de Ferro Central do Brasil e, sobretudo, quando Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, oportunidade em que a imprensa produziu farto material em textos e imagens dando nota do temperamento imperativo do Prefeito³⁷. O engenheiro era também um grande curioso quanto às novidades técnicas que surgiam no mundo, era disciplinado para estudar quando algo lhe instigava o interesse, embora não fosse um tipo estudioso. Era mais um entusiasta das novidades no campo técnico, às quais tinha prazer em aplicar. Gostava de operar realizações, mais do que desenvolver teorias no campo da engenharia, não obstante várias de suas realizações terem demandado extremo talento e grande conhecimento de causa no campo tecnológico³⁸.

A despeito de seus rompantes e atitudes enérgicas, Pereira Passos era tido como um *causeur* fino, galante com as damas, gentil com os amigos e polido no trato social, como era comum aos membros da elite imperial que, no melhor estilo da cordialidade brasileira, cumpriam os códigos necessários à legitimação entre os seus pares³⁹.

Segundo um de seus primeiros biógrafos, o engenheiro Sampaio Corrêa, que escreveu artigo sobre Pereira Passos a propósito das comemorações de seu centenário de nascimento, realizadas em 1936, no Clube de Engenharia, Pereira Passos foi essencialmente um pragmático, um homem próximo das idéias do filósofo norte-americano Will Durant⁴⁰. Segundo Sampaio Corrêa.

“A vida de Pereira Passos foi, com efeito, um contínuo esforço para controlar e dominar o ambiente. Para ele, como para o neo-pragmatismo de Dewey, o pensamento só tem valor pela prática que se lhe segue. “Aqui e amanhã”: foram, não há dúvidas, as duas pedras de toque da existência de Pereira Passos, que sempre visava a um “ideal tangível”, em todos os seus

empreendimentos. Para ele, a realização de uma idéia era o começo do sucesso. Nunca se preocupou em saber o “que era a coisa” nem “qual a sua origem”. Como pragmatista, espontâneo e natural, praticando a filosofia sem o sentir, indagava, apenas: “Quais são as conseqüências?”

E voltava o pensamento para a ação e para o futuro.⁴¹”

A Primeira Viagem do Engenheiro Pereira Passos. A Experiência na Pátria da Civilização.

Além de homem voltado à ação, Pereira Passos sempre demonstrou forte espírito cosmopolita e, desde cedo, um ardente desejo de entrar em contato com outras culturas. Tal desejo, somado ao auxílio prestimoso das amizades que seu pai mantinha na Corte, lhe valeram, logo após a sua formatura, em 24 de dezembro de 1856, uma viagem à Paris. O jovem bacharel foi nomeado adido de 2ª classe na legação brasileira na França, iniciando assim a sua carreira no funcionalismo público, a exemplo da quase totalidade dos estudantes formados pela Escola Militar da Corte⁴². Pereira Passos somente aceitara o cargo pela certeza de que este não o destinaria ao cumprimento de serviços burocráticos, próprios de um jovem diplomata, mas seria uma oportunidade de ampliar na França os seus conhecimentos técnicos adquiridos no Brasil.

Ao chegar em Paris, Passos logo buscou contato com os engenheiros da *École de Ponts et Chaussées*, passando a freqüentar os seus cursos como ouvinte. Esta escola de engenharia era freqüentada por estudantes franceses recém formados na *École Polytechnique*, sendo poucos os estrangeiros que dela participavam, sempre como ouvintes. Após Ter freqüentado alguns cursos na instituição, o jovem engenheiro foi selecionado para o trabalho de campo, um privilégio que não era comum suceder aos estudantes de fora do país⁴³. Atuou em obras importantes no desenvolvimento da infra-estrutura francesa, como as obras de modernização do porto de Marselha e a Estrada de Ferro Paris-Lyon-Mediterranée. Nesta última, o jovem engenheiro fez o seu primeiro trabalho profissional, construiu uma ponte de pedra sobre o rio Loing, no trecho da estrada entre Paris e Lyon, mais precisamente na cidade de Dordives.

Nesta sua estada na França, que duraria cerca de quatro anos, Pereira Passos pôde presenciar a reforma urbana do Prefeito de Paris, Haussmann, e travar contato com o seu principal mentor, o Engenheiro-chefe da capital francesa, Alphand. Viver na Paris do Segundo Império e estar em

contato direto com a reforma Haussmann seria uma experiência marcante na vida do futuro Prefeito do Rio de Janeiro.

A cidade de Paris adentrava a Segunda metade do oitocentos com um crescimento urbano desordenado decorrente do desenvolvimento industrial francês. O forte aumento populacional e o crescimento brusco do tráfego urbano somavam-se à epidemias freqüentes e à uma cidade politicamente instável, conturbada por revoluções, como a de 1848. A reforma urbana de Paris foi um processo longo, iniciando-se em 1853, ganhando termo somente em 1870⁴⁴. Pereira Passos presenciou as finalizações da primeira etapa da reforma na qual várias ruas foram alargadas e duas grandes avenidas foram construídas. A reforma Haussmann primava também pela referência constante à tradição, destacando monumentos que ressaltavam o passado e o presente da cidade.

Sem dúvida, a experiência do acompanhamento da reforma urbana de Paris marcaria a carreira de Pereira Passos, criando-lhe uma referência, mais do que um modelo⁴⁵, para a reforma urbana que operaria no Rio de Janeiro.

O Período de Amadurecimento Profissional no Brasil.

Após cerca de quatro anos de intenso aprendizado na França, Pereira Passos retorna ao Brasil, em 1860 e ingressa na Diretoria de Obras Públicas da Província do Rio de Janeiro. Poucos meses após, em janeiro de 1861, é nomeado ajudante do Engenheiro-chefe na Estrada de Ferro de Nova Friburgo com o Visconde de Barbacena. A época, o país iniciava o seu processo de expansão ferroviária, um campo da engenharia no qual Pereira Passos tinha conquistado grande conhecimento em sua estada na Europa e no qual iria desenvolver boa parte de sua carreira profissional.

Passos segue a linha do desenvolvimento técnico brasileiro e nos anos 60, dá curso à sua carreira como engenheiro devotado ao setor ferroviário. Após concluir o seu trabalho junto ao Visconde de Barbacena, o engenheiro é chamado por Benedito Ottoni, Diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II, para atuar na fixação dos trilhos da estrada da Serra do Mar. Trabalhando em conjunto com engenheiros americanos, Pereira Passos se destaca nesta obra por desenvolver a solução do problema da fixidez dos barrancos que até então vinham sendo um desafio aos construtores, o que lhe faz granjear fama no meio técnica nacional.

Em 1865, a Estrada de Ferro D. Pedro II é encampada pelo Governo Imperial, uma atitude defendida por Pereira Passos, que julgava mais profícuo ao país que os empreendimentos de

construção de vias férreas fossem incumbência do Estado, não devendo esta ter a frente o setor privado e, nem mesmo estar sob a responsabilidade dos governos provinciais. Segundo Pereira Passos:

“A encampação da Estrada D. Pedro II foi uma necessidade, pela absoluta impossibilidade em que se achava a companhia de levantar novos fundos no país ou fora. Entretanto, mesmo considerando a questão por outra face, isto é, pelo lado da conveniência ou da inconveniência de pertencer a empresas particulares as grandes vias de comunicação do país, somos da opinião que ao Estado compete a posse e o gozo, em suma, a administração das grandes artérias, podendo ser dada a companhias particulares as linhas de pequeno desenvolvimento ou de importância secundária. Nem mesmo às províncias deve-se permitir a concessão de privilégios para estradas de certa magnitude e que possam transformar-se em grandes linhas. As razões que nos fundamos para assim pensar, são várias e ponderosíssimas. Em primeiro lugar, as linhas tronco devem traçadas independentemente de qualquer influxo de localidades ou províncias; ora, todos sabem quanto e como se pode prejudicar um traçado inteiro executando-o com o fim de servir pequenos interesses alheios e, às vezes, contrário ao interesse geral a que se deve exclusivamente atender.(...) é sempre difícil contrariar a influência de particulares, que aliás, se apresenta legítima nas votações da Assembléia de acionistas; deve-se atender aos interesses econômicos, e estes, por mais complexo e variado que sejam, são outros tantos argumentos em favor da administração pelo Estado. Com efeito, de todas as indústrias permitidas por lei, a dos transportes é aquela que mais pode prejudicar o contribuinte, e uma Estrada de Ferro é sempre um monopólio de fato, pelo menos nos lugares onde atravessa. Se as grandes artérias são estratégicas e administrativas mais do que lucrativas, unicamente o estado as fará; se não lucrativas, devem igualmente pertencer ao Estado, que nos lucros das boas empresas poderá ter compensação dos sacrifícios feitos com as más.”⁴⁶”

Embora Passos tenha sido favorável à encampação governamental, já famoso, opta por ir atuar na Estrada de Ferro Baía Alagoinhas⁴⁷. Neste mesmo ano, Passos casou-se com Maria Rita César de Andrade, filha do major Paulo César Duque Estrada, membro de uma família tradicional de

Niterói. Com ela, com quem esteve casado durante toda a sua vida, teve quatro filhos: Maria Paula, Olímpia, Paulo e Francisco, a quem coube a construção do Teatro Municipal.

Em 1867 vai trabalhar na construção da ferrovia Santos-Jundiaí, posteriormente chamada São Paulo Railway, uma estrada de ferro estratégica no escoamento da cafeicultura paulista, porém de difícil resolução para a tecnologia da época, pois apresentava difícil traçado pela necessidade de transposição da Serra de Cubatão. Pereira Passos consegue uma solução técnica pelo uso de um novo sistema de planos inclinados que viria a ser aplicado posteriormente por outros engenheiros no Brasil. A sua administração a frente da estrada é elogiada pela Companhia inglesa que era sua acionista majoritária, em um relatório de seu chefe, James Brunless, aos seus acionistas no qual reputa Pereira Passos como um dos melhores profissionais que já conhecerá⁴⁸.

Retorna ao Rio de Janeiro em fins dos anos 60, onde assume o cargo de chefe da comissão encarregada dos estudos e exploração do traçado para o prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II, até o São Francisco.

A Segunda Viagem do Engenheiro Pereira Passos. A Experiência na Pátria do Progresso.

Em dezembro de 1870 é nomeado pelo Conselheiro João Alfredo para o cargo de Consultor Técnico do Ministério da Agricultura e Obras Públicas. Após um ano nesta comissão, Pereira Passos, já destacado como um engenheiro qualificado na cena nacional, é enviado à Londres por Rio Branco a fim de resolver questões pendentes com o capital inglês quanto a Estrada de Ferro São Paulo Railway. A missão não era fácil, pois Pereira Passos havia sido precedido nesta função, respectivamente, pelos engenheiros Viriato de Medeiros, Bento Sobragi e Manoel da Cunha Galvão, que não haviam obtido sucesso nas negociações com os ingleses. Após um longo período de negociações, Pereira Passos consegue produzir um acerto com a empresa inglesa, fato que, pela primeira vez, chamaria a atenção do Imperador quanto à sua figura.

No entanto, para além do prestígio granjeado com o êxito desta operação, o engenheiro teria nesta viagem um contato privilegiado com a sociedade inglesa. A Inglaterra do último terço do século XIX era tida como a pátria do progresso por excelência. Ali, iniciava-se a Segunda Revolução Industrial, uma série de invenções pululava e novas tecnologias eram incorporadas⁴⁹. Além das novas tecnologias e invenções, Pereira Passos pôde observar em Londres o Hyde Park, que fora reformado em meados do século, os projetos de ajardinamento ingleses e as vilas

operárias. Passos aproveitaria ainda a sua estada na Europa para se deslocar a outros países, a fim de conhecer novas tecnologias, como o fez na Suíça⁵⁰. Durante o período que esteve em Londres fez contatos e tornou-se sócio do Instituto dos Engenheiros da Inglaterra. Nesse período, no qual ampliou seus conhecimentos técnicos na Inglaterra, publicou a “Caderneta de Campo”, um livro para engenheiros que trabalhavam com a construção de Estradas de Ferro. O livro ganhou grande destaque como manual e foi amplamente utilizado no Brasil, sendo registrada, inclusive, uma tradução para o italiano⁵¹.

Pereira Passos Figura Pública. A Primeira Experiência como Reformador Urbano do Rio de Janeiro.

Regressando ao Brasil, em 1873, Pereira Passos conhece no navio o empresário Mauá, que o convida para restaurar o sistema de construção naval da Ponta da Areia, em Niterói, que se encontravam paralisado. Passos trabalharia no estaleiro do empresário, fazendo-o voltar ao funcionamento regular. Para Mauá trabalharia também na implantação do sistema cremalheira, na subida da serra de Petrópolis.

Muito embora Pereira Passos tenha atuado em diversas oportunidades no setor privado, a sua carreira como engenheiro esteve também, em diversas oportunidades ligadas ao serviço público, setor no qual angariou maior fama como realizador.

O mercado privado da engenharia no Brasil somente iria iniciar o seu delineamento no final do Império, com a fundação do Clube de Engenharia, instituição que passou a organizar os interesses dos agentes privados do campo técnico brasileiro⁵². Quando da conclusão do curso de engenharia na Escola Militar da Corte, Pereira Passos e seus colegas sabiam que o seu aproveitamento no mercado de trabalho se daria pela integração ao serviço público.

Desta forma, a carreira de Passos como engenheiro iniciou-se pelo serviço público, como adido de 2^a classe na legação brasileira em Paris, passando por atuações na Estrada de Ferro D. Pedro II e pelo cargo de Consultor Técnico do Ministério da Agricultura e Obras Públicas. Viu-se ainda em importantes cargos de direção, como a chefia da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro; a Direção da Estrada de Ferro D. Pedro II e da mesma estrada, então

renomeada como Estrada de Ferro Central do Brasil, na República; até o que foi a culminância de sua atuação como gestor público, a Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro.

Foi como funcionário público que Pereira Passos teve a sua primeira experiência como mentor de uma reforma urbana para o Rio de Janeiro quando, em 1874, foi nomeado Engenheiro do Ministério do Império pelo Conselheiro João Alfredo. A função de Engenheiro do Ministério do Império era das mais importantes na engenharia nacional, pois cabia ao seu titular orientar todas as obras de engenharia que fossem desenvolvidas no país⁵³.

A cidade do Rio de Janeiro vinha sofrendo desde meados do século XIX com uma série de epidemias e a população de sua região central crescia em grande proporção, juntamente com o crescimento do sistema de transportes urbanos⁵⁴. Nos anos de 1870, a cidade crescia em direção à sua atual Zona Norte, com o arruamento do bairro de Vila Isabel pela Companhia de carrís do mesmo nome⁵⁵. O Rio de Janeiro, de forma distinta das grandes cidades européias, registrava um considerável crescimento das demandas urbanas não pelo seu desenvolvimento industrial, mas pelo fato de ser o centro comercial, financeiro, cultural e político do país, o que lhe tornava grande receptora de população originária de outras províncias e do exterior⁵⁶.

Diante de tal situação, o Conselheiro João Alfredo designa Pereira Passos para projetar uma reforma urbana que saneasse a capital, constituindo uma comissão que foi denominada como “Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro”. Esta comissão contou, além de Pereira Passos, com as participações dos engenheiros Marcelino Ramos e Jerônimo Moraes Jardim.

Nesta época, o saneamento urbano da cidade afigurava-se mais um problema de saúde público, do que de reorganização do espaço por uma perspectiva econômica. A época, as doenças que mais vitimavam a população eram, em primeiro lugar, a tuberculose e a febre amarela e a varíola, sucessivamente, sendo apenas a terceira combatida por vacina, aos passo que as duas principais só podiam ser combatidas per uma reforma urbana⁵⁷.

Antes da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro ser constituída, em maio de 1874, existiu uma comissão organizada pelo Imperador para acabar com as causas das epidemias, era a Junta Central de Higiene Pública, constituída por médicos, que malogrou, dando ensejo à formação da comissão de engenheiros da qual Passos participou.

A Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro ficou encarregada de, durante alguns meses, desenvolver os estudos necessários para indicar um plano de reforma urbana à

capital. Este plano foi publicado detalhadamente em janeiro de 1875, naquele que ficou conhecido como o “Primeiro Relatório da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro”⁵⁸.

O Primeiro Relatório da comissão divulgou um plano de reforma urbana que, para a surpresa de muitos, não atingiria a cidade velha, com a alegação de que uma intervenção urbana nesta região demandaria um maior tempo de estudo e grande número de casas a serem desapropriadas, o que tornaria a intervenção por demais onerosa. A área da cidade delimitada como objeto da intervenção urbana seria aquela que se estenderia desde o Campo da Aclamação, até a raiz da Serra do Andaraí⁵⁹.

Esta foi escolhida por ter sido considerada a área que ofereceria melhores condições para o desenvolvimento da cidade, por ser a que mais melhoramento reclamaria, uma vez que os transbordamentos na região do mangue eram constantes e tido como causa das epidemias, e por ser uma região onde as obras seriam menos dispendiosas e de menor dificuldade de execução, pois na região as propriedades teriam menor valor e não se encontrariam tão aglomeradas como no centro da urbe⁶⁰.

A prioridade da reforma urbana apontada no relatório da comissão – que teve o saneamento como prioridade determinada pelo Imperador – era reestruturar o canal do mangue, que se encontrava a época em estado de abandono e que era visto como uma das principais fontes de miasmas da cidade.

Tendo em vista tal prioridade, a comissão projetou uma grande avenida, com 40 metros de largura e mais de 5 km de extensão, que teria em seu centro um canal que escoasse as águas do mangue, sobretudo nos dias de chuva, quando a região ficava alagada. A avenida teria partida no Campo da Aclamação, sendo o seu termo a raiz da Serra do Andaraí, estando portando compreendida em toda a área preconizada para a intervenção urbana.

Na avaliação de Pereira Passos e dos demais relatores, indicou-se que o empreendimento financeiro das obras de canalização das águas do mangue e da construção da avenida que o margearia, deveria caber ao Estado, pois a iniciativa privada estaria orientada somente pelo lucro e pelo benefício individual, não havendo uma dimensão pública de sua atuação. Além disso, as propostas até então existentes da iniciativa privada para a intervenção urbana na região se propunham abarcar somente uma parte restrita desta.

Segundo os relatores da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro:

“O melhoramento ali mais momentoso e cuja execução é de imprescindível necessidade para se elevarem as condições higiênicas daquele bairro é sem dúvida o que requer o canal do mangue, o qual, no estado incompleto de abandono em que se acha, é um foco permanente de infecções miasmáticas. No intuito de prover remédio a esse mal, diversas propostas têm sido apresentadas ao governo imperial por empresas particulares; mas organizadas todas mais sob o ponto de vista do interesse aos capitais que têm que ser empregados, do que com o fim de beneficiarem a localidade e, além disso, referindo-se a uma parte muito limitada de que carece aquele bairro, não estão semelhantes propostas no caso de serem aceitas pelo governo imperial.⁶¹”

Pereira Passos e os demais membros da comissão revelam aqui o estágio em que se encontrava a engenharia nacional, por demais ligada ao Estado, entendida prioritariamente como objeto do serviço público, que deveria sobrepor os seus interesses àqueles de foco individual. Tal postura refletia a sociedade brasileira do terceiro quartel do século XIX, uma sociedade agrária e escravista, na qual o mercado privado da engenharia ainda era constituído de forma incipiente e no qual o volume de investimentos privados não se encontrava presente em grande monta. Da mesma forma, os interesses privados neste campo ainda não haviam se constituído de maneira organizada. A forte idéia de probidade na relação empresarial entre o setor público e o setor privado existentes no Império constituía também um fator limitador da capacidade dos gestores públicos aceitarem parcerias com o setor privado, o qual tendiam a ver com desconfiança, crendo que a busca de seus ganhos privados pudessem mitigar os benefícios públicos que se almejava alcançar.

Imbuídos do ideal de reformar a cidade, a Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro aponta várias iniciativas que revelam um projeto que visava tornar o Rio de Janeiro um exemplo de civilização para o Brasil.

Entre as iniciativas apontadas no primeiro relatório que indicam uma utopia civilizadora dos relatores, podemos mencionar a intenção de se construir casas rodeadas de jardins⁶², a fim de melhorar a aparência da cidade e de desenvolver o sentimento estético nos seus moradores que, como sabia a comissão, seriam em boa parte operários residentes no Andaraí e em Vila Isabel.

Também merece destaque o projeto de construção de uma universidade em uma região operária, a Universidade do Rio de Janeiro, projetada no final da grande avenida que margearia o canal do mangue, situada entre os bairros do Andaraí e de Vila Isabel. Junto a Universidade, seriam construídos ainda um horto botânico e um jardim zoológico⁶³, que tanto serviriam à ilustração dos habitantes da região como ao ensino da Universidade.

O projeto de desenvolvimento de uma civilização na cidade que fora concebido pela comissão também continha em si o fomento ao progresso técnico e econômico, como fatores da civilização. Foi tendo em vista postura que a Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro projetou um prédio para exposição permanente de máquinas e instrumentos agrícolas na região da atual Praça da Bandeira, a fim de fornecer ao agricultor brasileiro melhores meios de, nos dizeres dos relatores, “*aumentar a produção e a riqueza individual*”⁶⁴. Vejamos o relato dos membros da comissão em relação à esse projeto e o que tencionaram com ele:

*“É indispensável, se queremos ver a indústria agrícola atingir no Brasil o nível necessário para competir com outros países, que os nossos lavradores possam verificar a importância e vantagens da aplicação das máquinas e reconheçam quanto o seu emprego, judicioso e proporcionado aos meios de cada um, pode reduzir o trabalho muscular e aumentar a produção e a riqueza individual. É necessário que eles possam estudar o modo de ver as que mais convém ao seu gênero de lavoura e as condições locais. Por outro lado, os fabricantes, postos em contato com as classes agrícolas, aprenderão destas quais as modificações que convém introduzir nos seus aparelhos para adaptá-los melhor ao nosso solo e aos seus variados produtos”*⁶⁵.

Neste trecho podemos perceber a relevância que os relatores atribuem à técnica na sua utopia de criar uma cidade orientada pelo ideal de civilização. Neste ideal, presente no plano de reforma urbana, elementos como a cultura, a valorização do sentimento estético e a técnica, jogavam um papel fundamental e traduziam-se em propostas de inovação urbana.

Faz-se interessante notar, que a palavra "civilização" e suas correlatas como "civilizado", aparecem várias vezes no relatório, ao passo que a palavra progresso não figura, ou ao menos quase não figura, no texto da comissão, o que é indicativo da preponderância da idéia civilização

sobre aquela de progresso para Pereira Passos e os demais relatores. No relatório, a palavra civilização e suas similares aparece como idéia de legitimação da reforma urbana a que se propunha executar a comissão. Vejamos como aparecem algumas inserções deste termo no relatório: "*Paris, que tem pretensões a ser a capital do mundo **civilizado**, foi a primeira a dar o exemplo de abertura de novas ruas e reconstruções em grande escala, que a princípio foram consideradas como obras meramente de luxo e de aformoseamento para atrair à grande capital maior número de estrangeiros*"⁶⁶.

Aqui, a cidade de Paris aparece como pioneira na reforma urbana e como referência para os países que desejam ingressar no "*mundo **civilizado***". A comissão se utiliza do exemplo das críticas feitas à reforma urbana de Paris, para legitimar o seu plano de reforma, também criticado no primeiro relatório e, segundo a comissão, pelos mesmos motivos das críticas às reformas tidas como civilizadoras de Paris. Assim, os relatores criam o artifício de tornar as críticas ao seu primeiro relatório, críticas ao próprio ideal civilizador, um ideal que não poderia se limitar à ações saneadoras, a idéia exclusiva de saneamento urbano, um item que seria englobado e superado pela idéia de civilização. Mais que resolução para os problemas de saúde pública, civilização aparece também ligada à questão estética da cidade. É como aponta um outro parágrafo do segundo relatório da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro:

*"As casas são construídas no mesmo estilo das antigas, sem arte, sem segurança e sem a mínima atenção às condições especiais do nosso clima tropical; e se pelo aspecto exterior dão triste idéia de nossa **civilização** e de nossos sentimentos do belo e do harmonioso, não pecam menos pela falta, já não diremos de conforto, mas de acomodação sã aos que as habitam.*"⁶⁷

Neste trecho, a comissão relata o que deporia contra o aparefeiçoamento da civilização no Brasil, para apontar o que o plano de reforma urbana deveria atacar com o fim de afirmar o ideal civilizador no Rio de Janeiro. É ressaltado como aspecto negativo o estilo das construções, tidos como "*sem arte*" e que "*dão triste idéia de nossa **civilização** e de nossos sentimentos do belo*". Civilização aqui aparece associado com o sentimento do belo, com a arte, que seriam indispensáveis a sua plenitude. Sem beleza, sem fomento ao sentimento estético, o ideal de civilização jamais poderia se efetivar no Rio de Janeiro. Assim, a comissão justifica a orientação

de seu primeiro relatório para reforma urbana da cidade, duramente criticado por se descurar do saneamento urbano em benefício do melhoramento estético do Rio de Janeiro.

A palavra civilização também figura em uma distinção, discernindo entre o que seria a civilização antiga, referenciada em determinados padrões e a civilização moderna, cujas demandas devem ser atendidas pelos países que desejam nela ingressar. Segundo o texto do relatório:

*"Entre os povos bárbaros, e entre outros adiantados em **civilização**, as ruas são igualmente acanhadas e mal dispostas. O mesmo defeito ainda se nota em quase todas as cidades da Europa, que não têm sofrido alterações no século presente. É que os nossos antepassados não sentiam as necessidades que têm criado a **civilização moderna**, para satisfazer as quais é necessário aumentar a largura das ruas. Assim, os novos Boulevares de Paris, Ringstrasse em Viena, as ruas dos novos quarteirões em Londres, a avenida da Pensilvânia em Washington têm larguras que em alguns casos vão além de quarenta metros.⁶⁸"*

Distinguindo "civilização" de "civilização moderna", os relatores dão a entender que ao Rio de Janeiro e, por extensão, ao Brasil, não bastaria apenas lembrar-se colonizado pelos portugueses para legitimar a sua condição contemporânea de civilizado. A civilização, palavra que indica ação, se desenvolveu e como tal exigiria uma adequação contemporânea aos seus novos padrões. E, estes novos padrões da civilização moderna pressupõem a reformulação da estrutura urbana, com o alargamento de ruas e abertura de novas avenidas. Ou seja, o desenvolvimento da civilização conduz ao progresso material que, não obstante por si só não legitimar a civilização, por outro lado se torna indispensável naquilo que, podemos afirmar, seria entendido pela comissão como a atualização histórica dessa, a "civilização moderna". Assim, para Pereira Passos, a civilização conduz ao progresso e não este, uma vez efetivado, trará de pronto a civilização, uma concepção consagrada com a República.

Não obstante os esforços de justificativa, o relatório da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro esteve longe de ser unanimidade e teve as suas mais duras críticas desferidas por um engenheiro que então se destacava na Corte: Luís Rafael Vieira Souto⁶⁹. Vieira Souto, um engenheiro com menos de 30 anos de idade que havia se destacado quando aluno na Escola Politécnica, escreveu uma série de missivas no Jornal do Comércio, entre 23 de fevereiro e 15

de abril de 1875, criticando o relatório da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro⁷⁰.

O cerne da crítica de Vieira Souto era o fato de que a reforma urbana deveria se concentrar na área comercial da urbe, ou seja, entre a cidade nova e o litoral compreendido entre o passeio público e o Hospital dos Lázaros. Tal posição seria justificada pelo fato de essa região abrigar moradias mais aglomeradas e ruas mais estreitas e sinuosas, que davam margem ao desenvolvimento das epidemias⁷¹.

Como contraponto às críticas desferidas por Vieira Souto, a Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro apresenta, em 29 de fevereiro de 1876, o seu Segundo Relatório. Neste, a comissão procura refutar as críticas de Vieira Souto e, ao mesmo tempo, afirmar os princípios que orientam o seu plano de reforma. Os relatores também encetam algumas modificações em face ao primeiro relatório. Propõem que se o Estado não for capaz de arcar com o ônus da reforma, a iniciativa privado poderia assumí-la, conquistando o direito de explorar terrenos com isenções de impostos durante determinado tempo e, ainda, não com um certo desconforto, aventam a possibilidade de arrasar morros no centro da cidade, afirmando que os médicos – e não eles engenheiros da comissão – consideram que esta atitude seria de vital interesse para o saneamento da cidade⁷². Todavia, ponderam logo após, afirmando que o arrasamento de tais morros – Castelo e Sto. Antônio – não seria necessário se fosse adotado apenas o plano de reforma preconizado no primeiro relatório. De acordo com o segundo relatório da comissão:

“Sendo os arrasamentos do morro de Sto. Antônio e Castelo considerado 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 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.”⁷³

Em caso contrário, insistindo-se na intervenção no centro da cidade, a comissão apresentava um projeto de abertura de duas ruas principais que captariam as brisas oceânicas de diversos locais do centro e, ao mesmo tempo, beneficiaria o tráfego na região. A comissão deixa entendido que esta seria uma solução plausível para o saneamento do centro e que dispensaria a demolição de morros históricos como o morro do Castelo e o de Sto. Antônio. Segundo os relatores:

“Traçou igualmente entre as ruas de Uruguaina e do Ourives outra rua de 17,60 metros de largura, que começa na Prainha, em frente ao Aljube(...) terminando no ponto em que desemboca no Largo da Mãe do Bispo.

Esta nova rua, cuja a abertura não depende dos arrasamentos do morro de Sto. Antônio e do Castelo, terá a considerável vantagem não só de facilitar a circulação que hoje se faz com dificuldade pela rua da Guarda Velha e Ajuda, mas ainda a de permitir que, independentemente do arrasamento daqueles morros, venham diretamente ao centro da cidade as brisas do oceano(...)A comissão projetou igualmente outra rua que poderá concorrer para ao mesmos fins da precedente e como esta não dependente da supressão dos dois morros. Esta segunda rua partirá da base da Ladeira de Sto. Antônio(...) irá encontrar o prolongamento da rua Luiz de Vasconcelos, a 65 metros atrás da Escola Municipal São José⁷⁴.”

Pressionados pela opinião pública e pelo próprio Imperador a intervir de maneira decisiva no centro da cidade, considerado um foco de miasmas pela precária circulação do ar na região, os membros da comissão apontam no seu segundo relatório que o arrasamento do morro do Castelo e de Sto. Antônio é *considerado pelos higienistas questão de vital interesse para o fim de permitir a chegada das brisas do oceano até o coração da cidade⁷⁵*, atribuindo assim aos médicos esta concepção. Em contrapartida, afirmam que se a reforma urbana fosse operada somente na região indicada no primeiro relatório, tal desmonte seria desnecessário e que, em se considerando fundamental uma intervenção urbana no centro da cidade, poderia-se ainda evitar os arrasamentos dos dois morros. Isto se daria através da abertura de duas avenidas que, propiciando o fluxo contínuo das brisas oceânicas pela cidade velha, resolveria o problema da concentração de miasmas no centro do Rio de Janeiro, apontado como um dos principais problemas de saneamento da urbe.

Este projeto de reforma urbana de Pereira Passos evidenciou aquilo que foi uma das marcas do Prefeito como urbanista e que iria se fazer presente em sua reforma de 1903-1906, a conciliação

do moderno com a tradição urbana da cidade: suas referências históricas, seus elementos marcantes, seus espaços culturalmente consagrados.

Faz-se interessante notar que algumas obras executadas na Grande Reforma Urbana de 1903 tiveram a sua origem no segundo relatório da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro, como é o caso daquela que seria a Avenida Central, que surgiria como alternativa de saneamento ao desmonte dos morros do Castelo e de Sto. Antônio. Embora projetada com menor largura, em função da necessidade de contenção de despesas, 17,60 metros, o seu sentido era o mesmo: da Prainha até o Largo da Mãe do Bispo. Da mesma forma, é Pereira Passos e os membros da comissão quem projetam uma avenida a beira mar para o Rio de Janeiro. Vejamos o seu anúncio no segundo relatório da comissão:

"Compreende-se que uma imensa vantagem traria uma rua larga que margeasse toda a extensão desse litoral, prolongando-se de um lado até Botafogo e de outro até São Cristovão e ramificando-se até a Estação Central da Estrada de Ferro D. Pedro II, de modo a formar uma extensa avenida que cingiria toda a cidade, lançando um canal através da sua parte mais compacta.⁷⁶"

A diferença desta avenida a beira mar para aquela executada na Grande Reforma Urbana de 1903 é que a avenida efetivamente realizada partia somente do Centro, com destino a Botafogo, ao passo que a avenida concebida em 1876 partiria da Zona Norte da cidade, atravessando o Centro, com destino a Botafogo. Mais ainda, a avenida a beira mar presente no relatório teria ligações com a estação central, de modo a criar um sistema viário que a ligaria com a parte em expansão da cidade.

Unindo-se esta concepção de avenida a beira mar como o projeto de avenida presente no primeiro relatório da comissão, teríamos mais do que uma ligação do centro da cidade com a Zona Norte. Assim, se a concepção da avenida a beira mar ligava o bairro de São Cristovão com a Zona Sul, o sistema viário que dela partiria na direção da nova avenida proporia uma ligação franca dos bairros de Vila Isabel e do Andaraí com o centro da cidade velha.

Com efeito, a concepção de reforma urbana de Pereira Passos buscou interligar regiões diversas da cidade, entendendo-a como um organismo. Neste, os diferentes órgãos se desenvolveriam articulados uns aos outros, em uma relação de simbiose. Tal modelo se faria

presente na reforma urbana que Pereira Passos aplicou no Rio de Janeiro no início do século XX e no qual a simbiose das regiões pensadas dentro de um sistema urbano organicista ganharia contornos mais definidos⁷⁷.

No entanto, não obstante o esforço de reflexão urbanística empreendida pelos membros da comissão no seu segundo relatório, que buscava responder a críticas de especialistas na questão do saneamento urbano, as considerações dos relatores foram rejeitadas pelo Imperador, que as classificou como "haussmannização". No entanto, a refutação destes planos de reforma urbana se deveram menos ao fato do Imperador reputá-los como reprodução do modelo francês no Rio de Janeiro, e mais a outros fatores, esses sim decisivos para o arquivamento dos projetos contidos nos relatórios. A rigor, a classificação dos planos de reforma urbana de 1875 e 1876 como "haussmannização", não foi mais do que um álibi desenvolvido por D. Pedro II para "sair a francesa" de um projeto que seu próprio governo encomendara e que não fora capaz de arcar. As reais razões do arquivamento dos dois relatórios da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro se encontram, primeiro: na incapacidade do Estado de assumir o ônus de uma reforma urbana do porte das propostas em ambos os relatórios, segundo: no desinteresse das empresas privadas em assumir o plano, seja integralmente, ou em parceria com o Estado e, terceiro: na frágil sustentação política da comissão, apoiada durante o ministério conservador de Rio Branco, através do Comendador João Alfredo, então Ministro do Império. Com a queda do gabinete conservador em 1875, os membros da Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro perderam o apoio político indispensável para dar fôlego ao seu plano de reforma urbana.

Com o arquivamento dos planos de reforma e saneamento urbano desta comissão, os engenheiros passaram a perder espaço diante dos médicos como categoria profissional responsável pelo saneamento da cidade⁷⁸, uma tendência que se manteria até o final do Império.

Somente com o fim deste regime é que os engenheiros, organizados em seus interesses profissionais desde 1880 no Clube de Engenharia e respaldado pelos governos republicanos desde Campos Sales, passam a obter maior prestígio como reformadores urbanos, médicos da urbe, ao lado dos esculápios tradicionais.

Pereira Passos em Seus Hábitos e Costumes.

Quanto aos hábitos e costumes de Francisco Pereira Passos, o que nos resta é a narrativa de Raimundo Athayde, um de seus principais biógrafos, que teve o privilégio de coletar narrativas de história oral da neta do Prefeito⁷⁹, Ernestina, filha de Maria Paula, a única progenitora da prole de quatro filhos de Francisco Pereira Passos.

Segundo pode se depreender dos relatos de Dona Ernestina, à Athayde, seu avô era um burguês de gosto aristocrático⁸⁰. Como todo o membro da elite brasileira do século XIX, tinha como suas referências de civilização e progresso a França e a Inglaterra⁸¹. Na maneira de ser e de se vestir Francisco Pereira Passos primava por espelhar-se nos ingleses vitorianos. Buscava transmitir a imagem do *gentleman* londrino. Cultivava os códigos daquilo que era considerada a boa educação a época, muito embora o seu gênio explosivo o traísse por vezes nessa tentativa.

No que tange a vestimenta, Passos buscava a sobriedade, como era característico entre os membros da elite da imperial. Utilizava-se do fraque, chapéu duro e se apresentava com uma bengala em baixo do braço.

Em seu cotidiano, era sistemático, dando nota de sua personalidade metódica, um tipo que apreciava repetir sempre os mesmos procedimentos. Raimundo Athayde assim narrou o que costumava a ser o seu dia:

"Nada de extraordinário lhe vemos nos costumes pessoais diários. Levantava-se bem cedo, fazia ginástica sueca e gostava de banho frio; quase toda manhã passava cuidando do jardim e, enquanto tratava das flores, fumava cigarros, as vezes dava um passeio a pé ou a cavalo pelas montanhas ou nas praias. Acostumou-se a fazer da refeição um pequeno almoço, à moda dos ingleses. Depois dessa refeição preparava-se para sair. Ia trabalhar. (...).

Ordinariamente almoçava na cidade, em companhia de amigos. Comia pouco e gostava de vinho fino. Não era como o seu amigo Rio Branco, apreciador de guisados e quitutes de peixe e camarão. À tarde regressava a casa, onde presidia o jantar da família e, como gostasse de música, sua filha mais velha tocava ao piano trechos de óperas ou operetas de sua escolha durante a refeição.⁸²"

A aparência física do engenheiro não se distanciava muito das demais na sua época, embora distinguir-se por ser de estatura elevada. No mais, era moreno claro, de cabelo castanho, grisalho desde a meia idade, ficando com a cabeleira de todo branca na terceira idade.⁸³ Apresentava uma ondulação característica na cabeleira, em sua parte frontal e um bigode e cavanhaque não menos característicos de sua imagem. Segundo Athayde, Pereira Passos dizia lembrar a sua avó quando se mirava no espelho. Ela que fora neta de índios⁸⁴. O engenheiro mostrava consciência de haver algo de caboclo em meio a sua "imagem civilizada".

No que se refere ao seu temperamento, o Prefeito era um homem de ação. Não obstante cultivar idéias originais quanto à concepção de seus trabalhos, era muito seguro quanto as suas possibilidades de execução, sempre indicadas com clareza ou demonstradas na prática. Era tido, por vezes, como pouco polido e malcriado, um tipo pouco diplomático para o exercício dos cargos de chefia pública que ocupou em vários níveis ao longo de sua vida. Era de difícil trato quanto às negociações nas suas esferas de competência, sendo percebido como intransigente. Muito cioso e certo quanto as suas idéias e posicionamentos, Passos logo granjeou fama de enérgico e autoritário. Aparecia ao público como alguém que lutava contra tudo e todos para impor as suas perspectivas, uma imagem que, como veremos com mais vagar em momento oportuno, colaborou sobremaneira para a sua mitificação.

Já entre os amigos era descrito como elegante, afável, galanteador e muito hospitaleiro⁸⁵. Construiu um teatro em sua casa para o seu divertimento junto aos seus convidados⁸⁶. Em fins do século XIX mantinha uma das rodas sociais mais famosas do Rio de Janeiro⁸⁷. Quando Prefeito, fazia questão de recepcionar em sua casa os hóspedes ilustres que aportavam na cidade. Pontificava nas principais rodas sociais da capital e era tido como galanteador das damas cariocas.

Em sua vida familiar era tido por sua neta como um avô atencioso, que animava as brincadeiras com os netos no casarão da rua das Laranjeiras. Gostava de criar cães, com os quais se distraía por vezes ao retornar à casa no cair da tarde. Embora mantivesse a postura austera de *pater familias*, como era costume nos homens da época, afigurava-se atencioso com os filhos, sobretudo no que tange a sua formação educacional. Quando em sua viagem *tournée* após a sua gestão na Prefeitura, Passos gostava sempre de manter-se informado a respeito da formação cultural das filhas, que já passavam dos trinta anos de idade. Tal é revelado em suas correspondências com as mesmas, nas quais cobra desde a melhora da caligrafia e a frequência

no Teatro Municipal, até o aprendizado correto da língua alemã, que reputava essencial para uma boa formação cultural⁸⁸.

Pereira Passos fora, portanto, um homem que buscou cultivar uma educação européia sem, contudo perder os traços de rusticidade de sua infância, na qual fora educado por preceptores em uma fazenda escravista no Vale do Paraíba fluminense. Embora dominasse as regras da *politesse* e fizesse mesmo questão de exibi-las em encontros sociais, Pereira Passos mantinha o gosto pelo mando que adquirira em sua infância rural na Fazenda do Bálsamo em São João do Príncipe.

Além de grande *causeur, flanêur e gentleman* de espírito cultivado, Pereira Passos carregou sempre consigo os traços de um Brasil rural e escravista, que a busca das elites brasileiras por progresso e civilização não fez questão de lembrar.

As Viagens ao Exterior: Pereira Passos Engenheiro Cosmopolita.

A vida de Francisco Pereira Passos foi pontilhada por uma série de viagens ao exterior, a grande maioria para estadas de mais de um ano. As razões foram duas: trabalho e turismo. Estas viagens marcaram sobremaneira a vida do engenheiro que, seja em atividade de labor ou de lazer, jamais deixou de utilizar a sua presença no estrangeiro para ampliar a sua erudição e os seus conhecimentos técnicos e profissionais.

Foi o que se verificou em sua primeira viagem ao exterior, em janeiro 1857, logo após a sua formatura pela Escola Militar da Corte, quando foi enviado a Paris como adido da legação brasileira na França. Lá esteve por aproximadamente quatro anos, período que aproveitou para estudar na *École des Ponts et Chaussées*, uma espécie de pós graduação em engenharia para os alunos formados na *École Polytechnique*. Em Paris travou contato ainda com Alphand, Engenheiro-chefe da reforma Haussmann, que teve oportunidade de presenciar. Esta viagem foi um marco na carreira de Pereira Passos, pois nela começaria a sua carreira como engenheiro profissional⁸⁹.

A viagem à França fez com que Pereira Passos adquirisse uma diferenciação como engenheiro brasileiro, pelo conhecimento de novas tecnologias. Na Estrada de Ferro de Cantagalo, Passos seria o primeiro engenheiro brasileiro a substituir os trilhos tipo Burlow, por outros mais modernos, de sapatas, chamados Vignole que, amplamente utilizados na Europa, tinham sido criados em 1830 pelo engenheiro inglês Stevens.

Em 1871, na qualidade de Consultor Técnico do Ministério da Agricultura e Obras Públicas, é enviado à Londres para negociações com a empresa inglesa que explorava os direitos da Estrada de Ferro São Paulo Railway, por onde ficaria por mais de um ano. Nesta viagem, Pereira Passos aproveitaria para publicar a sua caderneta de campo e conhecer melhor as tecnologias então em curso na Inglaterra da Segunda Revolução Industrial, líder mundial em engenharia. Não se detendo na ilha, Passos circula pela Europa, onde conhece a Suíça e a obra ferroviária de superação do monte Righi. Passos presencia a construção da primeira seção da Estrada de Ferro, que ia de Witznau a Stafel-Hoke.

Este testemunho de uma inovação tecnológica que ganhou fama na Europa permitiria ao engenheiro brasileiro projetar, logo que retorna ao Brasil, por pedido de Mauá, a adaptação deste sistema à transposição da Serra dos Órgãos, em uma estrada que ligaria o Rio de Janeiro à Petrópolis. O sistema, conhecido no Brasil como cremalheira, fruto da tecnologia empregada pelos engenheiros Rigenbach e Naff no monte Righi, seria adaptada com sucesso por Pereira Passos.

Em 1876, é convidado a assumir a direção da Estrada de Ferro D. Pedro II. Mais uma vez inovações tecnológicas advindas de suas viagens são introduzidas na cidade. Por exemplo, Pereira Passos é o primeiro a trazer luz elétrica ao Rio de Janeiro, iluminando com esta tecnologia a Estação Férrea Central. Foi a primeira experiência com iluminação elétrica do Brasil, uma novidade técnica que Pereira Passos conhecera em Londres, poucos anos antes.

O cargo de Diretor da Estrada de Ferro D. Pedro II já devia ser a muito ambicionado pelo engenheiro, não só porque este desenvolvera boa parte de sua carreira com as Estrada de Ferro, mas também pelo status de que tal cargo gozava no interior de sua categoria, a mais alta posição em matéria de engenharia de estrada de ferro no Brasil. A direção da estrada também reservava uma remuneração espetacular para os padrões da época, o que revelava em que conta D. Pedro II tinha o desenvolvimento férreo no país. Segundo Edmundo Campos Coelho, a função dava acesso à uma remuneração entre as mais altas da burocracia imperial⁹⁰.

O período a frente da Estrada de Ferro D. Pedro II colaborou para a fama de exímio administrador de Pereira Passos, que saneou as contas da estrada, aumentando consideravelmente a sua margem de lucro⁹¹. O engenheiro também ampliou o seu destaque em meio a categoria, sendo eleito em 1881, um ano após o fim de sua gestão, Primeiro Vice-Presidente do Clube de Engenharia⁹².

Durante o seu período como gestor da estrada, Passos reformou e recuperou várias composições e criou novas estações. Estendeu a linha da estrada especialmente para São Paulo, onde a cafeicultura já dava nota de sua força. Inaugurou ainda o ramal do terminal marítimo da Gamboa, uma das principais obras da infra-estrutura comercial do Rio de Janeiro no século XIX, entre várias outras obras realizadas.

Em 1880, após a sua retirada da diretoria da Estrada de Ferro D. Pedro II, o engenheiro saíria à Europa em sua primeira viagem não oficial, desta vez viajaria como turista.

O desenvolvimento das vias férreas na Europa possibilitou o fenômeno do turismo, iniciado no terceiro quartel do século XIX com as classes sociais mais altas e já abrangendo as camadas sociais médias européias em fins deste mesmo século. Os cerca de 450 quilômetros que separavam Paris de Lyon, e que levavam 4 dias para serem cumpridos antes da Estrada de Ferro, passaram a demorar não mais que dez horas após a utilização da mesma⁹³. O surgimento do turismo foi estimulado ainda pelo desenvolvimento das cidades termais e dos centros de jogos, onde se concentravam os cassinos. Cidades de veraneio como Nice, ao sul da França, também cresceram com a atividade, que influenciou de tal forma a vila, ao ponto de fazer com que a sua avenida principal chamasse-se *Promenade des anglais* - passeio dos ingleses. A força da economia do turismo acelerou ainda a onda de melhoramentos urbanos européia, iniciada na Inglaterra de meados do oitocentos. Estradas, parques, passeios, calçadas e iluminação passaram a receber melhorias e as algumas cidades médias passaram a receber inovações tecnológicas quanto a urbanização, que se encontravam em curso a época⁹⁴. Segundo Eugen Weber, enquanto a maior parte das indústrias registrava queda na década de oitenta do século XIX, a indústria do turismo e do lazer registrava crescimento, sobretudo a daquelas cidades sede de casas de jogos e de estações de águas⁹⁵.

Foi na esteira deste crescimento que Pereira Passos partiu do Rio de Janeiro, em 1880, com destino à Europa. Fica durante todo o inverno em Paris. Lá, passa freqüentar cursos na *Sorbonne* e no *Colège de France*, onde assiste às aulas de Economia Política e Direito Administrativo. Nelas, passa a conhecer teóricos como Hegel, Saint Simon, Comte, Mill, Spencer e Darwin, buscando assim conferir a si maior erudição humanística e maior respaldo no campo do pensamento social e político. Durante a sua estada na capital francesa, escreve, a pedido do amigo Conde D'Eu, um relatório completo sobre as Estrada de Ferro do Brasil, que chamou "*Renseignements statistiques sur les chemins de fer du Brésil*". A obra é publicada em 1881 na

Revue générale des chemins de fer, uma das principais revistas francesas sobre estradas de ferro. Tendo como base Paris, o engenheiro passa meses visitando a Holanda e a Bélgica, este, um dos países tecnologicamente mais desenvolvidos do mundo a época. Lá, conhece fábricas, Estrada de Ferro, estaleiros e indústrias siderúrgicas. Retornando a Paris, é convidado pela *Compagnie générale des chemins de fer brésiliens* para ocupar o cargo de consultor, com amplos poderes para determinar sobre a construção da Estrada de Ferro do Paraná. Aceita o convite, regressando ao Brasil em meados de 1881 para exercer o cargo no sul.

No exercício do cargo de consultor, decide uma disputa entre os irmãos Rebouças, idealizadores da Estrada de Ferro e as elites locais, que queriam que a estrada partisse de Paranaguá à Curitiba e não da cidade de Antonina, como conceberam os Rebouças. A celeuma é decidida por Passos em favor das elites paranaenses, mostrando um engenheiro cauteloso, pouco afeito a se indispor com as elites locais em favor de dois funcionários públicos de pouco peso político. Contrariando o mito do engenheiro intransigente, Pereira Passos mostrou transigir politicamente quando interesses poderosos estavam em jogo⁹⁶.

Ainda no início dos anos 80, Pereira Passos é convocado pelo Imperador a dar parecer sobre a organização da Escola de Minas de Ouro Preto, uma nova escola de engenharia que estava se formando sob a supervisão de um renomado engenheiro francês chamado Gorceix. Em seu parecer, Passos não recomenda o subsídio aos estudantes mais pobres, deixando entrever que pensava a carreira de engenharia livre das classes menos privilegiadas economicamente⁹⁷. Passos nunca se esforçou em esconder o seu elitismo, muito menos no que dizia respeito ao futuro da sua corporação.

Em 1889, Passos realizava uma nova viagem de turismo, desta vez uma viagem mais abrangente, para além das fronteiras da Europa. Ela incluiu o Japão, a China, a Índia, a Mesopotâmia e o Egito, além dos Estados Unidos, uma autêntica viagem de "volta ao mundo". Com ela, Pereira Passos aumentaria o seu cosmopolitismo e aplacaria a sua ânsia em conhecer novas culturas. Desta, sobretudo quanto a passagem pelos Estados Unidos, o país com a marcha de criação tecnológica mais acelerada da época, resultaria o emprego de novas tecnologias no Rio de Janeiro.

Dedicando-se ao trabalho com Companhias de bonde desde 1882, quando assumiu o serviço da Companhia de São Cristóvão⁹⁸, que então explorava o serviço de bondes por tração animal, Pereira Passos implantaria o primeiro sistema de bondes por tração elétrica no Rio de Janeiro, nos

primeiros anos da República, uma tecnologia de alimentação de energia aérea que conhecera em Omaha. Havia conhecido ainda a tecnologia de tração de bondes por cabos subterrâneos "Hallidie" em Nova Iorque, que também seria opção para a substituição da tração animal, preferira o sistema de Omaha.

Ainda na República, quando Prefeito, entra em grande celeuma com as Empresas de carris urbanos, pois pretendia trocar os trilhos vignole das companhias pelos trilhos de fenda ornieré, de melhor rendimento para o tipo de transporte, citando para isso exemplos de várias cidades do mundo que utilizavam este tipo de trilho, entre as quais listou: Genebra, Liverpool, Paris, Londres, Berlim, Nova Iorque, Roma, Porto, Lisboa e Viena⁹⁹, demonstrando grande conhecimento das principais implementações técnicas pelo mundo, em suas áreas de atuação.

Era inegável a capacidade de Pereira Passos acompanhar inovações tecnológicas em curso pelo mundo. Suas viagens serviam para mais do que lazer ou execução de tarefas ordinárias próprias do seu labor. Pela busca de contato com novas culturas; pelo interesse em estudar em instituições de ensino superior européias, o que fez em mais de uma viagem para a França e pela vontade de tudo conhecer na tecnologia dos países de vanguarda no desenvolvimento material do mundo, Pereira Passos tornou-se um engenheiro cosmopolita de tipo ímpar no Império.

Em todas as suas viagens coligiu dados, comparou tecnologias e as assimilou, fazendo do Rio de Janeiro um laboratório privilegiado de novos empregos da técnica.

O Perfil Intelectual.

Pereira Passos era pouco afeito às idéias abstratas. Não era visto em discussões políticas, dizia-se apolítico e nunca manifestou estima por nenhum partido, tanto no Império, como na República, assim como nunca proclamou afeição a nenhum dos dois regimes, embora mantivesse relações cordiais com o Conde D'Éu e o Imperador e se mantivesse trocando correspondência com a família real durante todo o período de seu exílio.

Sobre a biblioteca de Pereira Passos nenhum biógrafo informa, nem temos documentos que nos possibilitem o acesso ao seu conteúdo. Sabe-se que era grande e o máximo que Athayde informa era que não continha obras de Marx e de Engels, autores de fato pouco prováveis na lista dos prediletos do Prefeito.

No entanto, tive o privilégio de entrar em contato com as memórias de seu bisneto, Sr. Antônio Carvalho de Bulhões, filho de Dona Ernestina, já por nós mencionada. Em entrevista a mim concedida em seu escritório no centro da cidade no ano de 1999, o Sr. Antônio recordou haver na biblioteca de seu ascendente livros diversos, dentre os quais destacou obras renascentista, como as de Dante Aleghieri, Shaeskspire e diversas obras do classicismo grego e romano¹⁰⁰. Também pudemos identificar na biblioteca do Museu da República a presença de diversos livros de História do Rio de Janeiro que foram doados em 1958. Possivelmente, embora tenha nos sido impossível certificar, Pereira Passos contaria com exemplares de Saint Simon, Comte, Spencer, Darwin, Mill e Hegel, autores com os quais teve contato quando assistiu aulas no Colége de France, em 1880¹⁰¹.

Passos, sem dúvida, primou pelo cultivo da erudição. Em suas notas de viagem, podemos lê-lo fazendo correções aos guias quanto a dados sobre história antiga¹⁰², assunto sobre o qual mostrava ter conhecimento. Foi *un grand* colecionador de salão. Em 1958, quando sua família fez o inventário de seus objetos para leilão, nele constavam inúmeras obras de pintura a óleo, todas de estilo acadêmico, de diversos artistas europeus¹⁰³. No inventário de seus pertences, podemos ver, além de pinturas, um grande número de esculturas, objetos de cerâmica, cristais, bronzes, tapeçaria, bibelots e objetos de prata e além de elementos de decoração orientais e persas. Tal presença confirma as afirmações de Luís Edmundo¹⁰⁴ que, em uma lista com os principais - três ou quatro para cada categoria - colecionadores de vários tipos de arte no Rio de Janeiro, como objetos, de bronze, cristais, tapeçaria, pintura e escultura entre outros, Pereira Passos é o único que aparece transversalmente nas listas. É um dos raros colecionadores que figura em mais de uma categoria, sendo o único entre os citados que aparece sistematicamente em todas as listas.

Contudo, Passos era pouco afeito a arte moderna, sendo o seu gosto voltado para a produção acadêmica, do que dá nota a sua coleção. Buscava privilegiar a compra de obras de arte já consagradas, sendo várias delas premiadas pela Academia de Paris¹⁰⁵. Entre outras razões, tal se dava, como apontou Isabel Lenzi¹⁰⁶, para confirmar a sua posição social e adquirir maior prestígio nas rodas sociais da elite do Rio de Janeiro.

Certa vez, quando em sua viagem pela Europa, escreve, em 1907, em carta ao amigo Américo Rangel, que considerava as telas impressionistas *verdadeiros borrões feitos com vassoura grossa*. Sem dúvida, Pereira Passos tinha uma posição clara tomada na querela entre antigos e modernos.

O apreço de Pereira Passos pela arte nunca o levou a cumprir as funções de mecenas, pedindo no máximo auxílio a um ou outro brasileiro que encontrava expondo em Paris. Sua maior preocupação era adquirir arte consagrada pelos prêmios da Academia de Paris¹⁰⁷, não raro pagando altas somas pelas mesmas. Era uma arte oficialmente legitimada, sem compromisso com nenhuma vanguarda, como as que surgiam na França da virada do século.

Todavia, não se pode afirmar que Pereira Passos era uma espécie de filisteu cultural, uma vez que a trajetória de vida do engenheiro oferece sobejos exemplos de sua sensibilidade estética e histórica. Um episódio que envolveu Pereira Passos e o Barão de Rio Branco em torno do processo de reforma urbana do Rio de Janeiro expressa esta sensibilidade. Vejamos este acontecimento na narrativa de Paulopolitano:

"O Barão do Rio Branco era amigo pessoal de Pereira Passos, frequentando assiduamente o seu palacete. De ordinário três vezes por semana lá ia ele com o Dr. Pessegueiro do Amaral, às 8 horas da manhã e já sempre esperado pelo criado Genserico, que lhe servia café e biscoitos.

Rio Branco palestrava meia-hora e se retirava, o que também fazia Pereira Passos para os seus afazeres.

Genserico, o criado, lamentava sempre que Rio Branco permanecesse em Petrópolis, pois que das visitas do Barão em Laranjeiras, resultava sempre uma gorjeta de 5\$000.

Certa vez, Rio Branco chega nervoso e agitado.

Pereira Passos, percebe a sua agitação, mas, recebe-o com o seu sorriso, e pergunta-lhe: o que há de novo ?

Venho pedir a vossa excelência responde o Barão, que não ponha abaixo, com a sua mania de demolição de tudo por abaixo, o palacete do Marquês de Abrantes, monumento histórico que deve ser poupado.

E Passos, entre malicioso e zangado diz: Na minha mania de demolições e de tudo por abaixo, conservarei o palacete Abrantes, pois além das pinturas de Debret, tem muitas recordações históricas sobre o Marquês de Abrantes.¹⁰⁸"

O paradoxo da Engenharia no Brasil Imperial. Pereira Passos como Sinédoque de uma Geração.

Pereira Passos foi o representante de uma geração de engenheiros para os quais técnica e erudição humanística ainda não haviam se dissociado. Foi uma geração de engenheiros-funcionários públicos, para os quais a idéia de progresso não se sobrepunha a idéia de civilização, ao contrário, encontrava-se a esta subordinada.

A convivência harmoniosa entre técnica e erudição humanística para os engenheiros da geração de Pereira Passos deve-se a não constituição do campo técnico no Brasil imperial. Este fora obstado no Império pela base material da sociedade a época, uma sociedade baseada na agricultura mercantil escravista.

Até fins do Império, a engenharia era, fundamentalmente, uma atividade a ser exercida por funcionário público ou por engenheiros privados estrangeiros. Segundo Edmundo Coelho, em 1865, existiam apenas 27 engenheiros na Corte, para um total de 74 professores de piano e canto¹⁰⁹. O campo técnico no Brasil somente irá iniciar a sua constituição a partir de 1874, com o surgimento da Escola Politécnica, que marca a total desvinculação do ensino da engenharia face aos militares¹¹⁰ e com a criação do Clube de Engenharia em 1880, que passa a organizar o interesse de engenheiros e empresários em relação às obras públicas desenvolvidas pelo Estado. No entanto, a constituição deste campo somente se daria na República, que inaugurou no Brasil um novo padrão de relacionamento entre engenheiros-empresários e o Estado.

A maior parte do tempo em que Pereira Passos exerceu as funções de engenheiro foi neste período. Nele, Pereira Passos foi um homem da técnica em uma sociedade escravista, um aparente paradoxo¹¹¹. Tal situação fez-se sentir na vida do engenheiro quando lançou-se ao empreendimento privado de construir uma estrada de ferro pelo sistema cremalheira. Esta ascenderia o Corcovado, a fim de torná-lo um lugar de lazer. O projeto contava com algumas estações e um restaurante com vista panorâmica. Incentivado pelo Imperador, que mostrara entusiasmo com a empreitada, Pereira Passos lança-se à aventura, pela primeira vez, como empreendedor privado.

Quando pronta, em 1884, a estrada revelou 2.750 metros de extensão, ficando a ponta de seus trilhos a 465 metros acima do nível do mar¹¹², uma obra de engenharia considerada

revolucionária a época, em virtude da inclinação das rampas e do grau de dificuldade apresentado pelo terreno¹¹³.

Entretanto, não esperava que várias dificuldades ao longo do processo de construção surgissem, assim como um retorno do capital investido muito aquém do esperado, registrando mesmo um prejuízo relativamente ao montante do capital empenhado.

Pereira Passos, assim como Mauá, experimentou as limitações à engenharia privada nacional propostas por uma sociedade escravista, de baixa capacidade de consumo e financiamento de empreendimentos privados.

No entanto, foi do malogro deste empreendimento que surgiu a iniciativa do engenheiro de investir em outra empresa, essa de caráter mais familiar, que marcaria a vida de Pereira Passos. Em 1887, o engenheiro adquiriu a serraria Sta. Luzia, situada na rua de mesmo nome, a fim de recuperar os investimentos perdidos na empresa do Corcovado. Mais do que um negócio para lucro fácil, a atividade de serraria era a muito estudada por Pereira Passos, um dos maiores especialistas em madeira do Brasil que, em 1864 já apresentara um extenso trabalho sobre as características mecânicas de 42 diferentes tipos de madeiras que eram empregadas na Estrada de Ferro D. Pedro II¹¹⁴.

Para além de lançar-lhe à atividade de serraria, o empreendimento da Estrada de Ferro do Corcovado marcaria um episódio da vida de Pereira Passos. Após, inaugurada a estrada, D. Pedro II, em reconhecimento à sua realização, confere ao engenheiro o título de "Barão do Corcovado", ao qual Pereira Passos rejeitaria sem oferecer alguma justificativa ao Imperador¹¹⁵. Entretanto, essa não seria a primeira vez que Pereira Passos tomaria atitudes surpreendentes para um membro da elite imperial. Em 1865, quando casa-se com Dona Maria Rita, um amigo da família lhe oferecera um casal de escravos como presente, que de pronto recusa, afirmando que "um engenheiro que acredita no trabalho livre não poderia possuir escravos"¹¹⁶.

Estas posturas de Pereira Passos, surpreendentes para o filho de um Barão de café escravista do Vale do Paraíba, revelam o seu cosmopolitismo e a compreensão da incongruência da manutenção de determinadas instituições da sociedade imperial para com o desenvolvimento da engenharia no Brasil. Passos pode ver na França, Inglaterra e demais países do mundo, sociedades pulsantes do ponto de vista do desenvolvimento material e o quanto o trabalho livre era fundamental aos que tivessem em mira as idéias de civilização e de progresso.

Mais do que um engenheiro em uma sociedade escravista, Pereira Passos foi um engenheiro erudito e cosmopolita em meio a tal sociedade, ao qual não restou nenhum canal propício à execução de seus empreendimentos que não o Estado. Este foi o empreendedor por excelência de uma sociedade escravista que, paradoxalmente, buscou fazer do Rio de Janeiro o laboratório privilegiado daquilo que considerava a "civilização" nos trópicos.

¹ Daniel Madelénat, um estudioso francês da biografia, distingue três paradigmas: a biografia clássica, cujas normas quantitativas e qualitativas teriam se apresentado estáveis da antiguidade ao século XVIII, não obstante ter se registrado neste longo período modificações internas no paradigma; a biografia romântica, que se apresenta de fins do século XVIII ao início do século XX e a biografia moderna, informada pelo relativismo ético, a psicanálise e as transformações da epistemologia histórica. Ver: Daniel Madelénat. *La Biographie*. Paris: Puf, 1984. p. 32-74.

² Sobre o desenvolvimento desta ideologia nacionalista na Europa, ver: Eric Hobsbawm. *A Era dos Impérios. 1875-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988. P. 203-232. Antes mesmo do nacionalismo se desenvolver como fenômeno político, ele, partindo da burguesia, já havia penetrado nas camadas sociais médias, através de várias instituições, entre as quais a escola, que introduzia os manuais de história. Sobre este fenômeno, ver: Eric Hobsbawm. *A Era do Capital. 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. P. 125-146.

³ Sobre este contexto intelectual, ver: François Dossé. *História do Estruturalismo. O Canto do cisne*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1995. Vol 2. Passim.

⁴ Podemos encontrar a proposta estruturalista de biografia, a biografia modal assim denominada por Levi, em Pierre Bourdieu. *A ilusão biográfica*. In: Janaina Amadao e Marieta M. Ferreira (orgs.) *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1996. p. 167- 182.

Para uma análise mais detalhada da teoria sociológica de Bourdieu, Veja: Pierre Bourdieu. *O poder simbólico*. São Paulo, Perspectiva, 1987 e *A economia das trocas simbólicas*. Rio de Janeiro: Bertrand, 1989.

⁵ Fazem parte desta historiografia autores que serão citados neste capítulo, como: Raymundo Athayde, Paulopolitano, Gastão Pereira da Silva, Adolfo Morales de los Rios Filho, Sampaio Corrêa, entre outros, que serão oportunamente citados durante este trabalho.

⁶ Faço aqui referência, sobretudo à historiografia laudatória do Prefeito produzida nos anos 30 e 40, nas quais havia um distanciamento histórico para com o período da grande reforma urbana de 1903.

⁷ Entre eles, podemos citar: Elizabeth Dezouart Cardoso e Lilian Fessler Vaz. *Obras de Melhoramento no Rio de Janeiro: Um Debate Antigo e um Privilégio Concorrido*. In: Giovanna Rosso del Brenna(org.). *Uma Cidade em Questão II. O Rio de Janeiro de Pereira Passos*. Rio de Janeiro: Index, 1985. P. 613-618; Giovanna Rosso del Brenna. *O Rio de Janeiro de Pereira Passos*. In: Brenna. *Op. cit.* p. 7-16; Jaime Benchimol. *Op. cit.*; Lia de Aquino Carvalho. *Habitacões Populares*. *Op. cit.*; Maurício de Abreu. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Zahar/Iplan-Rio, 1988 e Osvaldo Porto Rocha. *Op. cit.*; entre outros.

⁸ Existem também trabalhos sobre a história do Rio de Janeiro que abordam a figura do Prefeito Pereira Passos sem assumir uma das perspectivas polares apresentadas. Podemos citar a título de ilustração a Tese de Livre Docência de Antônio Edmilson Martins Rodrigues. *A Modernidade Carioca: O Rio de Janeiro do Início do Século XX - Mentalidade e Vida Literária*. Rio de Janeiro, 1987. (Mimeo) e Sônia Gomes Pereira. *Op. cit.*

⁹ Cf. Paulopolitano. *Biografia Histórica do Engenheiro Francisco Pereira Passos*. Niterói, 1941. (mimeo.). p. 5.

¹⁰ Sobre o movimento de tropeiros e sua influência no povoamento da região do Vale do Paraíba, ver: Alcir Lenharo. *As Tropas da Moderação. O Abastecimento da Corte na Formação Política do Brasil. 1808-1842.* Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1993. P. 47-59.

¹¹ Cf. Celso Furtado. *Op. cit.* p. 114.

¹² Sobre o poderio desta elite em meados do século XIX, sobretudo o Comendador Joaquim José de Souza Breves, ver: André Nunes de Azevedo e Valdeci Lopes de Araújo. *A História de Pirai.* Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal de Pirai/UERJ, 1997.

¹³ Cf. Paulopolitano. *Op. cit.* p. 5.

¹⁴ A neta em questão é Ernestina Passos Bulhões de Carvalho, filha de Maria Paula Oliveira Passos, a única dos quatro filhos do Prefeito a dar continuidade a prole da família. Ernestina pode conviver com o avô em sua casa na rua das Laranjeiras. O exemplar do livro de Athayde no qual nos baseamos, fora da família. Com os revezes econômicos desta, vários objetos, entre os quais tal exemplar, foram a leilão em 1958. O livro, contém algumas – poucas – correções de Ernestina, o que aumenta a credibilidade da fonte. Ver: Raymundo A. de Athayde. *Pereira Passos. O reformador do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1944.

¹⁵ Cf. Athayde. *Op. cit.* p. 24.

¹⁶ Cf. Athayde. *Op. cit.* p. 18.

¹⁷ Cf. Paulopolitano. *Op. cit.* p. 30.

¹⁸ Sobre os teatros no Rio de Janeiro do século XIX, ver: Fernando Azevedo. *A Cultura Brasileira. Introdução ao Estudo da Cultura no Brasil.* Distrito Federal: Editora da UNB, 1963. P. 433-500.

¹⁹ Cf. Lia Aquino Carvalho. *Habitações Populares.* Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1995. P. 121.

²⁰ Cf. Morales de los Rios Filho. *O Rio de Janeiro Imperial.* Rio de Janeiro: Topbooks/Univercidade, 2000. P.

119.

²¹ *Ibidem.* p. 106.

²² A respeito destas epidemias, ver: Sidney Chalhoub. *Cidade Febril. Cortiços e Epidemias na Corte Imperial.* São Paulo: Companhia. das Letras, 1996. Passim.

²³ Para um apanhado dos principais colégios do Rio de Janeiro no Império, ver: Fernando Azevedo. *op. cit.* p. 553-606.

²⁴ Cf. Athayde. *Op. cit.* p. 37.

²⁵ Cf. Gastão Pereira da Silva. *Pereira Passos, o Reformador.* Rio de Janeiro, 1943. (mimeo). p. 6.

²⁶ Esta atitude blasé que aponte parece bem delineada na introdução de sua coletânea de poemas escritos pelo jovem Passos quando estudante na Escola Politécnica. O conjunto desses poemas podem ser encontrados em Paulopolitano. *Op. cit.* Raymundo Athayde e Gastão Silva também transcrevem

²⁷ Cf. Pedro Carlos Da Silva Telles. *História da Engenharia no Brasil. Séculos XVI ao XIX.* Rio de Janeiro: Clavero, 1994. 2v. p. 102.

²⁸ Cf. Pedro Carlos Da Silva Telles. *Op. Cit.* P. 100-102.

²⁹ *Ibidem*. P. 103.

³⁰ *Ibidem*. P. 95.

³¹ *Ibidem*. P. 83.

³² Gastão Pereira da Silva. *Op. cit.* P. 7.

³³ Transcrito de Paulopolitano. *Op. Cit.* P. 13-14.

³⁴ Paulopolitano. *Op. cit.* P. 15-16.

³⁵ “A Ela”. Segunda Hora Vaga. 11 de outubro de 1855. Apud. Paulopolitano. *Op. cit.* P. 16.

³⁶ Terceira hora Vaga. 11 de dezembro de 1855. Apud Paulopolitano *Op. cit.* P. 25.

³⁷ Este material a que faço referência pode ser encontrado em Giovanna Rosso Del Brenna. *O Rio de Janeiro de Pereira Passos. Uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: Index, 1985.

³⁸ Dentre estas realizações de Pereira Passos que lhe demandaram grande habilidade e conhecimento técnico, estão a solução técnica para a curva da linha férrea no pátio de manobras da Estrada de Ferro D. Pedro II e o emprego do sistema cremalheira na estrada do Corcovado, com a execução de uma rampa internacionalmente inédita de 30%, entre outras.

³⁹ Tais códigos foram bem demonstrados no livro de Jeffrey Needdell. *Belle époque Tropical: Sociedade e Cultura de Elite no Rio de Janeiro da Virada do Século*. São Paulo: Cia das Letras, 1993.

⁴⁰ Ver: Sampaio Corrêa. Francisco Pereira Passos. *Revista do Clube de Engenharia*. N. 23, agosto. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1936. P. 1218.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² Cf. Edmundo Campos Coelho. *As Profissões Imperiais. Medicina, Engenharia e Advocacia no Rio de Janeiro. 1822-1930*. São Paulo: Record, 1999. P. 197-198.

⁴³ Cf. Jeffrey Needell. *Op. cit.* p. 49.

⁴⁴ Para um maior dimensionamento do processo de reformulação urbana de Paris desenvolvido pelo Barão Georges Eugène Haussmann, ver: Leonardo Benevolo. *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Perspectiva, 2001. p. 91-114.

⁴⁵ A diferença entre ter uma cidade como referência e Tê-la como modelo pode ser encontrada em Aldo Rossi. *A Arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

⁴⁶ Apud Athayde. *Op. cit.* p. 155-156.

⁴⁷ Segundo Gastão Silva, Pereira Passos já fora trabalhar na Estrada de Ferro de Alagoinhas com grande fama. Ver: Gastão Pereira da Silva. *Op. cit.* p. 12.

⁴⁸ Cf. Athayde *Op. cit.* 159-160.

⁴⁹ Sobre a Segunda Revolução Industrial inglesa, ver: Geoffrey Barraclough. *Introdução à História Contemporânea*. Rio de Janeiro: Zahar, 1964. P. 39-58.

⁵⁰ Abordaremos mais adiante essa viagem.

⁵¹ Cf. Paulopolitano. *Op. cit.* p. 37.

⁵² Ver: Edmundo Campos Coelho. *Op. cit.* p. 206.

⁵³ Cf. Athayde. Op. cit. p. 172.

⁵⁴ Sobre o crescimento da população na região central a época, ver: Osvaldo Porto Rocha. Op. cit. p. 73. Quanto ao desenvolvimento do sistema de transportes urbanos no Rio de Janeiro do século XIX, ver: Francisco Noronha Santos. Meios de Transporte no Rio de Janeiro. V. 1. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1934. Outra análise a respeito desse tema pode também ser encontrada em Maurício de Abreu. A Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Zahar/IPLAN-Rio, 1988.

⁵⁵ Cf. Francisco Noronha Santos. Op. cit. p. 277.

⁵⁶ Cf. Lilian de Amorim Fritsch. Palavras ao Vento: a Urbanização do Rio de Janeiro Imperial. Revista do Rio de Janeiro. Niterói: vol 1, n. 3. Maio/agosto, 1986. P. 75-86.

⁵⁷ Lilian de Amorim Fritsch. Op. cit. p. 78.

⁵⁸ Ver: Francisco Pereira Passos, Jerônimo Moraes Jardim e Marcelino Ramos da Silva. Primeiro e Segundo Relatório da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1875.

⁵⁹ Cf. Francisco Pereira Passos, Jerônimo Moraes Jardim e Marcelino Ramos da Silva. Op. cit. P. 5.

⁶⁰ Cf. Francisco Pereira Passos, Jerônimo Moraes Jardim e Marcelino Ramos da Silva. Op. cit. P. 5-6.

⁶¹ Ibidem. p. 6.

⁶² Ibidem. p. 5-6.

⁶³ Ibidem. p. 8.

⁶⁴ Ibidem. p. 13.

⁶⁵ Ibidem supra cit.

⁶⁶ Ibidem. Segundo Relatório. P. 5.

⁶⁷ Ibidem. p. 7-8.

⁶⁸ Ibidem. p. 15.

⁶⁹ Sobre a biografia de Luís Rafael Vieira Souto, ver: Adolfo Morales de los Rios Filho. Dois Notáveis Engenheiros, Pereira Passos e Vieira Souto. Rio de Janeiro: Ed. A Noite, 1951.

⁷⁰ Ver: Luís Rafael Vieira Souto. O Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro. Crítica dos Trabalhos da Respectiva Comissão. Coleção de Artigos Publicados no Jornal do Commercio de 23 de Fevereiro a 15 de Abril de 1875. Rio de Janeiro: Lino C. Teixeira e C., 1875.

⁷¹ Luís Rafael Vieira Souto. Op. cit. p. 12.

⁷² Ver: Francisco Pereira Passos, Jerônimo Moraes Jardim e Marcelino Ramos da Silva. Segundo Relatório da Comissão de Melhoramento da cidade do Rio de Janeiro. Op. cit. P. 21-22.

⁷³ Ibidem. p. 21.

⁷⁴ Ibidem. p. 22.

⁷⁵ Ibidem.

⁷⁶ Ibidem. p. 17.

⁷⁷ A concepção organicista de cidade do Prefeito Pereira Passos será tratada de maneira mais detida no capítulo III desta tese.

⁷⁸ Ver: Lilian Fritsche. Op. cit. p. 83.

⁷⁹ A fim de evitar o risco de cair nos excessos de loas que Athayde por vezes decanta em sua biografia laudatória do Prefeito, nos utilizaremos de um exemplar de seu livro que pertencia a família Pereira Passos e que foi doado à Biblioteca do Museu da República, no qual a Dona Ernestina, neta do Prefeito, introduz algumas pequenas correções.

Faz-se importante mencionar que o relato de Dona Ernestina a Athayde sobre o cotidiano de Pereira Passos é bem sucinto e objetivo, não fazendo transparecer nenhuma tentativa de mitificação ou exaltação da figura do Prefeito, o que torna mais confiável a narrativa. É nos comentários laudatórios de Athayde que residem as armadilhas desta biografia, que revela o compromisso claro com a exaltação da figura de Francisco Pereira Passos.

⁸⁰ Frisaremos esse traço aristocrático de Pereira Passos mais adiante, quando abordarmos o Pereira Passos colecionador.

⁸¹ Cf. Jeffrey Needell. Op. cit. p. 49.

⁸² Cf. Athayde. Op. cit. p. 78.

⁸³ Quanto a descrição física de Pereira Passos, nos baseamos no exemplar já aludido do livro de Athayde e iconografia de engenheiro.

⁸⁴ Cf. Athayde. Op. cit. p. 77.

⁸⁵ *Ibidem*. p. 79.

⁸⁶ Cf. Jeffrey Needell. Op. cit. p. 107.

⁸⁷ Cf. Jeffrey Needell. Op. cit. p. 107; 128; 137 e 141.

⁸⁸ Esta preocupação com a educação cultural das filhas pode ser atestada nas seguintes correspondências que envia às mesmas quando em sua estada na Europa após sua gestão como Prefeito do Rio de Janeiro: a de Berlim, em 25/06/1908; a de Wiesbaden, em 13/06/1908; a de Berna, em 15/04/1910; a de Bad Nauheim, em 10/07/1911 e as de Paris, em 15/11/1911 e em 20/11/1911.

⁸⁹ Vide a parte desta biografia relativa a presença de Pereira Passos na França, entre 1857 e 1860.

⁹⁰ Segundo Coelho, na época em que Pereira Passos assumiu a direção da Estrada de Ferro D. Pedro II, o salário de seu Diretor era o dobro do salário de um juiz do Supremo Tribunal de Justiça. Cf. Edmundo Campos Coelho. *As Profissões Imperiais: Medicina, Engenharia e Advocacia no Rio de Janeiro. 1822-1930*. Rio de Janeiro: Record, 1999. P. 95.

⁹¹ Citar Paulopolitano. Op. cit. p. 40-42.

⁹² Faz-se interessante notar que esta foi a única participação de Passos no Clube de Engenharia, que se restringiu a alguns meses, após a posse da nova diretoria. Na leitura das atas do Clube de Engenharia, desde a sua fundação, é notório o afastamento de Pereira Passos da instituição.

⁹³ Cf. Eugen Weber. *França Fin-de-Siècle*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1989. P. 216.

⁹⁴ Cf. Eugen Weber. *França Fin-de-Siècle*. Op. cit. p. 222.

⁹⁵ *Ibidem*. p. 225.

⁹⁶ Sobre esta questão envolvendo a Estrada de Ferro do Paraná, ver: Athayde. Op. cit. p. 87-88. Sobre a trajetória do engenheiro André Rebouças, ver: Maria Alice Rezende de Carvalho. *O Quinto Século. André Rebouças e a Construção do Brasil*. Rio de Janeiro: Revan, 1998.

⁹⁷ Cf. José Murilo de Carvalho. *A Escola de Minas de Ouro Preto*. São Paulo: Nacional/ Rio de Janeiro: FINEP, 1978. P. 77.

⁹⁸ Pereira Passos estaria a frente desta companhia de 1882 à 1888. Cf. Gastão Pereira da Silva. Op. cit. p. 24.

⁹⁹ Cf. Paulopolitano. Op. cit. p. 63.

¹⁰⁰ Entrevista com o Sr. Antônio Bulhões de Carvalho. Rio de Janeiro, 1999.

¹⁰¹ Cf. Athayde. Op. cit. p. 108.

¹⁰² Ver: Francisco Pereira Passos. Notas de Viagem. Cartas à um Amigo. Rio de Janeiro: Olympio de Campos, 1913. P. 56.

¹⁰³ Ver: Coleção Pereira Passos. Rio de Janeiro, 1958.

¹⁰⁴ Ver: Luís Edmundo. O Rio de Janeiro do Meu Tempo. 3 vol.. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938. P 246.

¹⁰⁵ Maria Isabel Ribeiro Lenzi. Pereira Passos Colecionador. P 45-58. Apud. Anais do Museu Histórico Nacional. Edição alusiva aos 70 anos de abertura da Exposição Comemorativa do Centenário da Abdicação de D. Pedro I (1831-11931. Rio de Janeiro: IPHAN/ Ministério da Cultura, 2001.

¹⁰⁶ Cf. Maria Isabel Ribeiro Lenzi. Pereira Passos Colecionador. Op. cit. p. 48.

¹⁰⁷ Cf. Maria Isabel Ribeiro Lenzi. Pereira Passos Colecionador. Op. cit. p. 49.

¹⁰⁸ Apud Paulopolitano. Op. cit. p. 76.

¹⁰⁹ Cf. Edmundo Campos Coelho. Op. cit. p. 72.

¹¹⁰ No que tange as modificações político-administrativas relativas a Escola Militar da Corte e mesmo a evolução do ensino da engenharia no Brasil, ver: Pedro Carlos da Silva Telles. História da Engenharia no Brasil. Séculos XVI ao XIX. Rio de Janeiro: Clavero, 1994. Passim..

¹¹¹ Embora uma sociedade de base material escravista, em pleno século XIX tenha sido sem dúvida um empecilho para o desenvolvimento tecnológico, faz-se notar que técnica e escravidão mantiveram longa convivência em outras sociedades, como dão nota a história egípcia e romana entre outras.

¹¹² Cf. Paulopolitano. Op. cit. p. 45.

¹¹³ Ibidem supra cit.

¹¹⁴ Cf. Edmundo Campos Coelho. Op. cit. p. 204.

¹¹⁵ Cf. Paulopolitano. Op. cit. p. 46.

¹¹⁶ Ibidem. p. 31.