

EXPOSIÇÃO PEREIRA PASSOS

Sumário:

- ◇ Origem da família Pereira Passos.
- ◇ Francisco Pereira Passos - Cidadão de São João Marcos.
- ◇ O Engenheiro Pereira Passos e as estradas de ferro do Brasil.
- ◇ A estrada de ferro do Corcovado, um sonho realizado.
- ◇ A Caderneta de Campo. Um manual indispensável para engenheiros.
- ◇ Notas de viagem. O espírito observador de Pereira Passos.
- ◇ Augusto Malta, o fotógrafo de Pereira Passos.
- ◇ O prefeito Pereira Passos.
- ◇ O saneamento da cidade. Pereira Passos e o Dr. Oswaldo Cruz.
- ◇ Enquanto isso, em São João Marcos, terra natal de Pereira Passos.
- ◇ O século de Pereira Passos. Efemérides. Uma nova sociedade.
- ◇ A morte de Pereira Passos. O reconhecimento e as homenagens ao remodelador da cidade do Rio de Janeiro.
- ◇ Anexo: Principais Obras da Administração Pereira Passos como prefeito do Distrito Federal.

Origem da família Pereira Passos

Antônio Pereira Fonseca Miranda (Passos), futuro barão de Mangaratiba, nasceu na província do Rio de Janeiro e foi batizado na Igreja Matriz de Nossa Senhora dos Remédios em Paraty, RJ. Filho de José Pereira da Fonseca Miranda e Dona Maria da Conceição. O sobrenome “Passos” foi acrescentado posteriormente ao seu nome de família por ser devoto de Nosso Senhor dos Passos. O barão foi um grande produtor de café na sua fazenda de Santo Antônio do Bálamo, possuindo terras em Passa Três, Itacuruçá, Jacareí e Praia do Saco Grande em Mangaratiba,. Foi sepultado na igreja do Rosário junto a sua esposa. Em 1915, seus restos mortais foram trasladados para o cemitério São Francisco Xavier no Rio de Janeiro. Casou-se com Clara Rosa de Oliveira, nascida em São João Marcos, filha do Tenente Francisco José de Oliveira, natural do Rio de Janeiro e Maria Joaquina de Oliveira e Silva (+26/04/1868), natural de São João Del Rey, MG. O barão de Mangaratiba faleceu em 14 de setembro de 1886, seis anos após receber o título de barão, por Decreto Imperial de 28 de dezembro de 1860.

Em seu testamento, de 24 de fevereiro de 1863, solicitava que seu enterro não tivesse pompa alguma, e que os escravos que o carregassem seriam pagos com a esmola de 5\$000 réis. Deixava ainda, ordens expressas para tornar forra a escrava Luiza Benguela, a mulata Eulália, e a mulatinha Antônia, filha da escrava Gertrudes, e dinheiro depositado em casa bancária para o sustento delas. O Correio Mercantil, quarta-feira, 14 de setembro de 1861, publicou um anúncio da fuga da fazenda do Bálamo, um escravo de nome Vicente, da nação Mina, de 30 anos, oficial de pedreiro. Quem o levasse à residência do barão de Mangaratiba seria gratificado.

Foram pais de: Rosa Cândida, Ana Rosa, Antônio, Pedro de Alcântara, José, Francisco, o futuro prefeito, e Cândido.

Francisco Pereira Passos - Cidadão de São João Marcos

Nascido em 4 de agosto de 1836, na fazenda do Bálsamo, em São João Marcos, RJ, Francisco foi batizado em 29 de agosto de 1836, pelo Reverendo Vigário Antônio Ezequiel Pereira. Seus padrinhos foram Miguel Antonio da Silva e sua mulher dona Carlota, representados por procuração pelo casal Cassiano Gomes Nogueira e Dona Maria da Estrela.

Até os quatorze anos seus estudos foram na fazenda de seu pai. Em 1850 entrou para o Colégio São Pedro de Alcântara no Rio de Janeiro, onde foi colega de Floriano Peixoto e Oswaldo Cruz. Em março de 1852, Francisco ingressa na Escola Militar da Corte, atual Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro, onde em 1856, se formou bacharel em Ciências Físicas e Matemáticas, o que lhe dava o Diploma de Engenheiro Civil. Foi colega de turma de Benjamin Constant.

Logo após sua formatura, por indicação e prestígio de seu pai, consegue ser nomeado Adido de 3a. Classe na embaixada do Brasil em Paris. Permanecendo em Paris durante alguns anos, Francisco completa sua formação na *École de Ponts et Chaussés*, e acompanha de perto o sonho de transformação da cidade francesa com a abertura de largas e extensas avenidas a partir do Arco do Triunfo. O trabalho de engenharia do francês Jean-Charles Alphand e o projeto de renovação da cidade de Paris, determinada por Napoleão III e administrada pelo prefeito de Paris, o barão Georges-Eugène Haussmann (1809-1891), o encantam e firmam em seu pensamento como solução para inúmeras cidades no Brasil.

Na volta ao Brasil, casou-se com Maria Rita Cesar de Andrade (+1912) em junho de 1865. Foram pais de: Maria Paula, Olímpia, Paulo e Francisco.

O Engenheiro Pereira Passos e as estradas de ferro do Brasil

Em 1857, com a nomeação de adido à legação brasileira em Paris, Passos ficaria até o final de 1860 e aproveita a estada na cidade para completar seus estudos na *École Nationale des Ponts et Chaussées*. Com a experiência adquirida nos vários cursos que frequenta, trabalha por um período, como engenheiro, na construção da Estrada de Ferro Paris-Lion-Méditerranée, no porto de Marselha e na abertura do túnel no monte Cenis.

Quando retorna da Europa, Pereira Passos, impregnado e impressionado com a visão das obras parisienses promovidas pelo barão Haussmann, inicia sua carreira no Brasil como engenheiro. Participa da construção da ferrovia Santos-Jundiaí, inaugurada em 1867.

Em 1869, o governo contrata o barão de Drumond e Pereira Passos para a construção da estrada de ferro de Bagé a Uruguaiana. Como consultor técnico

do Ministério da Agricultura e Obras Públicas, em 1870, viajou para a Europa em companhia do Barão de Mauá para fazer um acordo com os ingleses sobre a delicada questão do capital envolvido na Estrada de Ferro São Paulo Railway, que ligava Santos a Jundiaí. Passos obteve êxito em sua missão permanecendo na Europa até 1873.

No tempo em que permaneceu na Europa, Passos visitou vários países e pode ver de perto o progresso da engenharia de estradas de ferro. No Monte Righi, na Suíça, admira o sistema de cremalheira utilizado para impulsionar o trem nas rampas. Mauá solicita um estudo desse sistema para ser usado na expansão da primeira estrada de ferro do Brasil, na subida da serra da Cidade Imperial, ligando a Raiz da Serra a Petrópolis. Essa expansão foi projetada por Pereira Passos que utilizou o sistema de cremalheira.

A amizade com Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889), Barão de Mauá, foi extremamente proveitosa para Passos. O barão, um liberal, adepto do uso de mão de obra livre, não escrava e remunerada, influencia e solidifica seu pensamento desenvolvimentista. Passos assume a direção do Arsenal de Ponta da Areia, de propriedade de Mauá, que naquele momento enfrentava forte concorrência. Não obtém sucesso na produção de vagões e trilhos para as estradas de ferro, e a empresa, em alguns anos foi a falência.

A carreira nas ferrovias foi extensa. Pereira Passos exerceu os cargos de presidente da Companhia Ferro-Carril de São Cristóvão, da Estrada de Ferro de Macaé e Campos, da Estrada de Ferro Sapucaí, cujos trilhos estendeu até São Paulo, e da Estrada de Ferro do Corcovado, sendo esta, o engenheiro construtor.

Foi por duas vezes diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil, devendo-lhe a estrada, grandes e importantes obras, como sejam: os armazéns da Marítima, estação São Diogo, ligação direta da Marítima com o interior por um segundo túnel, ponte da Marítima e seu prolongamento, alargamento da bitola da Estrada até Taubaté, substituição dos trilhos de ferro por aço, estações de Belém e de Mariano Procópio, e finalmente a construção da bela estação Central no campo da Aclamação.

A Gazeta da Noite deu ênfase à inauguração da Estação Marítima da estrada de ferro D. Pedro II na Gamboa, que foi um marco da administração de Pereira Passos. Um túnel de 82 metros de comprimento, aberto em rocha viva e o extenso cais foram vistoriados por Suas Majestades Imperiais. O trem inaugural, composto de vários carros e *wagons* americanos, sendo um descoberto para que Suas Majestades pudesse ver a obra. Ao término da visita, depois de um *lunch*, a comitiva imperial tomou o trem para a Estação Central e foram para a Quinta da Boa Vista.

Em 1897 o governo federal esperava que fosse concluído o arrendamento da Estrada de Ferro Central do Brasil. Nessa época, era diretor da ferrovia o Dr. Paulo de Frontin. Os banqueiros europeus torceram o nariz para o negócio e o governo com fiasco assumido demitiu Paulo de Frontin. Para substituí-lo nomeou o Dr. Pereira Passos. A Revista de Engenharia, ressaltando os valorosos

engenheiros, como o Diretor da Estrada, Dr. Francisco Pereira Passos, se manifestou contrária ao arrendamento proposto:

"Sem dúvida alguma a estrada de ferro D. Pedro II é uma das grandes fontes de riqueza do Império do Brasil. Ainda mais, é a escola prática das estradas de ferro dos engenheiros brasileiros... e há quem acredite que o governo tenha tido a triste lembrança de arrendar esta magnífica estrada a uma companhia inglesa. No dia que isso acontecer, estará morta a nossa engenharia."

Pereira Passos enfrentou muitas dificuldades e críticas na direção da estrada de Ferro D. Pedro II. Uma delas foi o grave acidente ocorrido no dia 19 de janeiro de 1880, no quilômetro 160, pouco além do Pombal, ramal de São Paulo, com o trem que partira da Corte. Após intensas chuvas e a elevação do rio Paraíba, o talude que dava sustentação à linha férrea cedeu e o trem despencou no despenhadeiro, inutilizando a linha telegráfica entre Pombal e Barra Mansa. Morreram 4 passageiros e 30 ficaram feridos.

A estrada de ferro do Corcovado, um sonho realizado.

Na inauguração da Estrada de Ferro do Corcovado realizou-se um dos sonhos do engenheiro Francisco Pereira Passos para a cidade do Rio de Janeiro. Às 5 horas da tarde, do dia 09 de outubro de 1884, segundo a Gazeta de Notícias do dia seguinte, na presença de Suas Majestades Imperiais, que subiram em carro descoberto, acompanhados dos Srs. Conde e Condessa d'Eu, os príncipes, seus filhos, o conde de Iguazu, o conselheiro Travassos, o barão de Souza Prates, o Sr. Ministro da Agricultura, o comandante do piquete imperial e o Sr. Dr. Bulhões para apreciar a obra e a belíssima paisagem. Acompanhavam-no os Diretores da estrada Dr. Pereira Passos e os comendadores Chaves Faria e Fonseca.

Num segundo trem, cinco minutos depois, subiram o Sr. Ministro da Guerra, o engenheiro Dr. Marcelino Ramos, os Sr. Chefe de Polícia, inspetores das obras públicas, algumas senhoras, convidados e representantes da imprensa.

Na estação foi servido um lauto *lunch*, quando então o Dr. Francisco Pereira Passos pronunciou um discurso demonstrando as vantagens e dificuldades para a execução da obra.

Após a saída de Suas Majestades e Altezas Imperiais os convidados ficaram ainda por uma hora, fazendo honras ao esplêndido serviço da Casa Paschoal da Rua do Ouvidor, que tomou a si o hotel que vai ser o regalo dos amadores de excursões pitorescas. Trocaram muitos brindes e convidaram os empregados para participar da mesa.

Segundo um relatório da diretoria, a linha parte da Rua Cosme Velho, pouco acima da Bica da Rainha, na altitude de 37 metros e segue pelo lado direito do Vale do Silvestre e por um viaduto de 130 metros de extensão passa por cima do rio Carioca, e sobe até as Paineiras. O percurso até às Paineiras é

de 2.750 metros e o material rodante da estrada compõe-se de duas locomotivas do sistema *Riggenbach*, com dois vagões para 50 passageiros cada um e dois abertos para mercadorias. Os trilhos são de aço *Bessemer*, do sistema *Vignolles*.

Também foi anunciado que a companhia estava construindo o hotel das Paineiras em terrenos cedidos pelo Estado. Das Paineiras, 465 metros acima do nível do mar, se avista todo o Jardim Botânico e a majestosa baía da Guanabara.

O empreendimento recebeu elogios de brasileiros e estrangeiros. Um ano após a inauguração o Dr. Edward H. Williams de passagem pelo Rio de Janeiro, sócio da firma Burnham Parry, William & Co., proprietária da fábrica de locomotivas Baldwin, exaltava o grande número de atrativos que a cidade possuía e a vista da cidade do alto do Corcovado.

Os jornais da época divulgavam as excursões que eram promovidas pelo Club dos Democráticos que anunciavam: "*Uma excelente banda de música acompanhará a bella peregrinação, não à Roma, mas sim ao bellissimo Corcovado*". Um artigo publicado na Gazeta da Tarde, em 23 de janeiro de 1884, portanto, oito meses antes da inauguração, dizia que os trabalhadores da estrada em construção para o Corcovado, banhavam-se nas caixas d'água da Carioca. Os cariocas beberam água de banho por algum tempo.

A Caderneta de Campo. Um manual indispensável para engenheiros.

Em Londres (1870 a 1872), Pereira Passos publicou um livro intitulado "Caderneta de Campo - para Uso dos Engenheiros Incumbidos de Trabalhos de Estradas de Ferro". Foi considerada como obra indispensável e de grande utilidade para os engenheiros brasileiros que trabalhavam nas estradas de ferro, como também aos engenheiros rodoviários. Aqui no Brasil a Editora Olympio de Campos publicou o trabalho em 1912. A caderneta continha todas as tabelas indispensáveis para as explorações, marcação de curvas e construção de plantas. O Dr. Pereira Passos alertava que para a construção de uma estrada de ferro, as condições de clima, relevo e vegetação eram tão influentes nesse processo que: "*Reconhecer o terreno é o primeiro trabalho do engenheiro incumbido de fazer explorações para a construcção de um caminho ou de uma estrada de ferro.*" E ainda especifica:

"Tem o reconhecimento por fim escolher approximadamente a zona em que tem de ser estabelecida a linha e determinar os pontos obrigados por onde tem de passar. Para se chegar a esses resultados é preciso percorrer algumas vezes toda a região, observando com atenção a configuração geral do terreno, colhendo dos praticos do lugar informações sobre a extensão e direcção dos valles e serras, estudando a natureza do solo e examinando se a extratificação favorecerá escorregamentos nos córtes."

Notas de viagem. O espírito observador de Pereira Passos.

Com sua morte, seu livro "Notas de viagem" aparece para o público. Trata-se de um livro íntimo, onde, numa série de cartas de viagens dirigidas a um amigo, Passos, com muitas observações técnicas, de suas impressões das soluções de arquitetura e engenharia encontradas nas cidades que visitava, às vezes deixava escapar tiradas de muito bom humor:

"Parto amanhã para a Palestina e não quis deixar o Egito sem comunicar-lhe ainda que muito ligeiramente, minhas impressões sobre este admirável país que vai prosperando extraordinariamente graças ao Inglês, ao Nilo e ao Camelo."

Continua o prefeito:

"Em Ancona, como em Benidisi, abundam os padres, os soldados e os mendigos, classes que não contribuem para a prosperidade do país." Ainda em Ancona, ouvimos de uma casa próxima do nosso quarto de dormir um cântico de homens e mulheres, que terminava sempre pelo estribilho: Coió, Coió, Coió, Coió..."

O livro é o registro dos tempos que passou na Europa, após deixar a prefeitura, e as cartas enviadas ao amigo e diretor de obras em sua administração, Américo Rangel, foram publicadas com o título de "Cartas a um amigo", lançada e distribuída aos amigos em 1913, ano da morte do engenheiro, e que hoje é um exemplar raro pertencente ao Museu da República, no Rio de Janeiro. O Arquivo Histórico do Museu, através de pesquisadores, reeditou essas cartas com o título de "Notas de Viagem", numa caprichada edição, e para tanto contou com o patrocínio da Auxiliadora Predial, a Apsa, empresa de administração de condomínios que, apoiou o projeto e fez a distribuição dos exemplares.

Os registros, organizados e analisados por Maria Isabel Ribeiro Lenzi, começam pela jornada que Passos fez sozinho no sul da França, Egito, Líbano e Espanha, em 1907. Junto com a família, o ex-prefeito viajou para a Grécia, Turquia e Império Austro-Húngaro, em 1908. Ainda passou pelas cidades de Wiesbaden, Berlim, Varsóvia, Moscou, São Petersburgo, Estocolmo, Oslo, Copenhague e Hamburgo.

Nos textos, Passos, com aguçado espírito e olhar técnico da formação de engenheiro, descreve suas impressões sobre os monumentos, instalações, infraestrutura, solidez dos edifícios, calçamento de ruas, a qualidade da água, o sistema de transporte e a iluminação pública. Comparando o progresso do Velho Mundo com a situação do Brasil e particularmente o Rio de Janeiro, suas observações foram um alerta importante para o atraso brasileiro. Ao ver as obras de ampliação do Porto de Hamburgo, onde demoliram quarteirões inteiros e desalojaram cerca de 30 mil habitantes, ele descreve a situação e faz uma comparação com as obras efetuadas no porto do Rio de Janeiro e as avenidas litorâneas, respondendo assim aos críticos de sua gestão.

O lançamento do livro "Pereira Passos - Notas de Viagens" aconteceu em novembro de 2000. Uma edição limitada de 2.500 exemplares para a comemoração dos 40 anos do Museu da República.

Augusto Malta, o fotógrafo de Pereira Passos

Augusto César Malta de Campos (1864-1957), alagoano de Mata Grande, veio para o Rio de Janeiro tentar a sorte e trabalho. Trabalhou como guarda municipal, guarda-livros, comerciante de secos e molhados e tecidos. Uma barganha mudou sua vida e possibilitou uma mudança radical e inovadora na sua vida profissional. Trocou sua bicicleta de entrega dos tecidos por uma máquina fotográfica, e com esta atitude passou a documentar a vida e o cotidiano carioca.

O decreto no. 445, de junho de 1903 do prefeito Pereira Passos, criou um cargo inexistente na administração pública: o de fotógrafo oficial. Com esta função, Malta inicia sua carreira, instituindo a fotografia como uma mídia de linguagem própria e peculiar, transmitindo sua emoção e o registro de uma época. A reportagem ilustrada toma conta dos jornais e Malta documenta todas as atividades do prefeito renovador: inaugurações, posses, obras públicas, quarteirões demolidos, escolas, hospitais, prédios históricos, figuras importantes e cenas do cotidiano. Em 50 anos de profissão nada escapou de suas lentes, e aproximadamente de 80 mil negativos registram o Rio de Janeiro colonial, com seus cortiços e a nova cidade edificada.

Após o término do mandato de Pereira Passos, Malta continuou seu trabalho na Prefeitura por mais trinta anos. Suas fotografias serviram para ilustrar a imprensa carioca e nacional e serviram também para determinar valores indenizatórios de imóveis a serem demolidos pela prefeitura. Em seu trabalho, visto a cidade estar num período de grandes obras, é possível acompanhar o antes e o depois. Costumava anotar ao rodapé das fotos, o nome do lugar, ruas, pessoas, a data e sua assinatura.

Quando se aposentou, continuou trabalhando até perto dos 90 anos, tendo realizado inúmeros trabalhos para a empresa LIGHT. Morreu de insuficiência cardíaca em 30 de junho de 1957, no Hospital da Ordem Terceira da Penitência do Rio de Janeiro, aos 93 anos.

O prefeito Pereira Passos

Em 30 de dezembro de 1902, o presidente Rodrigues Alves nomeou o engenheiro Francisco Pereira Passos para o cargo de Prefeito do Distrito Federal. Passos assume o cargo no mesmo dia e inicia, através de atos e decretos, uma devassa nos maus hábitos cariocas, através de uma disciplina rígida, muito de acordo com a nova ordem republicana que se implantava no país.

O pasquim "Tagarela", de 3 de janeiro de 1903 saudava o "Novo Prefeito Dictador": *"...não é com medo da sua dictadura que applaudimos a nomeação do Dr. Pereira Passos... Um homem assim direito, só pode causar pavor ao anarchisante parasitismo político que está agarrado à seiva municipal e não ao bom funcionalismo que desprestigiado e desamparado vive em vergonhosa miséria e descrédito a espera do dia de... juízo."*

Outro jornal, "A Estação", um suplemento literário, de 15 de abril de 1903, tecia elogios na "Chroniqueta": *"... só faço votos para que o Dr. Pereira Passos, quando de lá sair, não deixe ficar nenhum dinheiro... Empregue até o último tostão em benefício desta infeliz cidade que de tantos melhoramentos precisa. Em vez de deixar os cofres municipaes providos, que deixe a cidade beneficiada... Ficou agora provado que o ser bom prefeito é questão de boa vontade, energia, inteligência e boa fé."*

A modernização da cidade, a ampliação das linhas férreas e do Porto do Rio, representavam sobretudo o aprendizado europeu que Pereira Passos obteve e, não nos esqueçamos, o prefeito representava também os interesses da oligarquia cafeeira, da qual ele era filho dileto. O café representava a principal pauta de exportações brasileiras e a ampliação da infraestrutura necessária ao seu escoamento era um forte vetor de impulsão para seus projetos. As companhias estrangeiras aportavam com idéias e projetos de eletrificação de ruas, fábricas e transportes, bem como a ainda a indústria automobilística norte americana que começava a inundar o mercado com seus bólidos. O filho do barão de Mangaratiba, engenheiro, comerciante e produtor de café, com estudos na Europa, estava preparado para implantar as reformas à cidade chamada de "cidade da morte".

O comércio de leite, vendido de porta em porta, efetuado com o auxílio do gado bovino, a venda de miúdos de reses em tabuleiros descobertos e a venda de bilhetes lotéricos em ruas, praças e bondes, estavam proibidos pelo Decreto de 9 de janeiro de 1903. Também estavam proibidos nos decretos subsequentes à posse: construções, reformas em prédios, esmola nas ruas, passageiros pendurados em bondes, criação de porcos e bezerros no perímetro do Distrito Federal.

Outra medida saneadora foi o Decreto de 11 de abril de 1903 que proibiu a soltura de cães e gatos e regulamentava a captura e extinção desses animais soltos pelas ruas da cidade. Cerca de 20 mil animais foram recolhidos das ruas nos dois anos seguintes.

A cidade do Rio de Janeiro, antes da administração Passos, era uma babel de hábitos pouco civilizados. Hortas, estábulos, chiqueiros proliferavam junto às residências. Para a pouca iluminação acendiam-se fogueiras e tochas, ao som dos batuques, serenatas e dos cultos africanos. Tudo isso foi proibido pelo prefeito através de projetos de lei que visavam acabar com *"a vergonha e a imundície injustificáveis dos em mangas-de-camisa e descalços nas ruas da cidade"*.

Ainda em abril de 1903 foi apresentado um plano de remodelação da cidade, baseado em antigos relatórios elaborados pelo próprio Pereira Passos quando acompanhava todas as obras do governo imperial em 1874, no cargo de engenheiro do Ministério do Império, presidido pelo conselheiro João Alfredo. Nessa época, Passos integrou uma comissão para reformulação urbana da capital que propunha alargar ruas e construir grandes avenidas, canalizar rios e manguezais, pois a Comissão considerava o Rio de Janeiro, uma cidade insalubre, doente e repleta de epidemias.

Denominado de Plano de Melhoramentos para a cidade do Rio de Janeiro, elaborado em 1875 e 1876, Passos sugeria a transformação das ruas estreitas e mal ventiladas, sem árvores que pudessem melhorar a qualidade do ar, em grandes vias, avenidas largas com fluxo de ir e vir, arborizadas e iluminadas, e ladeadas por prédios com uma ocupação social pré determinada. Para este novo modelo de ocupação, seria necessário a regulamentação dos transportes e o saneamento das redes públicas de esgoto, águas pluviais, colocação de postes para a fiação elétrica, iluminação pública e telégrafo.

Passados trinta anos, o engenheiro Passos é nomeado prefeito do Distrito Federal e começa a implementar essas mudanças, realizando a construção de seu sonho, embasado na vivência da reforma parisiense e de suas experiências na engenharia.

A remodelação de uma grande cidade, as grandes obras efetuadas na gestão de Pereira Passos traziam para o cenário da engenharia, uma nova proposta cartográfica. Em suas mensagens ao conselho municipal, era comum a adição de uma planta e mapa das intervenções urbanas que se faziam. Ali estavam indicados os projetos em execução, novos arruamentos, novas praças, área a serem demolidas, etc.

Pereira Passos desapropriou centenas de imóveis, demoliu outras centenas, vendeu em hasta pública terrenos, acabou com cortiços, canalizou rios, alargou e arborizou ruas e promoveu aquilo que todos chamavam de "política do Bota-Abaixo". Particularmente, o ano de 1904, foi o período de maiores críticas, revoltas e inúmeras pendengas jurídicas de moradores desalojados, comerciantes que perderam negócios, políticos opositores e parte da imprensa que infernizaram sua administração. Os rótulos não foram poucos: "prefeito ditador", "ensandecido", só para citar alguns.

Em março de 1906, frente às enchentes que assolaram a cidade, o governo foi acusado de negligenciar o atendimento às vítimas, sobretudo as dos subúrbios. Os volumosos empréstimos também foram objeto de críticas. Ironizava-se o *modus faciendi* do governo, como numa charge da época: "Derrocam-se casebres; constroem-se palácios..." Em vez do Zé Pereira... a burguesia, a Belle Époque e o seu glamour.

Em 5 de setembro de 1906, o prefeito Pereira Passos apresentou ao Conselho Municipal uma proposta de orçamento para o ano de 1907, e também prestava contas das obras de remodelação e saneamento da cidade do Rio de Janeiro.

Explicava o prefeito que, achavam-se quase ultimadas as desapropriações para execução e alargamento de um trecho da Rua São José, bem como estavam prontos os calçamentos das Ruas Assembléia, Carioca, Camerino e Visconde de Inhaúma. Iniciava-se o calçamento das avenida Mem de Sá e rua Estácio de Sá com as devidas arborizações das ruas Uruguaiana e parte da Carioca e Assembléia.

Foram construídos cerca de 300 novos prédios que já se encontravam habitados, sendo considerável a arrecadação de impostos para a Prefeitura. Para o subúrbio, diversos e importantes trabalhos de saneamento e embelezamento estavam em adiantado estado de estudo e concorrência para o calçamento da Rua do Comércio em Santa Cruz, a abertura de uma rua ligando a Estação do Engenho Novo ao Méier pelo lado esquerdo da estrada de ferro, e brevemente a abertura de mais duas ruas entre o Méier e o Engenho de Dentro.

Cita também o alargamento das ruas do Carmo, Uruguaiana, do Catete, e as desapropriações efetuadas para se consolidar as obras. Refere-se à substituição do calçamento das ruas do Passeio, Gonçalves Dias e Constituição na Praça da República. Diz ainda o prefeito ao Conselho Municipal que foram iniciados os trabalhos de aterro e construção do passeio na Avenida Atlântica, em toda extensão da praia de Copacabana, passeio este, salientava o alcaide municipal, "*se constituirá de futuro um dos encantos da cidade*".

O prefeito Pereira Passos quando assumiu a Prefeitura deu início à realização do sonho de Arthur Azevedo, um incansável defensor da construção de um teatro municipal para a cidade do Rio. O velho teatro São Pedro de Alcântara foi sua primeira opção. Não conseguindo comprar o velho prédio e adaptá-lo às suas pretensões, resolveu construir um novo teatro. A concorrência pública efetuada teve como vencedores os que levavam os nomes de Isadora e Áquila. Na abertura dos envelopes o nome vencedor foi o de Áquila, pseudônimo de Francisco de Oliveira Pereira Passos, filho do ex-prefeito, que ficou à frente das obras desde 2 de janeiro de 1905 até a inauguração em 14 de julho de 1909.

Como todo homem público, o Dr. Pereira Passos sofreu com a difamação de usar em proveito próprio as benesses da prefeitura. Por ser proprietário da Serraria Passos, uma grande indústria de madeira situada na praia de Santa Luzia, o Jornal do Comércio publicou que o prefeito era fornecedor de material para a prefeitura nas obras da cidade. A Gazeta de Notícias de 19 de maio de 1905, veio em sua defesa para dizer que o prefeito se orgulhava de ser negociante e pertencer ao comércio, atividade que lhe dava muito prazer. Ao assumir o cargo público, retirou-se da empresa familiar e admitiu o filho em abril de 1903, como sócio. A afirmação de fornecimento, segundo a Gazeta, era uma calúnia infame. No primeiro dia de setembro de 1907, um grande incêndio praticamente destruiu a Serraria Passos. A manchete da Revista da Semana foi: "*Espetáculo raro, de imponência aterradora...*"

Em junho de 1907 a Serraria Passos foi invadida pelo mar, após uma ressaca, carregando grande quantidade de madeiras que se espalharam pela baía de Guanabara. Os prejuízos foram grandes.

O saneamento da cidade. Pereira Passos e o Dr. Oswaldo Cruz

Em 1903, o jovem médico Oswaldo Cruz, que ingressara na medicina aos 15 anos, foi nomeado Diretor Geral da Saúde Pública no Distrito Federal. Formado em 24 de dezembro de 1882, especializou-se em Bacteriologia no Instituto Pasteur de Paris e publicou alguns artigos sobre a microbiologia. Retornando da Europa encontra a cidade de Santos assolada pela peste bubônica. Para reverter a epidemia é criado no Rio de Janeiro o Instituto Soroterápico Federal na antiga fazenda de Manguinhos. Cruz assume a direção do instituto em 1902 e com base na estrutura científica de Manguinhos, em poucos meses, diminui consideravelmente a peste, com o extermínio dos ratos e das pulgas que eram os transmissoras da doença.

Com a posse de Pereira Passos na prefeitura, Oswaldo Cruz é nomeado para a diretoria geral de Saúde, cargo equivalente ao de Ministro. Alarmado com as epidemias de febre amarela, peste bubônica, tuberculose e outras endemias que assolavam a cidade, inicia uma intensa campanha de vacinação obrigatória. A população descontente com as medidas sanitárias promove a Revolta da Vacina em 14 de novembro de 1904, para conter o afã higienizador do médico. Nesse mesmo período deflagra-se uma revolta na Escola Militar da Praia Vermelha, na Urca. Durante uma semana os soldados se rebelaram e o prefeito foi obrigado a decretar estado de sítio. A revolta acabou com o desterro dos revoltosos, chamados de "quebra-lampiões" para o estado do Acre.

O duque de Abruzzos cancelou sua visita ao Rio de Janeiro em fevereiro de 1904, com receio da horrível febre amarela. O correspondente do Commercio de São Paulo publicava no Pharol, elogios ao trabalho saneatório do Dr. Oswaldo Cruz e do Dr. Passos, prefeito da cidade: "um engenheiro de barbas brancas e chapéu quase cartola", que demoliu pardieiros e baiúcas, repintando e construindo novos prédios e com vassouradas benéficas tirando o pó e teias de aranhas da administração. Diz o missivista paulista que os jardins agora estão floridos, onde dormiam vagaceiros, abrindo-se ruas e avenidas que nada devem aos alfacinhas. Continua o jornalista: "Antigamente, o roceiro, em chegando ao Rio, tinha como o duque de Abruzzos, medo da febre amarela". Continuando sua explanação escreveu que ficava contente em saber que ao Dr. Cruz a febre amarela estava a dizer: "*Cruzes!*"

"Estrangeiro, tranquiliza-te! agora aqui não há mais amarela. Na capital da terra de Santa Cruz, houve uma Cruz que fincou uma cruz na sepultura do micróbio..." Viva a República!". As medidas saneadoras de Passos e Oswaldo Cruz repercutiam na classe médica, gerando protestos. Um dos assuntos preferidos era o do poeira nas ruas provocada pelas obras da prefeitura. Os Drs. Moncorvo Filho, Jorge Pinto, Emilio Gomes e Jaime Silvado comentavam na Revista Médica que: a poeira era asfíxiante e as chuvas não davam conta; que haviam encontrado *bacillos tuberculi* nas poeiras dos aposentos hospitalares; que o número de tuberculosos infantis havia progredido e que a poeira era o

principal vetor do bacilo; que poderiam lavar as ruas com a água do mar; e que a atmosfera carioca era inferior a de qualquer cidade de pior classe.

Enquanto isso, o Dr. Oswaldo Cruz tomava medidas enérgicas para debelar as epidemias e contava sempre com o problema comum do Rio: a falta crônica de água. O Pharol anunciava que seriam unificados os serviços de higiene federal e municipal e a criação de uma brigada sanitária, cujo serviço seria a visita a domicílios, a extinção de águas estagnadas em valas e capinzais, das hortas, dos mosquitos e o emprego de outras medidas profiláticas. Todo o serviço ficará sob a direção do Dr. Cruz, diretor geral da saúde pública.

O Dr. Souza Aguiar, em maio de 1903, diante dos inúmeros prós e contras da classe médica que publicavam artigos nos jornais, manifestou sua satisfação em ver a orientação e práticas sanitárias adotadas pelo ilustre colega Oswaldo Cruz. Dizia ele: "Estava e estou com a verdade". As práticas adotadas por Cruz, segundo ele, foram preconizadas pela sua doutrina, e que o colega Luiz Pereira Barreto, também corroborava das mesmas convicções: a praga não se prolifera pelas roupas contaminadas, pelo vômito preto ou pela água, e sim pelo vetor mosquito.

No tempo em que a saúde era tratada com Papaína do Dr. Niobey, Elixir Carminativo, pastilhas laxativas, Emulsão Abreu, e cápsulas Alpha de sândalo salolado, o trabalho do Dr. Oswaldo Cruz foi extremamente incômodo. Em fevereiro de 1904 a campanha já surtia algum efeito. Os números da Saúde Pública desse período, extraído dos boletins sanitários, são surpreendentes: vistoria em 14 mil prédios, extinção de 2.500 focos de larvas do mosquito e limpeza de quase 18 mil ralos, além da retirada de toneladas de entulhos e lixos de quintais de casas e terrenos baldios. O "inimigo do povo", como era chamado nas ruas, nos jornais, nas caricaturas e modinhas no Carnaval, enfrentou tudo isso com determinação e sucesso.

Entretanto, seu reconhecimento se deu em 1907 com a erradicação da febre amarela no Rio de Janeiro. Os postos de vacinação instalados para conter a febre amarela, em 1908, foram utilizados sem grandes transtornos pela população carioca, que enfrentava uma epidemia de varíola.

O Dr. Oswaldo Cruz foi laureado em Berlim em 1907, pelos trabalhos desenvolvidos no saneamento do Rio de Janeiro, no Congresso Internacional de Higiene e Demografia. O mundo e o Brasil reconheciam seu valor.

Entre outras atividades, Cruz reforma o Código Sanitário e reestrutura todos os órgãos de saúde e higiene do país. A partir de 1909 se dedica apenas ao Instituto de Manguinhos e promove grandes campanhas e expedições científicas, como a que erradicou a febre amarela do Pará. Auxilia com suas medidas sanitárias, o término da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, interrompida pela alta mortalidade de operários com malária. Ainda foi eleito para a Academia Brasileira de Letras.

Em 1915, por motivos de saúde, abandonou a direção do Instituto Oswaldo Cruz e mudou-se para Petrópolis. Eleito prefeito daquela cidade, traçou

vasto plano de urbanização, que não pode ver construído. Sofrendo de crise de insuficiência renal, morreu a 11 de fevereiro de 1917, com apenas 44 anos.

Enquanto isso, em São João Marcos, terra natal de Pereira Passos.

Por conta dos poucos anos que passou em São João Marcos, houve certo distanciamento de Francisco Pereira Passos do seu torrão natal. Os estudos no Rio de Janeiro e logo depois as viagens para a Europa afastaram-no do convívio com a bucólica cidade. Aos 30 anos, com a morte de seu pai, esse contato se tornou menos frequente.

Seus irmãos, no entanto, permaneceram no lugar e fizeram carreira como militares, fazendeiros e políticos. Cândido Pereira Passos ocupou os cargos de Comandante Superior da Guarda Nacional dos municípios de Piraí e São João do Príncipe; coronel e fazendeiro; vereador em 18 de outubro de 1897. Foi nomeado juiz de paz em 1906 e depois foi suplente do juiz municipal em novembro de 1909. Antônio Pereira Passos, de mesmo nome pai, barão de Mangaratiba, foi major e fazendeiro em São João Marcos.

O afastamento político de Passos, da região de São João Marcos, Piraí e arredores, talvez se deva à enorme influência exercida pela família mais poderosa do local: os Breves e seus familiares Moraes, capitaneados pelo comendador Joaquim José de Souza Breves, que dominou até 1889 a serra fluminense. Francisco Pereira Passos conviveu com esta posição de mando dos abastados Breves, principalmente até os anos de 1860, quando a produção de café atinge seu ponto máximo na serra. Apesar de pertencer à elite de fazendeiros e barões, Passos, nessa ocasião, engenheiro formado, estava com 24 anos, e Breves, potentado do café, recebera o título de "rei do café no Brasil Imperial", com uma produção recorde de 360 mil arrobas colhidas pela fabulosa escravaria de mais de 6 mil almas. Joaquim reinava absoluto na economia e na política. O poderoso fazendeiro ocupou todos os cargos de mando: oficial da Guarda de Honra do Imperador, juiz de paz, vereador e deputado. Quando o comendador Joaquim Breves morreu, Passos estava com 53 anos.

A escravidão e a velha política praticada no interior pelos coronéis foi um fator de afastamento. As ideias abolicionistas faziam parte do pensamento liberal de Passos, e segundo alguns, chegou a recusar um escravo para servi-lo, bem como o título de barão do Corcovado oferecido por D. Pedro II, pelos trabalhos realizados na magnífica estrada de ferro do Corcovado no Rio de Janeiro. Disse um amigo, fazendo um trocadilho: *"Nem que ele me fizesse Marquês do Itatiaia, que é montanha mais alta"*.

Sua viagem para a Europa, logo após a formatura nos anos de 1860, ajudaram-no a consolidar o pensamento desenvolvimentista. Não nos esqueçamos que a vida longa de Passos, proporcionou seu convívio com os grandes da época que professavam ideias libertadoras e tinham como foco um país voltado para a indústria, como por exemplo: Irineu Evangelista, barão de Mauá, o barão do Rio Branco, diplomata, e o próprio imperador Pedro II. Era

natural que se afastasse do "velho estilo" da *plantation* movida pelo braço escravo.

A cidade de São João Marcos a partir da chegada da Cia. Light and Power, em 1903, ano da nomeação de Passos como prefeito do Rio de Janeiro, passou a conviver com um destino incerto. A companhia se estabeleceu no Distrito Federal, com projetos de geração de energia para eletrificar bondes e suprir a permanente carência de água potável para a cidade do Rio de Janeiro. O grande lago começa a surgir e com ele inúmeros problemas provocados pelas inundações das terras dos fazendeiros. A Abolição já estava longe, mas as terras permaneciam nas mãos dos grandes latifundiários que ainda insistiam em plantar café. Passos era o prefeito do Distrito Federal.

A intensa campanha da Gazeta de Notícias contra a Light é reprovada pelo jornal O Século, sexta feira, 7 de setembro de 1906, que perguntava: O que é a Light? A resposta vinha logo a seguir: "... é o que este nome tão bem indica - um símbolo de progresso".

Curiosamente, não se tem notícia de nenhuma manifestação de Pereira Passos quanto às mazelas sofridas em seu cantão de origem. A Gazeta de Notícias, de 21 de dezembro de 1908, estampava em suas páginas: "Gravíssimo - O município de São João Marcos - assolado pelas mais cruéis epidemias, graças à Light". A carta dirigida ao jornal era do marceneiro Luiz Ascendino Dantas que dizia:

"...os próprios empregados da Companhia Light and Power não suportam o mau cheiro por vários dias. O impaludismo ostenta toda sua malignidade naquele ambiente pútrido. A população ribeirinha está sendo assolada pelas plasmodis de um modo assombroso. Quem não foge, morre!"

Em 18 de novembro de 1908, a Gazeta publicava:

"Antes dessa empresa aparecer, nós tínhamos vida, porquanto o município era agricultor salubérrimo; hoje nem agricultura, nem saúde temos. Para exemplo, dou ligeiros traços. Muitos são os negociantes que tem dado baixa em suas licenças e outros já há meses abandonaram este município; junto a esta cidade, existem fazendas outrora de movimento regular, que hoje se acham abandonadas, citando-se dentre muitas uma cujos terrenos vêm até próximo da cidade. Referimo-nos à fazenda das Palmeiras, de propriedade da Exma. Sra. D. Cecília Costa de Souza Breves e do Coronel Silvino Breves. A proprietária, receosa do mal, abandonou a fazenda e o Sr. Coronel Breves luta com a falta de braços, razão por que se vêem as várzeas da fazenda que outrora era toda cultivada, cobertas de vegetação bravia, dando um aspecto contristador".

O ano de 1909 foi considerado como o ano fatídico, o ano do impaludismo em São João Marcos, Piraí e arredores. Em todos os jornais, a matéria

predominante era o mosquito *Anopheles* que infestou a região e causou inúmeras mortes. Ainda hoje, segundo a OMS - Organização Mundial de Saúde, a malária mata mais de 3 milhões de pessoas por ano. Um dos principais sintomas é a chamada febre terçã. Em sua fase mais aguda, o protozoário *P. Falciparum*, ou suas derivações, causam calafrios, febres de 40 graus, tremores fortes intermitentes e ondas de calor, podendo levar a um choque circulatório, delírium, problemas renais, edemas pulmonares, e por fim o óbito do infectado.

Nessa época, o prefeito da cidade do Rio de Janeiro é Inocêncio Serzedelo Corrêa que tomou posse em dezembro de 1908, enquanto Passos, o Hausmann carioca, colhia os louros da remodelação da cidade. O jornal "O Século", em março de 1909, ressaltava o bom gosto, a localização e o luxo extraordinário, do novo gabinete do prefeito, contrastando com a situação financeira da municipalidade. Segundo o jornal, o mobiliário era luxuoso e artístico, e o salão de espera destinado a imprensa portava um enorme vaso de *faiance*.

Enquanto isso, uma grande festa foi realizada na Exposição Internacional de Higiene. Dedicada ao Dr. Pereira Passos, que chegava da Europa no vapor Araguaya, além dos fogos de artifício, sobressaía um enorme quadro de 10 metros com o retrato do ex prefeito.

Em setembro de 1909, na serra, em São João Marcos, a epidemia avançava e na capital, a Revista da Semana noticiava que o ex-prefeito Passos e suas filhas, na companhia do Presidente da República e outras autoridades, assistiam a uma regata de remo, ao longo do cais da Avenida Botafogo, e participava de um banquete oferecido pela municipalidade em companhia do Ministro da Agricultura.

A Gazeta de Notícias em 17 de março de 1909 continuava com sua campanha com manchetes estupefacentes: "Uma grande calamidade. O horrível flagelo da malária dizimando completamente regiões fluminenses, outrora salubérrimas".

Os fazendeiros da região propuseram uma ação contra a Light por conta das inundações que transformaram suas propriedades em brejos. Em janeiro de 1912, a Light informava que o Sr. Luiz de Moraes, bisneto dos barões do Piraí, filho do médico e fazendeiro Francisco Gonçalves de Moraes, proprietário de 2 mil alqueires de terras na serra de Mangaratiba, havia procurado a empresa para vender suas terras por um módico preço de 350\$ o alqueire. O fato foi desmentido pela família Breves Moraes. Ainda em julho de 1912, a Light obteve ganho de causa, com a Justiça Federal, que julgou improcedente o pedido dos reclamantes, ou seja, o valor de 950:000\$000.

Em 12 de agosto de 1913, Luiz de Moraes, vereador, renunciava a presidência da Câmara de São João Marcos, por motivos de saúde, fazendo ardentes e sinceros votos para que sejam restauradas em nossa terra as garantias constitucionais de vida e de propriedade que desapareceram dentre nós, desde que a Companhia Light and Power aqui construiu a celeberrima

represa de Ribeirão das Lages. Seu substituto legal foi Orlando Breves de Assumpção Rego.

Os jornais denunciavam, com o título "*O novo atentado. Outra pretensão da Light. Ressurge a represa da morte.*", que a *Rio de Janeiro Tramway Light and Power Co.* proprietária das instalações hidroelétricas do Ribeirão das Lages, queria obter do governo do Estado uma alteração radical da concessão obtida em 1907, para desviar do seu leito natural as águas do Rio Pirai.

O Dr. Alfredo Backer, presidente do Estado do Rio de Janeiro, assinou ontem, o ato que nomeia como suplente do juiz municipal de São João Marcos, o coronel Cândido Pereira Passos, irmão do ex-prefeito do Distrito Federal.

A Gazeta de Notícias de 21 de fevereiro de 1911 destacava o centenário da fundação de São João Marcos, apesar da terrível epidemia oriunda da represa da Light que dizimou centenas de vidas e, da miséria e decadência do lugar. Lembrava que aquele modesto recanto da pátria brasileira serviu de berço para notáveis, entre eles, o notável e popularíssimo Dr. Francisco Pereira Passos, filho do barão de Mangaratiba, que transformou a cidade do Rio de Janeiro, deixando-a conhecida em todo mundo civilizado.

O século de Pereira Passos. Efemérides. Uma nova sociedade.

Francisco Pereira Passos viveu muito para os padrões de sua época. Atravessou um século e no ocaso de sua vida, como prefeito do Distrito Federal, propiciou ao povo carioca uma cidade renovada. Acompanhou as mudanças da cidade, seus hábitos, costumes e esperanças. Grande incentivador dos esportes, durante sua administração, o futebol tomou forma e caiu no gosto popular com a criação do Fluminense Football Club em 1902, o Clube de Regatas Vasco da Gama em 1903, e o Botafogo Football Club e Bangu Atlético Clube são criados em 1904. Passados alguns anos, o Clube de Regatas do Flamengo abriu sua seção de futebol com a chegada de um grupo de dissidentes do Fluminense. Ainda em 1903 a Prefeitura concede a primeira licença para um automóvel circular na cidade.

Preocupado com a higiene pública, o prefeito baixa inúmeros decretos, organizando o sistema de comercialização de produtos nas ruas. O sistema de feiras livres que vemos até hoje, foi inaugurado no dia 13 de outubro de 1904.

Em 1906, Passos solicita ao poeta Olavo Bilac a composição de um poema em homenagem à Bandeira. O professor Francisco Braga, da Escola Nacional de Música, criou uma melodia para a poesia de Bilac. Em 1906, o hino foi adotado pela prefeitura, passando, desde então, a ser cantado em todas as escolas do Rio de Janeiro. Aos poucos, sua execução estendeu-se às corporações militares e às demais unidades da Federação, transformando-se, extra-oficialmente, no Hino à Bandeira Nacional, conhecido de todos os brasileiros.

O carnaval, como grande manifestação popular, adequando-se aos novos costumes e posturas municipais, aconteciam na Rua do Ouvidor, e durante a

gestão Passos, são transferidos para a novíssima Avenida Central, atual Rio Branco. O povo, ironizando a limpeza da cidade remodelada, cria os famosos *blocos de sujos*. São criados os ranchos carnavalescos Ameno Resedá, do bairro da Glória e o Flor de Abacate. Em 1912 em função do falecimento do barão do Rio Branco o Carnaval é transferido para o mês de julho e novamente a cidade teve dois Carnavais.

Como prefeito, Passos construiu, inaugurou e iniciou projetos que tiveram sua marca e foram continuados até sua morte em março de 1913, como as inaugurações: do Obelisco na Avenida Central, da Avenida Atlântica em Copacabana, do túnel do Leme com acesso para Copacabana, da reconstrução do Palácio Monroe, da energia elétrica na cidade, do mercado Municipal na Praça XV, da Escola Nacional de Belas Artes, na atual Avenida Rio Branco, em frente ao Teatro Municipal.

Assistiu a criação da Associação Brasileira de Imprensa e a Revolta da Chibata, quando um grupo de marinheiros, liderados por João Cândido, assumiram o comando de embarcações ancoradas na Baía da Guanabara, revoltados por maus tratos de oficiais. Ainda chegou a ver o novo prédio da Biblioteca Nacional, na Avenida Rio Branco, o Cais do Porto do Rio de Janeiro e o bondinho do Pão de Açúcar atravessar suspenso por cabos, a Praia Vermelha em direção ao Morro da Urca, em outubro de 1912.

A remodelação da cidade executada por Pereira Passos, e o saneamento efetuado por Oswaldo Cruz influenciaram até na moda carioca. Antes, as sobrecasacas e cartolas entupiam a *urbs*. Depois deles, a moda ficou mais leve e mais confortável.

Dizia o Correio da Manhã num domingo de agosto de 1936:

"Na alvorada do século ainda há muitos do balcão, vendendo a mercadoria, com seus burricos pejados de hortaliças ou frutas, cruzando o logradouro público, levados pela rédea do nativo, amarelão e triste...

... para alegrar a alma indígena, uma procissãozinha do Corpo de Deus ou, então, um carnaval de arromba, obrigado à bisnaga, confetti, cerveja marca barbante e serpentina, na rua os três famosos clubs carnavalescos: Democráticos, Tenentes e Fenianos..."

"Tanta ansiedade de progresso ofende o homem conservador. O pobrezinho sofre. Alargar a rua do Uruguayana? Mas, isso é ofender a tradição! Retirar-se as grades dos jardins públicos? Que horror! Proibir que cruzem pelas ruas centrais o vendedor de frituras e mocotós, o homem do peru da roda boa e o da vaca leiteira? Mas isso é atentar contra o direito do pobre comerciante a quem o país deve seu enorme progresso!"

O prefeito Passos não se limitava à administração. Exercia com frequência o papel de fiscal. Certa vez, um comerciante procurou o prefeito e com a intimação que o obrigava a pintar a fachada de sua casa comercial, inquiriu: *"Não posso pintá-la porque é de azulejos!"* exclamou. Ao que Passos

retrucou: *"Mas aquela cor de chocolate é sujeira? Então mande lavá-la, seu porco!"*. Na inauguração do túnel em Copacabana, após o discurso, a comissão organizadora do evento soltou foguetes, comemorando a abertura do novo caminho. Passos, repreendeu-os e multou-os, pois havia baixado portaria que proibia a soltura de foguetes e balões dentro da cidade. Classificava essa prática chinesa de perigosa e bárbara.

Passos tinha orgulho de seu sangue índio, originário de sua avó. Em sua casa, mandou incrustar na fachada uma majestosa imagem da Pátria com a figura de um índio, que considerava o cerne da nacionalidade.

A morte de Pereira Passos. O reconhecimento e as homenagens ao remodelador da cidade do Rio de Janeiro.

O título "Consternação na cidade. Manifestações de pesar", publicado no jornal Imparcial de 4 de março de 1913, definem o sentimento que se abateu com a notícia da morte do prefeito Pereira Passos. O prefeito da cidade do Rio de Janeiro, general Bento Ribeiro, suspendeu o expediente e determinou luto de 7 dias, e solicitou a permissão da família para fazer o funeral por conta da municipalidade. Entre outras providências, na Avenida Beira Mar, será colocado o busto do prefeito transformador da cidade. O Dr. Paulo de Frontin, diretor da Central do Brasil, determinou que a bandeira nacional fosse hasteada no edifício e telegrafou aos Drs. Oliveira Passos e Paulo Passos, filhos do ilustre prefeito, apresentando os pêsames. O Dr. Paulo Passos, filho mais velho, não se encontrava na cidade. Tinha ido a Caxambu para fazer uso das águas medicinais. Segundo o médico da família, o ex prefeito sofria do coração, e ninguém suspeitava que a viagem para a Europa, em companhia das filhas e netos fosse terminar de maneira trágica.

Diversas instituições se associaram às homenagens: O Instituto Comercial, o Colégio Pedro II, Associação de Imprensa e casas comerciais cerraram suas portas. Os jornais de Buenos Aires lamentaram a morte do ex-prefeito, publicando sua biografia e retrato, reconhecendo os grandes serviços prestados à municipalidade do Rio de Janeiro, bem como o embelezamento da cidade. De São Paulo, o Dr. Rodrigues Alves ex presidente, enviou condolências à família pelo infausto acontecimento, assim como o Presidente da República Marechal Hermes da Fonseca.

Outra publicação, "A Época", de segunda feira, 3 de março de 1913, estampava em manchete de primeira página: "Dr. Francisco Pereira Passos - faleceu, a bordo do "Araguaya", na altura de Tenerife, o grande remodelador da Capital Federal".

O Dr. Pereira Passos grangeou a larga popularidade que o envolvia em grandes auras de sympathy, como administrador enérgico, compreendedor, de uma extraordinária capacidade para o trabalho, muito rara nos filhos deste país que fatalidades ethnicas e mesológicas relegaram à indolência.

Continua o jornal: *"Aquelles nossos velhos hábitos de antanho, radical e de macambuzios e retrahidos que eramos, buscando as ruas só nas três grandes festas do anno, passámos a ser o povo alegre, vivaz, sempre ancioso de grandes divertimentos que hoje somos. A vida intensa do Rio moderno, é um corollário lógico, infugível da grande obra de Pereira Passos, fazendo de uma cidade colonial a esplendorosa urbs que faz hoje o encantamento de quantos a visitam."*

Os proprietários da Drogaria Granado & Co. eram muito amigos do ex prefeito Passos. Almoçavam quase que diariamente. Em homenagem ao egrégio criador do novo Rio, inauguraram um busto de bronze naquele estabelecimento comercial da Rua Primeiro de Março, no dia 13 de junho de 1911. Hoje, os Srs. Granado mandaram cobrir o busto de crepe e associaram-se às diversas homenagens prestadas.

A diretoria do Club de Natação e Regatas, em virtude do passamento de seu sócio benemérito Dr. Francisco Pereira Passos, resolveu em sessão extraordinária, tomar luto por oito dias e manter seu pavilhão hasteado a meio pau. Na igreja Madeleine em Paris rezou-se missa fúnebre pela alma de Pereira Passos. Além de membros da família, compareceram os Srs. Olavo Bilac, Medeiros e Albuquerque, o pintor Madruga, Francisco Guimarães e muitos outros membros da colônia brasileira aqui domiciliados. A legação e o consulado brasileiro fizeram-se representar. A Revista da Semana, em sua crônica, registrou no dia do enterro do grande prefeito: "... austero ex-Diretor da Central do Brasil, grande Hasselman carioca soube incutir no ânimo do povo o verdadeiro sentimento do Belo e do Bom, como apóstolo da Arte e da Higiene".

O Pharol, quinta feira, 6 de março de 1913 - Um telegrama de Lisboa do correspondente especial de A Notícia, informava que durante a viagem o Dr. Passos passou perfeitamente bem até a meia noite, hora em que se recolhendo ao camarote caiu fulminado por uma síncope cardíaca. O Dr. Victor Godinho, acudindo imediatamente, nada pode fazer porque a morte fora fulminante. Um sacerdote que viajava no Araguaya encomendou o corpo que foi embalsamado pelo Dr. Godinho, auxiliado por um médico espanhol e posto em câmara ardente.

A chegada a este porto, diz o correspondente em Lisboa, *"... o Araguaya trazia a meia adriça as bandeiras inglesas e brasileira. Uma lanchar conduzindo o auxiliar do consulado brasileiro, os representantes de A Notícia e Gazeta de Notícias, se dirigiu pela madrugada para o Araguaya onde apresentaram condolências à família. Às 11 horas da manhã devem seguir para a bordo o ministro e pessoal da legação do consulado e colônia brasileira, afim de transportar o cadáver para a terra, realizando em seguida o funeral.*

O corpo do Dr. Pereira Passos foi embalsamado a bordo do navio Araguaya pelos médicos e seguiu para Lisboa, onde retornará para o Rio de Janeiro. A família do morto, acompanhará o traslado de Lisboa". A Serraria Passos, de propriedade da família, recebeu o seguinte radiograma: "Prepara o Paulo e Chico e científica-os do fallecimento de seu pae hoje, subitamente. Pezames - Torres."

A companhia dramática de teatro Pereira da Costa, atualmente em pleno sucesso no teatro Recreio, fará sua despedida dando um espetáculo cujo resultado líquido será revertido em favor da estátua do grande brasileiro Pereira Passos, grande reformador da nossa capital. Para essa noite, a companhia levará a cena uma das obras primas de Arthur Azevedo, "O Dote". Nos papéis principais estarão os artistas Pereira Costa, Alzira Leão e Chayes Florenece. Participaram da comissão o comendador Guimarães e os atores Cesar Lima e Pereira Costa.

Pereira Passos serviu de modelo para a confecção de um busto de bronze pelo grande artista Rodolpho Bernadelli. Quando a obra ficou pronta, em visita ao ateliê do mestre, Passos manifestou o desejo que após sua morte, fosse colocado em cima de seu túmulo.

Anexo: Principais Obras da Administração Pereira Passos como prefeito do Distrito Federal.

Em 1903:

- ◇ inauguração do Pavilhão da Praça XV (21/06);
- ◇ prolongamento da Rua do Sacramento (atual Avenida Passos) até a Rua Marechal Floriano (27/06);
- ◇ inauguração do Jardim do Alto da Boa Vista (11/10);
- ◇ início do alargamento da antiga Rua da Prainha - atual Rua do Acre;

Em 1904:

- ◇ término do alargamento da antiga Rua da Prainha - atual Rua do Acre (fevereiro);
- ◇ demolições do morro do Castelo (08/03);
- ◇ construção do Aquário do Passeio Público (18/09);
- ◇ Melhoramento da Rua 13 de Maio.

Em 1905:

- ◇ início da construção do Theatro Municipal (03/01);
- ◇ inauguração da nova estrada de rodagem da Tijuca (04/01);
- ◇ alargamento e prolongamento da rua Marechal Floriano até o largo de Santa Rita (02/02);
- ◇ decreto de alargamento da Rua do Catete (28/04);
- ◇ alargamento e prolongamento da Rua Uruguaiana (setembro);
- ◇ Decreto de construção da Avenida Atlântica em Copacabana (04/11);
- ◇ inauguração da Avenida Central (atual Av. Rio Branco), marco da Administração Pereira Passos (15/11);
- ◇ inauguração da Escola-Modelo Tiradentes (24/11);

- ◇ Decreto de abertura da Rua Gomes Freire de Andrade, entre a Rua do Riachuelo e a do Núncio (29/12);
- ◇ Decreto de abertura da Avenida Maracanã (30/12).

Em 1906:

- ◇ Alargamento da Rua da Carioca (janeiro e fevereiro);
- ◇ inauguração da fonte do Jardim da Glória (24/02);
- ◇ inauguração da nova Fortaleza na Ilha de Lage (28/06);
- ◇ inauguração do palácio da exposição permanente de São Luiz (futuro Palácio do Monroe), para os trabalhos da 3ª Conferência Pan-Americana (22/07);
- ◇ inauguração do alargamento da Rua Sete de Setembro no trecho entre a Av. Central e 1º de Março (06/09);
- ◇ conclusão das obras de melhoramentos do porto do Rio de Janeiro e do Canal do Mangue (09/11);
- ◇ inauguração das obras de melhoramento e embelezamento do Campo de São Cristóvão - jardim e escola pública (11/11);
- ◇ inauguração da Avenida Beira-Mar (23/11); melhoramento do Largo da Carioca;
- ◇ inaugurações dos quartéis do Méier, da Saúde, São Cristóvão e Botafogo;
- ◇ aterramento das praias do Flamengo e Botafogo, com construção de jardins;
- ◇ Construção do Pavilhão Mourisco, em Botafogo;
- ◇ construção do Restaurante Mourisco, próximo à estação das barcas, no Centro; melhorias no abastecimento de água para a capital.

NOTAS PARA OS VAGÕES DO TREM:

O Dr. Pereira Passos alertava que para a construção de uma estrada de ferro, as condições de clima, relevo e vegetação eram tão influentes nesse processo que: *“Reconhecer o terreno é o primeiro trabalho do engenheiro incumbido de fazer explorações para a construção de um caminho ou de uma estrada de ferro.”*

O engenheiro Passos, em 1868, teve um papel de relevância na integração da primeira malha ferroviária nordestina, trabalhando como substituto de J. Whitaker na comissão encarregada dos estudos e exploração do traçado de prolongamento da Estrada de Ferro D. Pedro II até o Rio São Francisco. No ano seguinte foi nomeado Engenheiro-Presidente da Estrada de Ferro D. Pedro II.

No tempo em que permaneceu na Europa, Passos visitou vários países e pode ver de perto o progresso da engenharia de estradas de ferro. No Monte Righi, na Suíça, ficou impressionado com o sistema de cremalheira que impulsionava o trem em rampas de mais de 200 metros. A expansão da primeira estrada de ferro do Brasil, iniciada pelo barão de Mauá, foi obra de Pereira Passos, na subida da serra da Cidade Imperial, ligando a Raiz da Serra a Petrópolis, utilizando o sistema de cremalheira.

Durante sua estada em Paris, Pereira Passos, no inverno de 1880 a 1881, freqüentou cursos na Sorbonne e no Collège de France e escreveu uma nota contendo "Renseignements statistiques sur les chemins de fer au Bresil", que foi publicada na Revue Generale des Chemins de Fer em julho de 1881.

O pasquim "Tagarela", de 3 de janeiro de 1903 saudava o "Novo Prefeito Dictador": *"...não é com medo da sua dictadura que applaudimos a nomeação do Dr. Pereira Passos... Um homem assim direito, só pode causar pavor ao anarchisante parasitismo político que está agarrado à seiva municipal e não ao bom funccionalismo que desprestigiado e desamparado vive em vergonhosa miséria e descrédito a espera do dia de... juízo."*

"A Estação", um suplemento literário, de 15 de abril de 1903, tecia elogios na "Chroniqueta": *"... só faço votos para que o Dr. Pereira Passos, quando de lá sahir, não deixe ficar nenhum dinheiro... Empregue até o último tostão em benefício desta infeliz cidade que de tantos melhoramentos precisa. Em vez de deixar os cofres municipaes providos, que deixe a cidade beneficiada... Ficou agora provado que o ser bom prefeito é questão de boa vontade, energia, inteligência e boa fé."*

A Gazeta da Noite deu ênfase à inauguração da Estação Marítima da estrada de ferro D. Pedro II na Gamboa, que foi um marco da administração de Pereira Passos. Um túnel de 82 metros de comprimento, aberto em rocha viva e o extenso cais foram vistoriados por Suas Majestades Imperiais. O trem inaugural, composto de vários carros e *wagons* americanos, sendo um descoberto para que Suas Majestades pudesse ver a obra. Ao término da visita, depois de um *lunch*, a comitiva imperial tomou o trem para a Estação Central e foram para a Quinta da Boa Vista.

Na inauguração da Estrada de Ferro do Corcovado realizou-se um dos sonhos do engenheiro Francisco Pereira Passos para a cidade do Rio de Janeiro. Às 5 horas da tarde, do dia 09 de outubro de 1884, segundo a Gazeta de Notícias do dia seguinte, na presença de Suas Majestades Imperiais, que subiram em carro descoberto, acompanhados dos Srs. Conde e Condessa d'Eu, os príncipes, seus filhos, o conde de Iguazu, o conselheiro Travassos, o barão de Souza Prates, o Sr. Ministro da Agricultura, o comandante do piquete imperial e o Sr. Dr. Bulhões

para apreciar a obra e a belíssima paisagem. Acompanhavam-no os Diretores da estrada Dr. Pereira Passos e os comendadores Chaves Faria e Fonseca.

Rio de Janeiro, 19 de junho de 2013
Aloysio Clemente Breves Beiler

Exposição a partir do próximo dia 25 de setembro, na Galeria do Centro Cultural Light, Rio de Janeiro.

Instituto Cultural Light

ICCV – Instituto Cultural Cidade Viva

Texto base e pesquisa histórica: Aloysio Clemente Breves Beiler