**Francisco Pereira Passos (1836-1913)**

*Manoel Carlos Pinheiro*

*Instituto Pereira Passos*

Nasceu em 29 de agosto de 1836, no Município de Piraí, Estado do Rio de Janeiro. Faleceu em 12 de março de 1913, a bordo do navio Araguaia, em viagem para a Europa. Filho de Antônio Pereira Passos, o Barão de Mangaratiba, e Dona Clara Oliveira Passos, Francisco foi criado numa grande fazenda de café, nomeada “Fazenda do Bálsamo”, situada no município fluminense de São João Marcos que, antes de ser elevado à condição de vila por D. João VI em 1813, pertencera à vila e município de Resende e atualmente é distrito de Rio Claro.

Como outros jovens bem nascidos de seu tempo, Pereira Passos ingressou na carreira diplomática e, em 1857, foi nomeado adido à legação brasileira em Paris, onde permaneceu até fins de 1860. Neste período, completou seus estudos de Engenharia na École Nationale des Ponts et Chaussées, na qual foi admitido em 04 de setembro de 1858 e freqüentou, como ouvinte, os cursos de arquitetura, estradas de ferro, portos de mar, canais e melhoramentos de rios navegáveis, direito administrativo e economia política. Praticou depois como Engenheiro na construção da Estrada de Ferro Paris-Lion-Mediterranée, nas obras do porto de Marselha e na abertura do túnel no monte Cennis. Também assistiu a uma das fases mais delicadas da reforma empreendida por Georges Eugène Haussmann, Prefeito do Departamento de Seine (1853-1870) nomeado por Napoleão III. Sob o calor e os auspícios da Revolução Liberal de 1848, dos escombros dos bairros populares mais densos de Paris, arrasados, viu emergirem os contornos da nova metrópole que serviria, mundialmente, de modelo para renovações urbanas similares. No período de dezoito anos (1852 a 1870), Georges Eugène Haussmann remodelou todo o espaço urbano de Paris, envolto na necessidade de conter o crescimento das jornadas proletárias e impor a nova ordem social e política, pois a econômica já se desenvolvia. Deste cenário político pode-se dizer que emergiu o urbanismo francês em sua versão moderna - baseado em ruas largas, grandes avenidas e bulevares...

O Engenheiro Pereira Passos

Os contatos com a Europa foram decisivos em dois aspectos fundamentais da formação profissional de Pereira Passos: a Engenharia Ferroviária e o Urbanismo.

De volta ao Brasil, em 1860, Pereira Passos dedicou-se à construção e à expansão da malha ferroviária brasileira, num momento em que a economia cafeeira crescia em importância. Foi partícipe na construção da ferrovia Santos-Jundiaí, inaugurada em 1867, que muitos embaraços traria ao Império. 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 (1868), trabalhou decisivamente na integração da primeira à malha ferroviária nordestina, em conseqüência, em setembro de 1869, foi nomeado Engenheiro-Presidente da E. F. D. Pedro II.

Em 10 de dezembro de 1870, foi alçado ao cargo de consultor técnico do Ministério da Agricultura e Obras Públicas. No ano seguinte, em companhia do Barão de Mauá, viajou novamente à Europa, na condição de Inspetor Especial das Estradas de Ferro subvencionadas pelo governo imperial, o qual confiou-lhe a delicada missão de firmar, em Londres, um acordo liqüidando a questão do "capital garantido" à E.F. São Paulo Railway, que ligava Santos a Jundiaí. Permaneceu na Europa até a assinatura definitiva do acordo em 1873.

Sua outra tarefa na Europa teve um caráter mais técnico. Durante a sua permanência em Londres, Pereira Passos teve oportunidade de visitar vários países da Europa. Na Suíça, conheceu a estrada de ferro que subia o Monte Righi, com rampas de até 200, utilizando um sistema novo, com trilho central dotado de encaixes, nos quais uma roda dentada se apoiava para impulsionar o trem. A pedido de Mauá, Pereira Passos estudou este sistema, mais tarde usado na subida da serra para Petrópolis. O primeiro trecho foi construído por iniciativa de Mauá e ligava Porto Mauá a Raiz da Serra. Foi a primeira estrada de ferro construída no Brasil. Pereira Passos usou esta técnica, de cremalheira, na expansão do trecho entre Raiz da Serra e Petrópolis - cidade onde morou em seu retorno ao Brasil - e na construção, em 1882, da primeira estrada de ferro turística do país, a Estrada de Ferro Corcovado.

Nesta mesma época, a convite do Barão de Mauá, Pereira Passos adquiriu e assumiu a direção do Arsenal de Ponta da Areia, inaugurado pelo próprio Mauá dez anos antes e em condições precárias desde o fim da Guerra do Paraguai. Modernizado por Pereira Passos, o arsenal passou também a produzir trilhos, vagões etc. Mas, por ausência de uma política protecionista, voltada aos interesses nacionais, a empresa sucumbiu, anos depois, frente à concorrência externa e aos ventos de liberalismo econômico.

Continuando sua escalada pública, em 1874 foi nomeado Engenheiro do Ministério do Império, presidido então pelo Conselheiro João Alfredo - conhecido por seus ideais abolicionistas. Com o novo cargo, Pereira Passos ficou com a incumbência de acompanhar todas as obras de engenharia do governo imperial.

Um pouco mais tarde, por solicitação do Conselheiro, Pereira Passos integrou a comissão responsável por apresentar um plano geral de reformulação urbana para a capital, que deveria prever alargamentos de ruas, construções de grandes avenidas, arrasamentos de morros, canalizações de rios e mangues e outras medidas de grande impacto para uma cidade “reconhecidamente insalubre e exposta a toda sorte de doenças e epidemias”.

Do levantamento, realizado nos anos 1875 e 1876, resultaram dois relatórios extremamente minuciosos que serviram de esboço para o futuro plano diretor da cidade - sob a Administração Pereira Passos.

Entre 1876 e 1880, Pereira Passos dirigiu a E.F. D. Pedro II. No período, conduziu a ampliação da estação da Corte e as construções do ramal ferroviário e da estação marítima, na Gamboa. Este complexo foi inaugurado em junho de 1880.

Neste ano, Pereira Passos viajou de novo para a Europa. Durante sua estada em Paris, no inverno de 1880 a 1881, freqüentou cursos na Sorbonne e no Collége 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. Na mesma ocasião, visitou fábricas, empresas de transporte, siderúrgicas e obras públicas na Bélgica e na Holanda. Em abril de 1881, foi contratado como engenheiro consultor pela Compagnie Générale de Chemins de Fer Brésiliens que detinha os direitos para a construção de uma ferrovia no Paraná, ligando o porto de Paranaguá à capital da província, Curitiba.

Ao regressar ao Brasil, com plenos poderes para resolver todos os assuntos técnicos relativos à ferrovia do Paraná, Pereira Passos fixou-se naquela província, e, em 1882, após a ferrovia entrar em operação, voltou ao Rio de Janeiro e assumiu a presidência da Companhia de Carris de São Cristóvão, em substituição ao Visconde de Taunay. Em 1884, após sanear a empresa, propôs aos seus maiores acionistas a aquisição do projeto do italiano Giuseppe Fogliani, de construção de uma grande avenida. A proposta foi aprovada pelos trinta maiores acionistas, a concessão foi obtida, mas a idéia não chegou a sair do papel. Contudo, era uma antecipação da futura Avenida Central, que seria construída em sua gestão como prefeito da capital da república, vinte anos depois, tornando-se o grande marco de sua administração.

Após diversas proposições, segundo Vaz e Cardoso, foi “o projeto de Bernard Savaget, de 1890, que deu a melhor solução para a nova avenida: uma pequena inclinação em relação às demais ruas permitiria à Avenida passar rente às encostas dos morros, sem túneis ou arrasamentos”. Vencera a proposta de mar a mar, centrada na valorização do porto do Rio.

No período republicano, Pereira Passos foi designado fiscal na construção da Estrada de Ferro Bahia - São Francisco, de 573km de extensão, inaugurada em 1896.

O prefeito Pereira Passos

Nomeado em 30 de dezembro de 1902, Pereira Passos assumiu no mesmo dia e, desde os primeiros momentos, iniciou uma série de atos e decretos com o propósito de extirpar velhos hábitos citadinos e impor uma disciplina consoante à nova ordem republicana, comprometida que estava com os capitais franceses e ingleses em sua fase imperialista - calcada no escoamento da produção fabril e na exportação de capitais.

Exemplares neste particular foram os decretos de 09 de janeiro de 1903 que proibiram, no Centro da Cidade, o comércio ambulante de leite, 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.

Outro decreto suspendeu construções e obras de reforma, em quinze freguesias da cidade, sem licença da Prefeitura. O decreto de 11 de abril de 1903 regulou a “apanha e extinção de cães vadios”. Como resultado, foram capturados 2.212 cães só entre abril e maio daquele ano, chegando a mais de vinte mil cães, dois anos depois. Outras proibições decretadas: esmola nas ruas, pingentes dos bondes, cuspidura no assoalho do bonde e criação de porcos no Distrito Federal.

Após alguma preparação de campo, iniciou-se, ainda naquele abril, um pequeno ensaio de demolições para alargamento e extensão de ruas e avenidas. Quase ao mesmo tempo foi apresentado o plano de remodelação da cidade.

As ações republicanas se pautavam no discurso sobre a necessidade de sanear e higienizar a cidade, livrá-la das doenças, impor à população novos hábitos e atitudes, condizentes com as descobertas recentes da Biologia e da Medicina, ampliar espaços, ordená-los, embelezá-los, modernizá-los. É claro que, por trás desta ideologia, estava a consolidação, entre outros, dos interesses: da oligarquia cafeeira, de escoamento de sua produção com ampliação das estradas de ferro e do Porto do Rio; das construtoras francesas; das companhias inglesas de energia e bondes; e da nascente indústria automobilística norte-americana.

Marcado por um conjunto grande de demolições, 1904 foi um ano de insatisfações e muitos questionamentos jurídicos, efetuados, sobretudo, por moradores e comerciantes do Centro. Ao mesmo tempo, Pereira Passos sofreu pesadas críticas da imprensa, o que, aliás, foi uma constante em seu governo.

O processo de desapropriação e despejo, aliado à instauração da vacinação obrigatória, liderada pelo ministro Oswaldo Cruz, redundou na Revolta da Vacina, iniciada em 14 de novembro de 1904, após a revolta da Escola Militar na Praia Vermelha. Com forte adesão popular, a revolta durou sete dias e resultou na decretação de estado de sítio, prorrogado por Pereira Passos até fevereiro de 1905, e no desterro dos insurretos (os chamados “quebra-lampiões”) para o Acre.

No ano de 1905, novas ações repressivas e taxativas foram adotadas a fim de garantirem o grosso das inaugurações do ano seguinte, o último do seu mandato, tais como: desapropriações e demolições, a política do “Bota-Abaixo”; criação de um imposto de 25% para a renovação do calçamento das ruas, cobrado aos proprietários de imóveis; etc.

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.

Apesar das críticas, é inegável que o mandato de Pereira Passos mudou definitivamente o perfil da Cidade, deixando-a remodelada e saneada. Sua atuação privilegiou as regiões que atualmente compõem as Áreas de Planejamento 1 e 2 e resultou num incrível e colossal remodelamento da cidade. Dentro de uma perspectiva ideológica pragmático-positivista e de evidente compromisso com os capitais franceses e ingleses, a "cidade colonial" cedeu lugar, de forma definitiva, à "cidade burguesa", moderna, do século XX, que tinha como parâmetros as metrópoles européias.

Principais Obras da Administração Pereira Passos

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;

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.

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).

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 da 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.

Além destas, merecem registro: melhoramentos da zona suburbana do Distrito Federal; saneamento da Cidade; arborização de diversas áreas da cidade; renovação do calçamento da cidade; e inauguração de calçamento asfáltico; alargamento da Rua Camerino; abertura da Avenida Salvador de Sá; canalização do Rio Carioca (da Praça José de Alencar ao Cosme Velho); construção da Avenida Atlântica; inauguração da Escola-Modelo Rodrigues Alves, no Catete; liberação de verbas para a construção da Biblioteca Nacional; início da construção do novo edifício da Escola Nacional de Belas Artes; e início das obras do edifício do Congresso Nacional.

**Realizações de Pereira Passos**

**O Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro**

O Plano de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro foi elaborado, entre 1875 e 1876, pela Comissão de Melhoramentos dirigida por Pereira Passos, que o implementou, cerca de trinta anos depois, na condição de Prefeito. As grandes obras preconizadas pela comissão - de salubridade e saneamento, abertura e alargamento de ruas, criação de praças e parques, retificação e embelezamento de logradouros, canalização de rios, obras viárias, remodelação arquitetônica das edificações e outras - mudariam o aspecto do Rio. Nas palavras do próprio Pereira Passos, as "ruas estreitas, sobrecarregadas de um tráfego intenso, sem ventilação bastante, sem árvores purificadoras e ladeadas de prédios anti-higiênicos" deveriam dar lugar a "vias de comunicação duplas e arejadas". As avenidas tornaram-se o principal instrumento da remodelação da cidade, atendendo a dois objetivos: a circulação urbana e a transformação das formas sociais de ocupação dos espaços abertos pelas novas artérias. A reforma urbana desafogou o intenso tráfego entre o Centro e os diversos bairros da cidade. Porém a questão da circulação urbana não se restringia à estrutura física da cidade, mas também os meios de transporte, considerados incompatíveis com o tráfego urbano. A Prefeitura promoveu, então, a regulamentação do transporte de carga, com alteração nas dimensões de veículos, proibição de rodas que esburacassem as ruas e interdição de veículos de tração animal que sujassem os logradouros. Além disto, propiciou a modernização da estrutura dos serviços públicos, com reorganização das redes subterrâneas de abastecimento de água e gás, o esgotamento sanitário, as redes aéreas de telegrafia e telefonia e, ainda, a previsão de postes de iluminação elétrica pública. Outro aspecto da reforma urbana foi o banimento de atividades rurais, como estábulos, criadouros e hortas, do centro da cidade. Em nome da higiene e da beleza foram proibidos os antigos quiosques de madeira que vendiam alimentos e a exposição de artigos em umbrais e vãos de portas em vias públicas, permitidos apenas em vitrines. A Prefeitura também reprimiu o que considerou como maus hábitos e costumes: urinar e cuspir nas ruas, embaralhar cabos de energia elétrica, acender fogueiras, soltar fogos de artifícios, pipas e balões, festas populares, sagradas e profanas, como: carnaval, batuque, serenata, cultos afro-brasileiros e bumba-meu-boi. Projeto de lei encaminhado ao Conselho Municipal visava acabar "a vergonha e a imundície injustificáveis dos em mangas-de-camisa e descalços nas ruas da cidade". Após a reurbanização, a Cidade do Rio de Janeiro, anteriormente marcada por traços coloniais, deixou de ser conhecida como “Capital da Morte” e passou a ser chamada de “Cidade Maravilhosa”.

**Cidade mapeada**

Na virada do século XIX para o XX, os esforços de redefinição do ambiente urbano caracterizaram os projetos de intervenção urbanística da administração municipal, com reflexo na produção cartográfica sobre a cidade. A renovação modernizadora do espaço urbano da Administração Pereira Passos redefiniu os parâmetros da imagem cartográfica do Rio de Janeiro.

Pereira Passos, num dos primeiros atos como prefeito, incorporou a Comissão da Carta Cadastral à Diretoria de Obras e Viação, submetendo a cartografia ao programa de obras da Prefeitura. Em 1903, uma carta foi incluída no texto da mensagem do prefeito que anunciava seu plano de reformas urbanas. Também o relatório de conclusão de trabalhos, a Mensagem de Ouro, de setembro de 1906, incluiu a imagem cartográfica da cidade que registrava a intervenção urbanística realizada. A mesma base cartográfica, elaborada pela Comissão da Carta Cadastral, serviu a inúmeras outras plantas publicadas no mesmo período e nos anos seguintes. É importante frisar que estas plantas registraram uma imagem especial da cidade. Curiosamente, a paisagem natural foi incorporada nesta cartografia, destacando parques e praças arborizados, no seio do espaço urbano, e enfatizando os trabalhos de paisagismo no ambiente urbanizado. Além disto, o poder público recorreu à divulgação da ilustração cartográfica do seu programa de ações sociais, transformando a cartografia em instrumento legitimador das ações governamentais. Por isto mesmo, as áreas públicas, campo de ação do poder público, foram destacadas nas cartas elaboradas e o arruamento tornou-se o tema básico, com valorização de praças e ruas.

As plantas da Cidade do Rio de Janeiro dos primeiros anos do século XX têm como título: melhoramentos executados ou projetados. As plantas que apresentavam temas como arruamento, relevo e hidrografia, passaram a apresentar as obras em execução, não concluídas. Esta característica da imagem cartográfica confere uma natureza processual, ao contrário do caráter estático, em geral identificado com a geografia. Os novos mapas evidenciavam, como autores, a Prefeitura do Distrito Federal, associada ao nome de Pereira Passos e, em menor destaque, o Governo Federal. A imagem cartográfica abrangia a área que se estende do morro do Pasmado, junto à enseada de Botafogo, até a região próxima do canal do Mangue, alcançando o início do bairro de São Cristóvão, ou seja, a região diretamente afetada pelas reformas urbanas, excluindo as áreas não contempladas pelo projeto urbanístico, mas também sob controle do poder municipal. Se toda a área do município fosse incorporada à imagem da cidade, seria evidenciada a ação localizada, restrita, do Estado.

**A "Caderneta de Campo"**

Quando esteve em Londres (1870 a 1872), Pereira Passos publicou um livro intitulado Caderneta de Campo. Um trabalho notável de grande utilidade para os engenheiros brasileiros que se destinavam ao trabalho ferroviário e, mais tarde, aos engenheiros rodo­viários.

**A estrada de ferro de cremalheira**

Pereira Passos introduziu o uso do sistema com trilho central dotado de encaixes, nos quais uma roda dentada se apóia para impulsionar o trem, conhecido como cremalheira, no trecho entre Raiz da Serra e Petrópolis e na construção da Estrada de Ferro do Corcovado.

**A Estrada de Ferro Corcovado**

Esta foi a primeira estrada de ferro turística do Brasil. Foi um sonho que Pereira Passos acalentou durante muitos anos, juntamente com os engenheiros seus amigos, Marcelino Ramos, Lopes Ribeiro e João Teixeira Soares. Em 1872, de forma audaciosa, Pereira Passos constituiu a Cia. da E.F. do Corcovado considerado, na época, um empreendimento temerário.

**Hino à Bandeira Nacional**

O Boletim do 1º Trimestre de 1906 da Intendência Municipal, publicado pela Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística, da Prefeitura do Rio de Janeiro, apresenta a letra e a partitura do Hino à Bandeira. O Prefeito do Rio de Janeiro, Pereira Passos, solicitou ao poeta Olavo Bilac que compusesse um poema em homenagem à Bandeira, encarregando o professor Francisco Braga, da Escola Nacional de Música, de criar uma melodia apropriada à letra. 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.