

Nos trilhos da modernidade: os efeitos da reforma Agache na circulação pelo Rio de Janeiro

NILTON RODRIGUES JUNIOR*

Resumo

A reforma proposta pelo arquiteto Alfred Agache na década de 1930 para o Rio de Janeiro possibilitou uma nova forma de representar a cidade. O centro da capital federal antes ocupado por comerciantes, ambulantes, mendigos e moradores, foi sendo “limpo” para se tornar um espaço privilegiado para a circulação das representações sociais capitalistas. Antes desejado, o Centro passou a ser cercado por essas representações, construindo um imaginário citadino paradoxal de atratividade e de repulsa. Neste movimento, os dois elementos fundamentais foram a circulação, feita por meio dos bondes, e as novas formas de construir, principalmente as fachadas. O objetivo é refletir a respeito da circulação de pessoas pelo Centro e da formação das representações construídas.

Palavras-chave: Reforma urbana; Alfred Agache; Capitalismo; Bonde; Representações. Rio de Janeiro.

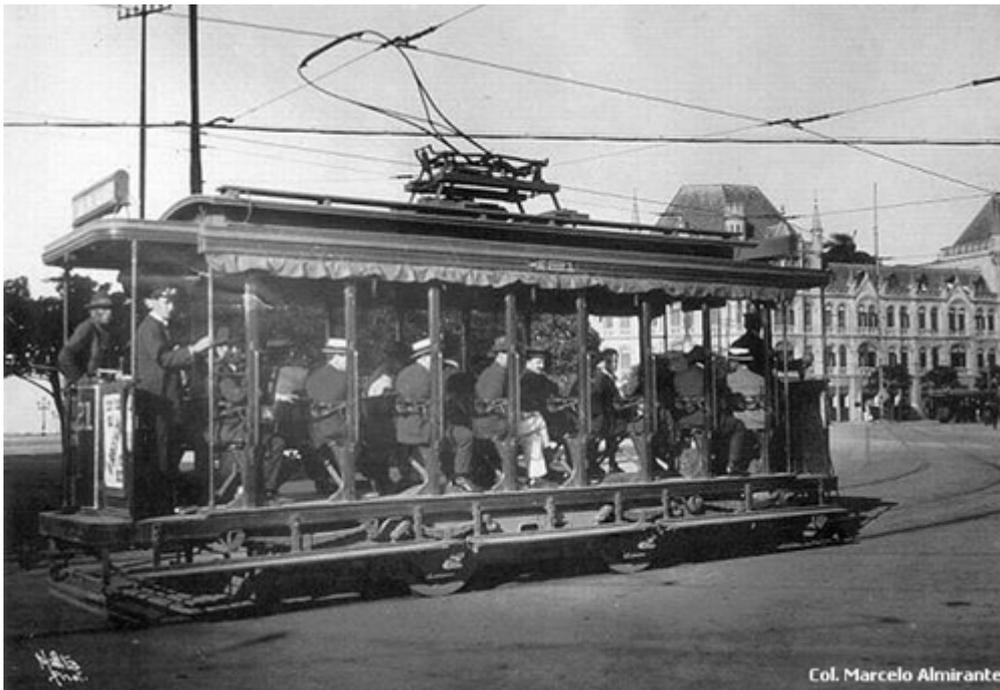
Abstract

The reform proposed by architect Alfred Agache in 1930 for Rio de Janeiro enabled a new way to represent the city. The center of the federal capital formerly occupied by traders, hawkers, beggars and residents, was being "clean" to become a privileged space for the movement of capitalist social representations. Before desired, the Center has become surrounded by these representations, building a paradoxical imaginary city of attractiveness and repulsion. In this movement, the two key elements were the movement made by the trams, and new ways to build, especially the fronts. The aim is to reflect on the movement of people to and from the training Center of the constructed representations

Key words: Urban reform; Alfred Agache; Capitalism; Tram; Representations; Rio de Janeiro.



* **NILTON RODRIGUES JUNIOR** é Pós Doutor em Antropologia Cultural pela Universidade Federal do Rio de Janeiro; professor da Faculdade Cenecista da Ilha do Governador.



1 – Introdução

Machado de Assis em uma crônica bem-humorada publicada no jornal *Gazeta de Notícias* em 4 de julho de 1883 apresentou “certas regras para uso dos que frequentam bondes”. O autor compôs dez artigos¹ motivado pelo “desenvolvimento que tem tido entre nós esse meio de transporte, essencialmente democrático”. Tais artigos, dos quais destaco o Art. VII – Das conversas –, servem para termos uma ideia do quanto esse meio de transporte ocasionou, como abaixo tentarei demonstrar, uma mudança nas representações sociais urbanas do Rio de Janeiro. Diz o referido Art. VII: “Quando duas pessoas, sentadas a distância, quiserem dizer alguma coisa em voz alta, terão cuidado de não gastar mais de quinze ou vinte palavras, e, em

todo caso, sem alusões maliciosas, principalmente se houver senhoras” (ASSIS, 1962, p. 184).

O bonde marcou uma época no cenário carioca. Cenas de pessoas andando nos estribos, lentidão no trânsito, trilhos marcando o cenário urbano. O Rio de Janeiro era marcado pelos bondes, os bondes marcaram o cenário urbano carioca. Este cenário urbano sofreu alguns impactos das reformas. As duas mais importantes foram a reforma Pereira Passos e a Reforma Agache. Este artigo trata desta última.

Uma avaliação do impacto do Plano Agache para a cidade do Rio de Janeiro não estaria completa se nela não se incluíssem dois aspectos: (i) a influência da arquitetura das fachadas e (ii) os efeitos dos transportes urbanos.

Meu objetivo com esse artigo é refletir sobre o segundo aspecto, articulando-o a formação de um imaginário urbano, que delimitou o espaço físico da cidade no início do século XX.

¹ (i) Dos encatarrados, (ii) Da posição das pernas, (iii) Da leitura dos jornais, (iv) Dos quebra-queixos, (v) Dos amoladores, (vi) Dos perdigotos, (vii) Das conversas, (viii) Das pessoas com morrinha, (ix) Da passagem às senhoras e (x) Do pagamento.

O Plano Agache, apesar de não ter sido completamente implementado, pois foi arquivado pelo Golpe do Estado Novo em 1937, contribuiu para que a Cidade do Rio de Janeiro pensasse, de forma racional, seus espaços urbanos e contribuiu, de forma magistral, para formação de novas representações sociais a respeito do cenário urbano e da formação da ideia de cidade. Alfred Hubert Donat Agache nasceu na França em 1875, tendo sido catedrático de História da Arte no *College Libre des Sciences Sociales* e professor da *École des Beaux-Arts* de Paris, especializado, que era, em problemas de habitação e urbanismo, sendo “o último urbanista a pensar a cidade como arquitetura” (CZAJKOWSKI, 2000, p. 18).

No final da década de 1920, Prado Junior, na época prefeito da cidade do Rio de Janeiro, encomendou um plano de urbanização ao arquiteto francês, que propôs (i) organizar o espaço urbano, embelezando o Centro e a Zona Sul, erradicando favelas, (ii) construir moradias populares nas periferias suburbanas² e (iii) recomendar para a parte central da cidade o monumentalismo, o ordenamento dos grandes prédios públicos e dos jardins juntos aos edifícios comerciais, a fim de exprimir os “ideais econômicos e sociais que caracterizam nossa época” (AGACHE, 1930, p. 85). Seu plano pretendia tratar temas emergentes como: (i) o transporte de massa, (ii) o favelamento, (iii) a habitação operária, (iv) o saneamento e o abastecimento de água da cidade e (v) as cidades satélites.

² Há uma diferença entre o Plano Pereira Passos e o Plano Agache no que se refere às moradias, pois o primeiro apesar de também querer livrar o centro das casas populares, não preconizou nada em substituição, deixando com que as populações “expulsas” do centro procurassem suas próprias soluções.

Todos eles articulados a partir de sua visão cosmopolita.

O pressuposto que orienta minha discussão é o de que no Plano Agache a cidade do Rio de Janeiro, enquanto mística, possuía uma “alma” própria, uma alma que falava e que ouvia, construindo, portanto, significações e representações para além de sua própria territorialidade, espraiando-se pelos cotidianos e lugares distantes do seu centro: as periferias. A cidade no Plano Agache possuía “características não apenas físicas, mas também psicológicas: não é só uma massa de edifícios e de vias; é uma cultura” (PIERSON, 1945, p. 271). Deste modo, é lícito supor que no Plano Agache havia a intenção de construir uma cultura cidadina no Rio de Janeiro, cultura essa arquitetada a partir do entendimento do habitar, da circulação e da utilização do espaço urbano. Essa cultura do habitar se materializava em diferentes metáforas históricas que relacionavam-se, principalmente, com as diferentes formas de ocupação e remodelamento do espaço físico de seu Centro.

2 – As reformas urbanas cariocas

A reforma Pereira Passos (1902 – 1906) teve como objetivo arejar o Centro da cidade do Rio de Janeiro, umas das ações principais foi a de facilitar a circulação por vias principais, principalmente pelo quadrilátero formado pelas ruas Primeiro de Março, Rodrigues Alves, Francisco Bicalho e Beira Mar, pelas quais se poderiam escoar (i) mercadorias do porto da Praça Mauá para as principais áreas de comercialização e (ii) pessoas que passaram a residir fora do Centro, mas que continuavam a ter que circular pelo Centro para deslocarem-se para seus

trabalhos. Após as medidas adotadas pela Reforma Pereira Passos que atingiu as moradias, principalmente os cortiços, mas também as residências das elites cariocas, retirando-as para as periferias, a circulação passou a ser um dos fatores importantes para a estrutura urbana carioca, pois tanto as classes pobres como a elite precisava se deslocar dos locais de residência – Zona Norte e Zona Sul – para o Centro, local de trabalho.

A Reforma Pereira Passos trouxe, portanto, um novo traçado urbano para a cidade, fortemente influenciado pelas ideias higienistas da época, abrindo novas ruas, alargando antigas, ajardinando o Centro, culminando, na gestão do Prefeito Carlos Sampaio, em 1922, com a derrubada do Morro do Castelo.

No entanto, a proposta da Reforma Pereira Passos não incluía uma divisão do Centro em duas partes como foi efetivada com a abertura da Avenida Central, atual Avenida Rio Branco, obra que não constava no plano original, mas sob a influência do Governo Federal do Presidente Rodrigues Alves, teve que ser implementada. A principal preocupação da Reforma Pereira Passos era a de manter a cidade “limpa”, fortalecendo seu núcleo urbano, criando representações cosmopolizadas.

Parece acertado assegurar que por meio das lógicas de alguns reformadores – Lauro Muller, Paulo de Frontin, Alfred Agache – o Centro da cidade foi sendo partido entre uma área dirigida para as elites, que tem na Cinelândia seu paradigma e, portanto, um núcleo fortemente marcado pela cultura – Biblioteca Nacional, Teatro Municipal, cinemas de luxo, Palácio Monroe e Museu de Belas Artes -; e outra área voltada para as classes trabalhadoras localizada, principalmente, a Rua

Marechal Floriano e Praça Tiradentes nas quais se concentravam as lojas de mercadorias de construção civil, de vestuários e calçados populares, os teatros populares e as principais linhas de bonde em direção à Zona Norte.

Essa divisão geográfica facilitou a formação de representações apoiadas na ideia de um Centro com dupla orientação urbana. Uma dirigida para Catete, Largo do Machado, Botafogo e Flamengo e outra para Meier, Grajaú, Engenho Novo e Madureira. Ambas representando diferentes espaços de moradia, serviços públicos, classes sociais e culturas. Entretanto, ambas estavam integradas ao Centro por meio das linhas férreas e dos bondes. Essa divisão estabelecida no plano geo-arquitetônico criou e sustentou algumas representações sobre o Centro, principalmente, como um lugar de não-moradia e de não-permanência, o que originou uma nova relação entre os moradores da cidade e o espaço urbano carioca.

Na Reforma Agache o Centro passou a fazer parte de um imaginário desejante cosmopolita, longe das representações pereirapassianas que tinham no Centro o lugar privilegiado de circulação, para o qual as pessoas se deslocavam e circulavam para verem e serem vistas. Na Reforma Agache o Centro passou a ser representado exclusivamente como um lugar de negócios, enquanto o lazer, a habitação e as relações face-a-face foram deslocadas para as franjas urbanas, ainda que essas franjas não possuíssem a mesma representação socioeconômica.

Por isso, não estou defendendo em meu artigo a ideia de que essa transferência populacional para as franjas urbanas foi decorrente, maquiavelicamente, de uma política de expulsão de pobres, em uma tentativa de “limpeza higienista

urbana”, o que poderia ser atribuído ao Plano Pereira Passos; no Plano Agache o que temos é um movimento de transformação das relações da população com o Centro da cidade, que incluía pobres e ricos, tendo em vista que ambos foram deslocados para as franjas, que veem sofrendo ao longo dos anos um movimento de hierarquização,

dividindo-as entre franjas da Zona Norte, lugar de pobres e as da Zona Sul, lugar de ricos. Neste movimento, o Centro passou a ser não somente o espaço de consumo de mercadorias, mas também um território propício a criar e manter determinadas representações sociais importantes, principalmente, as relacionadas ao Capitalismo emergente.



3 – Plano Agache

Apesar de não ser o objetivo deste artigo, será necessário fazer apontamentos a respeito das características arquitetônicas do Plano Agache, que facilitaram a criação e manutenção das representações sociais urbanas cariocas. Algumas de suas proposições, ainda que desarticuladas do conjunto, foram concretizadas. O fragmento urbano mais significativo desse legado foram os novos quarteirões

erguidos na Esplanada do Castelo. O sítio, privilegiadíssimo, entre o Centro velho e o mar, reúne o maior conjunto urbanístico-arquitetônico contínuo de obras de Art Déco carioca³. A

³ A Art Déco foi um estilo artístico com as seguintes características: (i) composição de matriz clássica, (ii) tratamento volumétrico com predominância de espaços cheios sobre os vazios, (iii) estruturas de concreto armado, com fachadas nobres, geralmente utilizando granito e mármore e (iv) iluminação férrea e cenografia (CZAJKOWSKI, 2000, p. 14). Sua influencia se

construção dos edifícios na Esplanada do Castelo e no seu entorno representou a formação de um imaginário urbano que remetia para a criação da ideia de monumentalização da cidade.

O espaço urbano do Centro, com “algum sentido de um significado amplo e objetivo que todos devem, em última análise, reconhecer” (HARVEY, 1994, p. 189), desempenhou um papel importantíssimo na formação das representações sociais, pois “diferentes formas de espacialização inibem ou facilitam processos de mudança social” (HARVEY, 1994, p. 192).

A proposta do Plano Agache de ocupar o espaço do Centro de forma racional, o que incluía necessariamente o transporte urbano, trouxe para a cidade do Rio de Janeiro uma forma nova de pensar as construções arquitetônicas, os espaços vazios e, principalmente, os espaços das relações sociais; ligado à circulação, as fachadas e o comedimento paisagístico com as novas concepções mercadológicas que viam surgindo com força determinante para os processos econômicos e sociais, que passaram a ser pensados a partir do utilitarismo, no qual o relacionamento conflituoso das classes trabalhadoras com as burguesias deveria ser diluído em função de uma maior integridade - e integração - do sistema como um todo.

Para o bem da Nação, mas também para o emergente mercado capitalista, o Centro do Rio de Janeiro precisava servir de aporte para novas relações

fez sentir em diversas construções na cidade: (i) Estação D. Pedro II, 1937, (ii) Edifício A Noite, 1929, (iii) Edifício Unidos, 1937, (iv) Edifício Biarritz, 1940, (v) Edifício Paissandu, 1929, (vi) Edifício Almeida Magalhães, (vii) Edifício Guinle, 1928, (viii) Edifício Natal – Cine Pathe, 1927, (ix) Edifício Rex – Cine Rex e Teatro Rival, 1928, (x) Palácio do Comércio, 1937, (xi) Edifício Castelo, Raldia e Nilo Mex, 1930.

geopolíticas, sociais, culturais e econômicas que constituiriam o solo fértil para um país modernizado. Os conflitos surgidos a partir das péssimas condições de trabalho, pela introdução de mão-de-obra estrangeira e por uma maquinaria cada vez mais autônoma, o que gerou desemprego ou subemprego, deveria ser abrandados por uma nova concepção do ser social, que incluía os espaços construídos. Já não bastava lançar mão da força policial, ou do controle efetivo por parte dos patrões, médicos ou juristas para o controle das massas proletarizadas, antes era necessário uma dinâmica social na qual os sujeitos se viriam como integrantes do sistema, sendo úteis para o mesmo, e não como seus adversários.

Ter uma cidade, na qual se pode habitar, como padrão de racionalidade, circularidade e modernidade deveria engendrar uma espécie de orgulho preservacionista. Preservação do patrimônio público, cultural e arquitetônico, mas também da ordem sócio-política-econômica. Unem-se, portanto, neste período para a construção de uma harmonização social: a Art Déco, a introdução de maquinismos acionados mecanicamente nas indústrias e a utilização do transporte urbano.

4 – Os bondes

A instalação das linhas de bonde, que teve início em 1868 quando ainda eram movidos a tração animal, foi uma importante condição para as futuras reformas urbanas definirem as adequações do espaço geográfico carioca as novas formas de pensar a Nação em acordo com as representações modernas, modernizantes e modernistas que se impuseram no período.

O bonde, associado às linhas troncos de trens - Estrada de Ferro Central do Brasil, Leopoldina e Rio D'Ouro - foi um instrumento facilitador para que grande parcela da população, antes residente no Centro, pudesse estabelecer residências nas franjas urbanas, formando, como falamos acima, os bairros periféricos, por exemplo: Engenho Novo, Méier, Tijuca, Andaraí, Botafogo, Flamengo entre outros.

Essa articulação dos trens com o bonde facilitou o deslocamento de pessoas tanto para a Zona Sul como para a Zona Norte, elites e trabalhadores, iniciando com o Plano Pereira Passos, mas encontrando sua completa racionalização no Plano Agache, pois enquanto o primeiro com o objetivo de fazer com que o Centro ficasse livre de pessoas e residências necessitou do transporte urbano para esse deslocamento; no Plano Agache, período no qual o Centro já estava livre de casas de cômodos, de cortiços e de casarões da elite e, portanto, não tinha necessidade de facilitar a saída de pessoas, mas de fazê-las circular por entre seus edifícios e suas ruas paradigmáticas.

Para termos uma ideia da relação que começava a ser estabelecida entre os planos de reformas urbanas, o modelo de Nação e os transportes urbanos, no início da influência do Plano Agache, em 1929, a Light, então uma das proprietárias de linhas de bonde “apresentou a Prefeitura um memorial sobre o [...] transporte no Distrito Federal” (WEID, 1994, p. 34). A ação da concessionária Light sofreu influência do Plano Agache, pois um dos itens proposto pelo Plano Agache estabelecia uma relação próxima com o transporte coletivo, tendo em vista que uma de suas propostas preconizava a eliminação de algumas linhas de bondes

do Centro como forma de solucionar os congestionamentos, melhorando não só a circulação de mercadorias e pessoas, mas facilitando como que as representações sociais fossem construídas a partir do paradigma do espaço livre tão bem articulado com os projetos de modernização, no qual “o ambiente construído constitui um elemento de um complexo de experiência urbana [...] para se forjarem novas sensibilidades culturais” (HARVEY, 1994, p. 69).

O Centro da cidade, ventilado com um transporte urbano mais racional e, conseqüentemente percebido como mais moderno, facilitava o deslocamento de parcela de trabalhadores entre os “bairros-dormitórios” e os postos de trabalho, localizados pelo Centro e seus entornos – Gávea, Botafogo, Flamengo -, além de se “oferecer” como agente de um modelo de desenvolvimento e de racionalização do espaço urbano para o resto da Nação.

Neste período, em que se iniciava no Brasil o processo de proletarização das populações urbanas, conjugando-se a atração que a cidade exerceu sobre consideráveis parcelas populacional do meio rural e do Norte e Nordeste do país em busca de melhores condições de trabalho, de saneamento e de lazer, começou a preocupar as administrações municipais, estaduais e federais presentes no Rio de Janeiro, que não desejavam que a cidade fosse identificada com um lugar de pobreza e de precariedade dos aparelhos urbanos, gravemente prejudicados com as constantes migrações.

Não podemos esquecer que o Rio de Janeiro como capital nacional era oferecido como um espaço modelar. Necessitava, para tanto, de possuir maior visibilidade nacional e internacional, para que fosse visto por

grandes parcelas de população nativa e não-nativa, essa última: estrangeiros circulantes pela cidade.

Conclui-se daí que os transportes urbanos contribuíram de forma singular para esse novo feitio que a cidade foi tomando, pois os mesmos não se relacionavam somente com o deslocamento dos operários de seus bairros dormitórios para seus postos de trabalho; mas também com o deslocamento das elites, levando o investimento estatal a aplicar verbas para a melhoria e modernização do transporte público, neste sentido “o bonde foi um elemento essencial para a expansão e organização do espaço urbano no Rio de Janeiro” (WEID, 1994, p. 5). O bonde, portanto, facilitou com que o Centro fosse redefinido a partir da lógica capitalista, reordenando este espaço a partir da ideia de convívio entre compradores e vendedores, burguesia e proletário, nativo e estrangeiro. Em resumo, dependia da eficiência do transporte coletivo o êxito do projeto modernizador da Nação.

Entretanto, não foi no período do Plano Agache que ocorreu nem a criação e nem a eletrificação dos bondes⁴, mas sua utilização por parte de um reformado que via na cidade do Rio de Janeiro a possibilidade de construir um capital capitalista em terras tupiniquins.

Se o Plano Agache foi estabelecido quando a cidade já estava remodelada urbanística e arquitetonicamente pelo Plano Pereira Passos, que havia deixado o Centro livre de residências, aberto a Av. Central como artéria de ligação do Porto com a Cinelândia e consolidado o

mercado consumidor dividido entre as Rua Marechal Floriano e Praça Tiradentes, resta saber qual a especificidade do Plano Agache para o projeto urbanístico, simbólico e representacional da cidade do Rio de Janeiro.

O que mais caracterizou o Plano Agache foi que o mesmo passou a pensar o espaço urbano como um locus privilegiadíssimo da formação de uma representação social ligada às necessidades modernas do capital, diferente do Plano Pereira Passos que pensou o Centro apenas como forma de agilizar a circulação de pessoas e mercadorias; o Plano Agache encerrou a preocupação de transformar o Centro em consumo de novas representações. Neste sentido, um novo componente se uniu ao objetivo modernizador da cidade: a utilização do transporte público, fortalecendo a ideia de que o Centro era mais do que um aglomerado de construções e ruas limpas e arejadas, mas era também, um bem de consumo.

As fachadas do Plano Agache são representativas do movimento de sua reforma; nelas o reformador imprimiu um modelo dicotômico – interior-exterior, claro-escuro, cheio-vazio, luz-sombra -, facilitando a construção e manutenção das representações sociais que tomaram como foco uma sociedade estruturada a partir de dois sujeitos sociais: burgueses e trabalhadores. No transporte o Plano Agache, que foi além da função essencial de facilitar o deslocamento urbano, valorizou estas representações modernas, criando o desejo não só de deslocamento das franjas urbanas para o Centro, mas o sentimento de admiração e reverência pela nova concepção de organização do espaço urbano e do novo paradigma arquitetônico.

⁴ A eletrificação dos bondes ocorreu em 1887 com a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, esta facilitou a criação de um bonde mais ágil, conforme os padrões da época, pois a velocidade máxima conseguida após a eletrificação era de 25 Km/h.

A relação entre os transportes urbanos e os novos paradigmas não anulou, contudo, o protagonismo dos sujeitos históricos, que reinterpretaram esta relação a partir de seus lugares sociais - de classe, de gênero, de etnia etc.-, pois “viver em uma grande cidade não implica dissolver-se na massa e no anonimato” (CANCLINI, 1997, p. 286).

Essa apropriação, tradução e retradução das representações citadinas pelos indivíduos inseridos nas relações sociais, econômicas, culturais e políticas foi facilitada, conforme meu argumento, pelo transporte urbano. Neste sentido, o bonde desempenhou um duplo papel. Primeiro, enquanto a sociedade brasileira encontrava-se em um sistema pré-industrial ele facilitou os processos de modernização, favorecendo a circulação de pessoas e mercadorias entre o Centro e as periferias urbanas. Segundo, quando a sociedade brasileira iniciou seu processo de industrialização tecnológica, e o Plano Agache relaciona-se com este período, o bonde passou a desempenhar, além do primeiro aspecto, a função de facilitar o consumo, por parte de toda a população – destaque toda – dos projetos arquitetônicos e urbanísticos e, conseqüentemente, dos projetos de Nação moderna e capitalista.

A permanência de pessoas no Centro ligava-se, na época do Plano Agache, ao consumo dos novos paradigmas, as pessoas já não iam ao Centro se não fosse para comprar, vender ou negociar, o bonde, neste sentido, mais do que um

meio de transporte, passou a ser um aparelho urbano a serviço das novas representações capitalistas.

No Centro do Plano Agache já não havia mais lugar para tranquilidade, acolhimento e confiança, pois nele só havia prédios, jardins, canteiros e representações, coube, portanto, ao bonde levar e trazer gente para trabalhar, para comprar mercadorias e para consumir subjetividades.

Referências

- AGACHE, Alfred. O que é o urbanismo. In _____. **Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação e embelezamento.** Paris: Foyer Brésilien, 1930.
- ASSIS, Machado. **Obras completas de Machado de Assis: Crônicas (4º volume).** Rio de Janeiro: Livro do Mês, 1962.
- CANCLINI, Néstor. **Culturas híbridas.** São Paulo: EDUSP, 1997.
- CZAJKOWSKI, Jorge. (org.). **Guia da arquitetura Art Déco no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Casa da Palavra e Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2000.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna.** São Paulo: Loyola, 1994.
- PIERSON, Donald. **Teoria e pesquisa em Sociologia.** São Paulo: Melhoramentos, 1945.
- WEID, Elisabeth. **A trajetória do bonde no Rio de Janeiro dentro da perspectiva empresarial.** Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1994.

*Recebido em 2014-04-03
Publicado em 2014-07-06*