

O esporte náutico e a construção de uma nova materialidade urbana no Rio de Janeiro¹

Cláudia Maria de Farias

Mestre em História Social pela Universidade Federal Fluminense (UFF)

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Atualmente se um carioca estressado ou entediado pode esquecer do seu cotidiano difícil e sem perspectivas, ainda que por algumas horas, entregando-se aos prazeres e às alegrias dos jogos esportivos, qual seria sua sensação caso pudesse percorrer as ruas da cidade nas últimas décadas do século XIX? Por onde andaria nas suas horas de lazer? Quais os passatempos esportivos existentes? Poderia divertir-se numa partida de futebol ou simplesmente caminhar pela praia?

Talvez, percebendo a curiosidade despertada pelos banhos de mar, se dirigisse a uma das primeiras casas de banho, situada na extinta Praia de Santa Luzia, para se vestir adequadamente e experimentar um furtivo mergulho, ainda no alvorecer do dia. Certamente estranharia ao assistir a uma competição náutica na Enseada de Botafogo, disputada entre os clubes de remo que surgiam, o espanto que o porte atlético de alguns *sportsmen* provocava na cidade.² Depois, quem sabe, ele se deslocaria para os concorridos páreos disputados no Derby Club ou no Prado Fluminense, localizados respectivamente em São Cristóvão e São Francisco Xavier, na tentativa de aumentar seus parques recursos. Conforme narra Luiz Edmundo em suas memórias (EDMUNDO, 1957, p. 836-837), esses poderiam ser alguns trajetos feitos para o deleite do nosso viajante imaginário que, mesmo assim, ficaria

¹ Este artigo é parte integrante da minha dissertação de mestrado "*Febre esportiva: esporte náutico e modernidade no Rio de Janeiro (1895-1914)*", defendida no Programa de Pós-Graduação em História da UFF e ganhadora do prêmio "Menção Honrosa" no concurso de monografia promovido pelo AGCRJ, em 2006.

² No Rio de Janeiro, podemos citar: o Clube de Regatas Paquetaense (1884); o Cajuense (1886); Clube de Regatas Internacional (1887); Union de Cantioners e Fluminense (1882); Clube de Regatas Botafogo (1894); Clube de Regatas Flamengo (1895); Natação e Regatas (1896); Boqueirão do Passeio (1897); o São Cristóvão e o Vasco da Gama (1898); Clube de Regatas Guanabara (1899) e o Internacional de Regatas (1900), entre outros.

surpreso com a ausência de práticas esportivas mais organizadas, bem como de espaços públicos apropriados para a atividade física numa cidade de quase 500 mil habitantes. E se ele avançasse um pouco mais no tempo? Encontraria outras formas de divertimento?

Para responder a essas e a outras questões, convido o leitor a embarcar numa pequena viagem para compreender como a prática esportiva, introduzida pela leva de imigrantes que aqui aportava com o fim do trabalho escravo, foi paulatinamente absorvida pelos habitantes da Capital Republicana – ainda com restritos espaços de sociabilidade e divertimento resultantes da dinâmica colonial da cidade –, a ponto de modificar o cenário urbano e se espalhar como uma verdadeira febre, no limiar do novo século, entre os segmentos mais abastados da população. Antes mesmo que os *matches* de futebol pudessem despertar a atenção do público carioca, a prática do remo ampliou as experiências coletivas de grupos urbanos emergentes numa conjuntura histórica permeada pela difusão do ideário higienista, cuja máxima *mens sana in corpore sano* exaltava o vigor físico como meio de alcançar o desenvolvimento da nação.

TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM DA CIDADE

O advento da modernidade brasileira ocorreu a reboque de um lento e complexo processo de transformações conjunturais, instalado no seio da sociedade, desde o último quartel do século XIX. Associado ao surgimento de novos projetos políticos e sociais, o movimento de adesão aos esportes, na cidade do Rio de Janeiro, impulsionava a construção de um cenário urbano amplamente ajustado aos valores comportamentais difundidos pela ideologia higienista. Como reflexo da grande aceitação que a prática de ginástica e esportes suscitava nas principais cidades européias, os empresários brasileiros não tardaram a perceber o grande filão comercial representado pela valorização da cultura física. Inaugurando novos espaços públicos e expandindo as formas de lazer e sociabilidade, eles se associaram ao Estado e aos membros das agremiações esportivas na divulgação da onda esportiva que se espalhava pela Capital Federal como parte de um novo tempo iniciado pela República. Assim, eles construíam por toda parte frontões e velódromos, onde se realizavam jogos de pelota e corridas de bicicletas, entre outros passatempos esportivos, na tentativa de forjar uma imagem moderna, civilizada e salutar para a Nação.³ A criação de clubes e associações esportivas,

³ Na Gazeta de Notícias, podemos localizar, neste período, diversas notícias sobre a inauguração de frontões e velódromos na cidade. Na verdade, tratavam-se de pavilhões, onde eram oferecidos ao público, respectivamente, jogos de pelota e corridas de bicicleta. No primeiro, de origem espanhola, dois competidores arremessavam com raquete uma pequena bola contra um paredão, perdendo o que não rebatesse a jogada do adversário. Segundo o historiador Leonardo Pereira em seu livro *Footballmania, uma história social do futebol no Rio de Janeiro, 1902-1938*, p. 45

bem como a inauguração dessas lucrativas diversões públicas – vinculadas diretamente à influência das comunidades estrangeiras presentes no país –, modificaram o cenário urbano do Rio de Janeiro que, assim, adquiriu uma infra-estrutura mais adequada à prática das várias modalidades esportivas que surgiam, entre elas, o remo.

Em 5 de dezembro de 1893, Eduardo Pfeiter, integrante da associação náutica *Union des Canotiers*, “possuidor de diversas embarcações, promotor das diversas regatas realizadas nesta Capital, morador e proprietário da casa localizada na Praia de Botafogo, n. 142, onde estão também depositadas as embarcações do grupo ao qual pertence”, solicitava ao Prefeito:

*autorização para fazer no paredão em frente ao n. 142, uma abertura de 2 metros de largura e dali uma rampa de pouco declive até o mar, para facilitar o embarque e desembarque das embarcações destinadas às festas náuticas na Enseada de Botafogo e, assim, dar impulso a um exercício salutar, tão pouco vulgarizado na nossa Capital.*⁴

Para conseguir deferir seu pedido, o suplicante se encarregava “da construção e conservação da dita rampa e garantia não fazer reclamação alguma no caso de destruição da mesma por qualquer motivo de utilidade pública”.⁵ O requerimento de Eduardo Pfei-

⁴ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, código 49-2-9 (regatas), p. 2.

⁵ *Ibidem*, p. 2

ter registrava a ausência de uma estrutura material adequada à prática do remo, ao mesmo tempo que revelava a ansiedade dos sócios da agremiação para providenciar, com seus próprios recursos, a construção de um equipamento urbano – no caso em questão, uma rampa – capaz de facilitar e divulgar um “exercício salutar, tão pouco vulgarizado na nossa Capital”. Ao demonstrar o descaso público com o incremento das atividades esportivas, o grupo se articulava para imprimir suas marcas na cidade, mesmo que isso pudesse significar prejuízos futuros, haja vista que a benfeitoria, não sendo ainda considerada de “utilidade pública”, poderia ser removida pela Municipalidade.

Como resposta, a Diretoria de Obras e Viação do Distrito Federal expediu um parecer favorável à solicitação, em 12 de dezembro do mesmo ano, desde que o peticionário “se obrigasse a conservar a rampa e o cais nesse trecho”. No entanto, a concessão não se fez sem ressalvas. Anexado ao parecer, a Diretoria lavrava um termo de compromisso entre as partes, através do qual o requerente comprometia-se a cumprir e executar outras condições, além daquela prevista inicialmente. Primeiramente, transformando a construção em “logradouro público”, o poder municipal determinava que

a rampa ficasse desimpedida, salvo em dias de regatas, “de todo e qualquer depósito de modo a não haver embarço à livre prática sobre a mesma”. Por último, acrescentava uma cláusula particularmente significativa: o permissionário era obrigado “a empregar materiais de primeira qualidade, construindo a mesma rampa, segundo as regras da arte, e que tudo será fiscalizado por um engenheiro da municipalidade que poderá propor, no caso de transgressão do presente, que seja cassada a concessão”.⁶

As medidas impostas pela Prefeitura, mais do que denunciarem a preocupação com a livre circulação de pessoas e mercadorias em geral sobre a rampa, demonstravam o conhecimento, por parte do poder público brasileiro, de um padrão arquitetônico – ornamental e decorativo – comum às peças urbanas das cidades européias, especialmente da capital francesa, bem como manifestavam a disputa travada entre o Estado e a sociedade civil pela atribuição de sentidos aos espaços da cidade. Desse modo, ao se responsabilizar pela qualidade estética de um equipamento que ia compor a paisagem urbana, a Prefeitura se apropriava da iniciativa privada e transformava a obra num instrumento simbólico da afirmação do Estado.⁷

⁶ *Ibidem*, p. 3-4

⁷ Para maiores informações sobre a disputa simbólica travada entre a sociedade civil e o Estado em torno da produção de imagens urbanas neste período, ver KNAUSS, Paulo (org.). *Sorriso da cidade*. Imagens urbanas e história política de Niterói. Niterói: Fundação de Arte de Niterói, 2003.

Arrolados neste código, além dos diversos requerimentos impetrados em busca de benfeitorias necessárias ao exercício do remo na orla da cidade, estão várias solicitações de isenção de impostos dos clubes náuticos para a construção de espaços reservados aos seus associados. A progressiva mobilização da sociedade civil em relação ao Estado, no que tange à organização do espaço, revelava a disposição de grupos sociais em inscrever simbolicamente sua presença na ordem urbana. Neste sentido, a construção de rampas de acesso ao mar, arquibancadas e barracões para a guarda de embarcações tornava-se referência imagética de identidade, na medida em que possibilitava a caracterização e o reconhecimento de ambientes urbanos associados às vivências coletivas de remadores e dirigentes esportivos naquele período.

Desse modo, o Clube de Regatas Fluminense, em 8 de maio de 1893, com sede à rua General Sampaio, n. 2, pretendendo “realizar sua regata inaugural na Enseada do Caju, no dia 21 do corrente mês”, solicitava à Prefeitura do Distrito Federal a “permissão necessária para o levantamento de arquibancadas para o público e mais dependências inerentes a esse gênero de divertimento em terrenos da marinha, gentilmente cedidos para este fim pela Companhia

São Lázaro”.⁸ Contudo, ao final da sua petição, a agremiação náutica sutilmente sublinhava que “tomava a liberdade de ponderar-vos que estas construções serão desmanchadas após o divertimento”. Com a deliberação da licença, em 9 de maio do mesmo ano, mediante o cumprimento do que estipulava a sua Diretoria, o Fluminense assegurava seu propósito de não permitir que a municipalidade usufrísse posteriormente das benfeitorias realizadas, uma vez que as arquibancadas, erguidas sob um terreno da companhia São Lázaro, seriam desmanchadas após o evento esportivo. Temerosa de que o poder estatal lucrasse futuramente com a construção, inscrevendo outros fins e sentidos, a Diretoria do Fluminense forjava um dispositivo que garantia, de forma temporária, a concessão exclusivamente para o divertimento do grupo. Assim, o clube de regatas explicitava o sentido privado da obra.

Entretanto, se as concessões efetuadas aos clubes de remo, posteriormente à proclamação da República, evidenciavam o poder crescente de ação de grupos civis na esfera pública, devemos apontar para as constantes apropriações

e articulações no uso social das imagens urbanas em conjunturas políticas diversas. Desta forma, o mesmo recurso impetrado pelo Clube de Regatas Fluminense foi, um pouco antes, usado como prerrogativa da decadente ordem imperial. Em 29 de junho de 1887, a Câmara Municipal autorizava o pedido de concessão feito pelo Clube de Regatas Cajuense para a construção de arquibancadas provisórias, desde que “as mesmas fossem retiradas 48 horas após o divertimento”.⁹ Embora a produção do equipamento estivesse vinculada ao apelo de um grupo, seu uso privado ficava limitado pelo poder público. A combinação diferenciada destes dispositivos jurídicos evidenciava um freqüente quadro de disputas simbólicas, entre Estado e sociedade civil, sujeito a rearranjos políticos, segundo destaca o historiador Paulo Knauss (2003, p. 13).

⁸ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, código 49-4-5 (documentação avulsa – regatas).

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

Em outro requerimento, Gastão Cardoso, presidente do Clube de Regatas Botafogo,

*pede ao Sr. Dr. Ubaldo do Amaral Fontoura, Prefeito do Distrito Federal, que seja dispensado do pagamento de imposto para a construção de um lugar reservado para as famílias dos sócios e convidados, na regata que dará em 14 de agosto de 1898, conforme tem sido concedido em casos idênticos.*¹⁰

Na exposição de motivos, o dirigente esportivo afirmava ser o seu único interesse o desenvolvimento físico dos seus associados, pois “o clube é

composto de amadores e não admite o jogo de *poules*". Articulando uma justificativa moral ao seu pedido, Gastão Cardoso tentava negociar uma concessão gratuita, visto que o clube não obteria lucros com o estabelecimento de apostas. Consciente do progressivo conagraçamento de interesses entre o poder público e privado no uso dos espaços urbanos, atestado por "concessões idênticas", ele almejava uma isenção de impostos para o levantamento das referidas arquibancadas ao associar, mais uma vez, o caráter nobre do evento esportivo às experiências e valores compartilhados por seus associados. Assim sendo, essas imagens urbanas se tornavam representações espaciais identificadas às vivências coletivas destes grupamentos nesta conjuntura histórica, servindo como instrumentos da "consciência de si", lugar de lembrança das competições náuticas. Segundo Pierre Nora, "a memória emerge de um grupo que ela une [...] se enraíza no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto" (NORA, 1993, p. 7-28).

As demandas dos clubes de remo e, posteriormente, da Federação Brasileira das Sociedades do Remo em prol de uma estrutura urbana mais adequada ao incremento das regatas, especialmente no tocante ao levantamento de arquibancadas temporárias, acabaram por se traduzir numa efetiva intervenção do Estado, que passou a incorporá-las encarregando-se, algumas vezes, da execução destas obras.

Logo depois, as ações da iniciativa governamental em favor das agremiações náuticas se concretizaram na edificação de um amplo e fixo Pavilhão de Regatas, erguido pela administração Passos na Enseada de Botafogo, em 1905. Construída em estilo eclético sobre as águas da Baía de Guanabara, a dimensão da obra – levantada no bojo do amplo projeto de remodelação da cidade – representava a celebração de uma nova temporalidade: o cosmopolitismo da Capital da República. O monumento – erguido de acordo com os padrões formais da arquitetura moderna européia – foi suporte de um duplo sentido, na medida em que incorporava e articulava interesses de grupos da elite urbana à iniciativa estatal. Fornecendo uma base de identidade comum, a imagem expressava valores sociais identificados ao progresso, à beleza e civilidade da *belle époque*.

No entanto, a Inspetoria de Matas e Jardins, em 7 de fevereiro de 1906, assegurava-se do caráter público da obra ao organizar as bases de aluguel do Pavilhão para outros fins, mediante licitação aberta com o objetivo de estabelecer "um serviço completo de *buffet* ou um bar à européia, com concertos musicais

e outras diversões [...]”.¹¹ Ao se livrar do ônus representado pela guarda e conservação do local, colocado sob o encargo da Federação de Remo, o poder municipal auferia, paralelamente, dividendos políticos e monetários com a estrutura servindo-se dela como instrumento simbólico para marcar seu projeto de urbanidade e modernidade para o Rio de Janeiro. Desse modo, como cláusulas contratuais estipuladas para o aluguel do Pavilhão, além daquelas referentes aos impostos e às multas exigidos pela lei, em caso de danos à estrutura, destacavam-se as seguintes:

¹¹ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, códice 47-1-61 (Pavilhão de Regatas), p.

¹² *Ibidem*, p. 2-3.

- o *buffet* ou bar à européia, serão estabelecidos nas melhores condições de asseio, conforto e luxo, compatíveis com as exigências da sociedade que se deve freqüentar;
- os empregados do inquilino que cometerem atos de impolidez para com o público, improbidade ou outros que tornem inconveniente a sua permanência no Pavilhão serão despedidos dele se o exigir a Inspetoria;
- o inquilino compromete-se a fazer no Pavilhão a instalação da luz elétrica;
- o inquilino compromete-se a entregar o Pavilhão completamente desembaraçado e limpo, às 5 da manhã nos dias de regatas promovidas pela Federação e clubes de regatas;
- o inquilino compromete-se a respeitar a integridade material do Pavilhão, não estabelecendo nele obra alguma de caráter permanente a não ser a instalação da luz elétrica.¹²

A legislação elaborada em torno da exploração e do uso do imóvel refletiu as ambições do poder municipal em se fazer representar e, até mesmo, confundir-se nas demandas de alguns órgãos da sociedade civil – no caso, da Federação Brasileira das Sociedades do Remo –, uma vez que o utilizava como metáfora para expressar padrões burgueses de moral, conduta, estética e conforto compartilhados por ambos. Neste caso, a produção da imagem promoveu uma articulação e harmonização de interesses, permitindo representar e perpetuar a ordem instituída ao criar um espaço de memória comum às elites e ao poder público. Fato observado na presença constante de autoridades no palanque, como Campos Salles, Rodrigues Alves e Pereira Passos, por ocasião da entrega de medalhas e troféus aos remadores campeões.

Anexado às bases de aluguel do Pavilhão de Regatas, constam ainda os contratos de exploração comercial sugeridos por Manoel Casado de Almeida

Nobre, Ozyres de Leonardo Conde, Joaquim Martins Corrêa e João José Macedo. De forma

13 *Ibidem*, p. 6

detalhada, eles expressavam a preocupação de proporcionar “diversões elegantes” e oferecer “serviços de *buffet* e *buvette*, onde serão servidos doces, confeitos, bebidas, sorvetes e gelados”, conforme as exigências de estética e higiene realizadas em lugares congêneres, principalmente nas “praias de banho européias”. Ao lado destas condições, o empresário Ozyres de Leonardo Conde ainda propunha “vetar a entrada de pessoas mal trajadas e de comportamento duvidoso, bem como qualquer exibição e audição inconvenientes”,¹³ de acordo com uma das cláusulas contratuais estipuladas pela Inspetoria de Matas e Jardins.



Figura 1. Aspecto do interior do pavilhão de Regatas.
Fonte: AGCRJ.

Além destes, encontramos o projeto de João José de Macedo. Para estabelecer um “bar à européia”, ele sugeria organizar um serviço perfeitamente adequado às exigências de luxo, conforto e requinte, esboçadas pela Prefeitura no contrato de locação do imóvel:

Na entrada central do Pavilhão, será levantado no fundo, o ‘bar’ com um grande balcão de laqué branco, com seis bancos da mesma cor. Nos vãos das colunas serão colocadas palmeiras plantadas em vasos de porcelana [...] da mesma cor do balcão e entre as plantas serão distribuídas poltronas confortáveis de vime branco [...]. Os empregados serão vestidos

*de smoking branco e os das mesas, de jaqueta preta e avental branco. Tocar\u00e1 diariamente no centro do pavilh\u00e3o, das 8 \u00e0s 12 da noite, uma orquestra de seis professores.*¹⁴

A constru\u00e7\u00e3o do Pavilh\u00e3o de Regatas, muito embora correspondesse aos anseios da Federa\u00e7\u00e3o de Remo, ocorreu na esteira das interven\u00e7\u00f5es urban\u00edsticas promovidas por Pereira Passos para o aformoseamento e moderniza\u00e7\u00e3o da cidade. Ao privilegiar o embelezamento da orla e alterar a paisagem urbana, elas deram um novo \u00e2nimo aos clubes de remo, notadamente \u00e0s regatas, expressando formalmente um acordo firmado para consolidar e legitimar as bases materiais do projeto civilizador.

Em peti\u00e7\u00e3o dirigida ao Prefeito Pereira Passos, em 28 de outubro de 1903, a Diretoria do Clube de Regatas Vasco da Gama, atrav\u00e9s do seu presidente, Alberto Carvalho Silva, e do 1\u00b0. Secret\u00e1rio, Manoel Dias Ferreira, solicitava a permiss\u00e3o para “que suas embarca\u00e7\u00f5es possam permanecer sob cavaletes, durante algumas horas da manh\u00e3, nas fronteiras dos seus barrac\u00f5es, situadas \u00e0 Travessa do Maia”.¹⁵ Conscientes de que o pedido pudesse ser um entrave \u00e0s pretens\u00f5es das posturas municipais, pois dificultaria a circula\u00e7\u00e3o na estreita rua, os representantes da agremia\u00e7\u00e3o alegavam a necessidade da permiss\u00e3o “em virtude do material de regatas exigir especial cuidado, como lavagens, sendo que depois deste servi\u00e7o, as embarca\u00e7\u00f5es necessitam experimentar alguma luz solar a fim de prolongar a sua conserva\u00e7\u00e3o”. Assim, as exig\u00eancias higi\u00eanicas feitas no C\u00f3digo de Posturas Municipais para o saneamento das ruas, casas e estabelecimentos p\u00fablicos eram apropriadas e revertidas a favor da associa\u00e7\u00e3o esportiva que habilmente barganhava a concess\u00e3o, argumentando que o “tr\u00e2nsito na via n\u00e3o ser\u00e1 prejudicado”, pois as embarca\u00e7\u00f5es n\u00e3o ocupariam mais de 1,5 m de largura por 12 m de comprimento numa travessa de 10 m de largura “de passeio a passeio”. Por fim, o requerimento deixava expl\u00edcito o car\u00e1ter privado da iniciativa ao enfatizar que o movimento na rua “\u00e9 quase exclusivo de s\u00f3cios dos Clubes de regatas com sede na mesma”. Confiantes num “despacho favor\u00e1vel”, diante das “demonstradas provas de interesse e simpatia que o Prefeito tem dispensado ao esporte n\u00e1utico”, o pedido denunciava, atrav\u00e9s da resposta positiva enviada tr\u00eas dias depois, o pacto firmado entre a Prefeitura e os clubes de remo, nesta conjuntura pol\u00edtica.

Na administra\u00e7\u00e3o de Souza Aguiar, esta rela\u00e7\u00e3o seria ainda mais estreitada. Atrav\u00e9s do requerimento enviado \u00e0 municipalidade, em 24 de mar\u00e7o de

¹⁴ *Ibidem*, p. 10

¹⁵ *Ibidem*.

1908, as diretorias dos clubes náuticos Boqueirão do Passeio, Vasco da Gama, Natação e Regatas e Internacional de Regatas, “baseadas na boa vontade que tendes sempre manifestado para com elas”, solicitavam a substituição da rampa existente por uma “ponte metálica”, na Praia de Santa Luzia. Para tanto, as agremiações alegavam que a rampa de alvenaria, construída em frente ao Palácio Monroe, era constantemente desmantelada pela força das ressacas. Além de causar freqüentes prejuízos a esses clubes, já onerados pelas mudanças forçadas das suas sedes, em virtude das “transformações radicais que tem experimentado ultimamente o Rio de Janeiro”, os dirigentes argumentavam que ficava na beira-mar “um desagradável lençol de limo basto e escorregadio, em todo o tempo de custosa remoção e perigosíssimo acesso”.¹⁶ Neste sentido, os clubes de remo situados nas imediações apelavam para que o poder municipal construísse:

*uma ponte metálica com mais de 20 m de extensão, que seja dividida em duas partes, uma fixa e outra móvel, para melhor facilidade de sua limpeza e conservação no tempo das ressacas durante as quais teríamos melhor facilidade de estabelecermos espontaneamente um serviço humanitário de vigilância e socorro, acudindo ou facilitando o desembarque de pessoas colhidas pelas tempestades das ondas, como é nosso costume e pensamento comum.*¹⁷

Nas razões ensaiadas, os representantes dos clubes em questão manipulavam, de forma integrada e recorrente, dois dispositivos para o deferimento do pedido. O primeiro, de conteúdo moral, associava à solicitação uma atitude humanitária e solidária inerente aos remadores – o salvamento de afogados –; o segundo, de natureza estética e higiênica, ressaltava as preocupações das comunidades esportivas locais com o odor e aspecto desagradável proporcionados pela proliferação do limo que cobria a rampa de alvenaria. Diante dos motivos alegados, os clubes cobravam da municipalidade uma antiga dívida: “a promessa que lhes fizestes de construir uma rampa para o lançamento de suas embarcações”. Dessa forma, os dirigentes se arriscavam numa nova barganha: em vez de outra rampa de alvenaria, eles solicitavam uma ponte metálica, mais moderna e asséptica, que impediria a ocorrência dos fatos relatados. Para tanto, eles astutamente destacavam a possibilidade da Prefeitura de lucrar simbolicamente com o projeto, visto que a obra “moderna e artística, daria um maravilhoso realce estético a este futuro trecho da av. Beira-Mar, a que tão intimamente se acha ligado vosso nome ilustre com a vizinhança do belo monumento arquitetônico, expressão brilhante do vosso talento, orgulho legítimo de nossa Pátria”.¹⁸

¹⁶ Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, códice 49-4-5 (documentação avulsa – regatas).

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ibidem.

Embora apontassem para a qualidade estética e artística da obra, artifício muito utilizado em outras petições que, provavelmente, garantia as concessões efetuadas aos clubes náuticos, os dirigentes dos clubes também chamavam a atenção do Prefeito para a importância geográfica do equipamento, pois

*pela posição saliente em que ficará [...] não passaria despercebida ao viajante estrangeiro, observador notável que aportasse a esta nossa incomparável Baía, dando-lhe uma agradável impressão, o que jamais faria uma rampa em eterno conserto, impressão esta que como uma das primeiras certamente concorreria para tornar seu espírito favorável a esta amada cidade, cabeça luminosa de nosso estremecido e adorado Brasil.*¹⁹

Situada estrategicamente na orla, numa das avenidas que simbolizava o cartão postal da nova cidade, a obra marcaria definitivamente, em vez de uma rampa de alvenaria em “eterno conserto”, a modernidade brasileira atuando como mais um elemento decorativo para a atração e admiração do visitante estrangeiro.

19 Ibidem.

20 Ibidem.

21 Ibidem.

Paralelamente à construção de uma nova infra-estrutura urbana, outros auxílios foram concedidos à Federação Brasileira das Sociedades do Remo, na gestão Pereira Passos, como parte de uma operação simbólica que buscava legitimar o projeto de modernização da cidade. Através de uma subvenção municipal anual e da entrega de prêmios, medalhas e troféus aos clubes vencedores dos campeonatos patrocinados pela Federação, atualizava-se as bases materiais e simbólicas da comunhão social existente.

PEREIRA PASSOS E O ESPORTE NÁUTICO

Em comunicado de 16 de julho de 1903, o Conselho da Federação do Remo, através de seu Secretário Muniz Freire, informava o Prefeito Pereira Passos que “em sessão de ontem [...] resolveu conferir à V^a. Exa. o título de Presidente Honorário, pelos serviços que acaba de prestar ao esporte náutico que, com o amparo de seu concurso tende a desenvolver-se poderosamente”.²⁰ Com a homenagem, o órgão expressava a gratidão pelo empenho pessoal do Prefeito que, muitas vezes, colocava “o prestígio de seu nome” a serviço da Federação. Assim, a organização esportiva retribuía a generosidade “do inestimável serviço que V^a. Exa. acaba de prestar, concedendo um objeto artístico ao vencedor do páreo municipal e mandando construir o arcabouço da arquibancada para a regata de agosto próximo”.²¹

Ao evidenciar a lógica simbólica implícita em todo o acordo político – reconhecimento, obediência e retribuição –, o Conselho da entidade relembra o relacionamento cordial predominante entre eles e garantia, ao mesmo tempo, novos incentivos da Prefeitura. Com efeito, diversas conversações foram realizadas entre o presidente da Federação e Pereira Passos para aumentar o apoio do poder municipal na promoção das regatas e diminuir, conseqüentemente, as despesas da entidade com o espetáculo esportivo. Não por acaso, numa pequena seção da revista *A Canoagem*, era publicado, “a título de curiosidade histórica”, o orçamento da festa do primeiro campeonato de remo promovido pela Federação, em 1903. No total, foram gastos 4:570\$000 entre a fabricação de medalhas de ouro, prata e bronze, bandeiras e vigas para o balizamento das raias, contratação de mão-de-obra e bandas de música, o aluguel de lanchas para os juízes, a organização do lanche a ser servido no palanque, confecção de convites, veiculação de anúncios e programas nos principais jornais, além de outras despesas.²²

22 Revista *A Canoagem*, órgão oficial da Federação Brasileira das Sociedades do Remo. Rio de Janeiro, ano I, n. 3, 18 jul. 1903, p. 5.

23 Contudo, de acordo com o relato, o pagamento foi efetuado em barcos de regatas e num “rico bronze”. *A Canoagem*, Rio de Janeiro, ano I, n. 2, 11 jul. 1903, p. 5.

24 “O progresso da canoagem”. *A Canoagem*, Rio de Janeiro, ano I, n. 1, 4 jul. 1903, p. 5.

25 Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, código 49-45 (documentação avulsa – regatas).

De forma recíproca, visando a alargar e a consolidar sua base política, seu reconhecimento e prestígio pessoal entre os setores da elite urbana, Pereira Passos resolveu conceder à Federação, para um páreo de barcos de construção nacional, um prêmio cujo valor aproximado foi 3 contos de réis.²³ Paradoxalmente, o Prefeito estudou também, junto à comissão de tarifas, uma isenção de taxas para a importação de barcos vindos do exterior, pois de acordo com a alegação da Federação, “tornava-se excessivo o custo de um barco posto na garagem de um clube”.²⁴ Para minimizar os custos das associações náuticas, a Prefeitura também construiu “dois belos e graciosos barracões” para os Clubes Botafogo e Guanabara, no final da praia (MENDONÇA, 1909, p. 101).

Ainda no tocante à troca de favores mantida entre Pereira Passos e a Federação de Remo, convém destacar o acordo firmado por ocasião da entrega do Pavilhão de Regatas. Subvencionando a entidade com a quantia de 12 contos de réis anuais, através de contrato formalizado com o seu vice-presidente, José Ferreira D’Aguiar, em 29 de abril de 1905, a Prefeitura obrigava a Federação “a admitir anualmente, em cada uma das sociedades a ela filiadas, até 10 alunos das escolas municipais e institutos de instrução mantidos pela municipalidade”.²⁵ Entretanto, a escolha final era feita pela municipalidade que “a cada ano designará dentre os alunos das escolas

e institutos de instrução mantidos por ela, quais os maiores de 12 anos devem ser admitidos nas sociedades de regatas filiadas à Federação”. Além disso, em outra cláusula contratual, a Federação ficava encarregada de instituir um “Campeonato Escolar Municipal”, exclusivamente aberto às guarnições das escolas e institutos municipais que fossem admitidas nas suas agremiações náuticas. Consciente de seus interesses e obrigações e, principalmente, da necessidade de retribuição como condição para barganhar novos favores, a organização criou o Campeonato Escolar. Seu início ocorreu em 19 de novembro de 1905, na regata promovida pelo Clube de Regatas Botafogo. De acordo com Norbert Elias (1993, vol. 2, p. 202), podemos dizer que a estratégia utilizada cumpria a função de persuasão, divulgando entre crianças e adolescentes, modelos adultos de comportamentos mais civilizados, como a disciplina e o autocontrole emocional frutos do treinamento esportivo.



Figura 2. Fachada do Pavilhão de Regatas
Fonte: AGCRJ

Em resposta à ordenação imposta pelo Prefeito, o Instituto Profissional Masculino enviou, em 15 de julho de 1905, ao Diretor Geral da Instrução Pública Municipal, a relação dos 396 alunos que poderiam ser admitidos nas associações filiadas à Federação Brasileira das Sociedades do Remo. Como ressalva, o Diretor do Instituto fazia algumas considerações sobre “a conveniência de tal medida”, lembrando que seus alunos

*têm uma variedade de exercícios, todos tendendo para o mesmo fim: o manejo da enxada e das demais ferramentas de agronomia, o manejo de armas nos exercícios militares, a ginástica, etc... tudo auxiliado por uma farta ventilação e uma abundância de luz solar derivada da excelente localização do instituto.*²⁶

Assim, o diretor da Instituição, através de seu Secretário, Geraldo Luiz da Motta Freire, sublinhava que o recrutamento deveria ser feito entre

*alunos das escolas públicas, cujas moradias em estalagens, casas de cômodos, em habitações enfim sem condições de higiene, os predispõem às várias enfermidades dos organismos depauperados, por falta de ar e luz, em seu período de desenvolvimento.*²⁷

A observação feita pelo Diretor do Instituto Profissional Masculino, para além de informar sobre a influência do ideário higienista no am-

²⁶ Ibidem.

²⁷ Ibidem.

biente escolar, deixava entrever o caráter excludente de tais medidas, pois evidenciava a preocupação do poder público em educar nos exercícios do remo apenas os filhos das famílias burguesas, muito provavelmente moradores na zona sul da cidade que não enfrentavam as condições insalubres das habitações populares. A despeito das considerações encaminhadas, as providências tomadas pela Prefeitura cumpriam as medidas anteriormente sugeridas por estadistas, médicos e sanitaristas brasileiros que, invariavelmente, queixavam-se do baixo rendimento físico das crianças e adolescentes na fase escolar, em virtude da ausência de ginásios, parques e jardins apropriados à prática de exercícios e esportes. Desta forma, as intervenções e subvenções de Pereira Passos em prol da prática esportiva, em especial do esporte náutico, obtinham o respaldo da reduzida elite letrada do país, pois respondiam amplamente aos apelos delineados, em estudos científicos e nas revistas esportivas, em favor da regeneração da raça brasileira. Como exemplo, podemos citar o pedido de auxílio movido por Olavo Bilac para que as autoridades reconhecessem logo a função salvadora desempenhada pelo remo:

O que não se compreende é que até hoje o governo se não tenha decidido apoiar com um auxílio oficial de qualquer natureza os que através de tantas contrariedades e tropeços têm conseguido introduzir nos nossos hábitos este esporte salvador. Dia virá em que se há de reconhecer a grandeza dos serviços que os clubes de regata estão prestando ao Brasil (Apud MELO, 2001, p. 103).

Todavia, se as subvenções e os auxílios fornecidos por Pereira Passos foram responsáveis pela consolidação do esporte, outras tentativas infrutíferas já haviam sido articuladas pelos intendentess da Capital Federal, Honório Gurgel e Pereira Braga, em 1901. Ambos apresentaram no Conselho Municipal um projeto que pretendia conceder uma subvenção anual de 5:000\$000 para o Conselho Superior de Regatas (MENDONÇA, 1909, p. 95). Demonstrando o crescente interesse das autoridades públicas na divulgação de uma prática social moderna, civilizada, higiênica e salutar, além do Prefeito da Capital Federal, o próprio Presidente da República, Rodrigues Alves, após ter sido convidado pessoalmente por Eduardo Midosi, dirigente da Federação de Remo, para assistir a uma regata, encarregou-se de dar ao primeiro lugar uma taça em bronze fabricada no Rio de Janeiro, frisando, porém, que no próximo ano ela viria da Europa.²⁸

Para atestar o expressivo agradecimento das associações náuticas pelo quadriênio da administração municipal, que disseminou e fez triunfar um “esporte útil e benéfico, verdadeira fonte de uma mocidade sadia e forte”, a Federação Brasileira das Sociedades do Remo realizou, em 1907, uma grandiosa manifestação pública para Pereira Passos, “no dia de sua partida para o velho continente, onde ia dar tréguas ao seu incessante labutar”. Na comemoração, remadores de diferentes clubes federados transportaram o “emérito cidadão”, no escaler ‘Dragão’, para bordo do navio que o conduziria à Europa (MENDONÇA, 1909, p. 102). Em 11 de março de 1913, como “demonstração de gratidão e homenagem à memória do grande protetor do esporte náutico”, foi instituída a prova clássica “Dr. Pereira Passos”.

Sob a égide da Federação Brasileira das Sociedades do Remo e dos favores governamentais concedidos, as regatas apareciam nos requerimentos de dirigentes esportivos, nas crônicas de revistas especializadas e dos principais jornais sob o signo da modernidade, do progresso e da beleza, em contraposição às práticas populares como as rinhas de galo, as touradas, o jogo do bicho, entre outras, consideradas “bárbaras e atrasadas”. Com efeito, é na virada para o século XX, especialmente na gestão Pereira Passos, que as competições náuticas assumem uma dimensão de destaque na vida social carioca. Para exemplificar a comunhão de interesses entre as sociedades náuticas e o poder público, um ofício enviado pela Diretoria da Federação ao prefeito agradecia “o honroso prêmio destinado à embarcação que melhor florida concorrer à próxima batalha das flores”. Em outro episódio, destacava-se a presença dos clubes de regatas, com as suas “esquadrilhas de baleeiras esbeltas para abrilhantar as festas”, realizadas por ocasião da inauguração das

obras do porto. Assim sendo, ao expressar o investimento público feito no processo de remodelação da cidade, tais manifestações ofereciam a possibilidade de participação e colaboração da elite carioca na divulgação de novos códigos de representação social, símbolos por excelência da *belle époque*.

Bibliografia

EDMUNDO, Luiz. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Rio de Janeiro: Conquista, 1957.

ELIAS, Norbert. *O processo civilizador*. Rio de Janeiro: Zahar, 1990, v. 2.

JESUS, Gilmar Mascarenhas de. Construindo a cidade moderna: a introdução dos esportes na vida urbana do Rio de Janeiro. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro: FGV, v. 13, n. 23, 1999.

KNAUSS, Paulo (Org.). *Sorriso da cidade*. Imagens urbanas e história política de Niterói. Niterói: Fundação de Arte de Niterói, 2003.

MELO, Victor Andrade de. *Cidade sportiva: primórdios do esporte no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2001.

MENDONÇA, Alberto de. *História do sport náutico*. Rio de Janeiro: Federação Brasileira das Sociedades do Remo, 1909.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História*, São Paulo: PUC, n. 10, 1993.

PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda. *Footballmania: uma história social do futebol no Rio de Janeiro, 1902-1938*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000.

RESUMO

O artigo analisa o surgimento do esporte náutico na cidade do Rio de Janeiro como prática burguesa, excludente e hierarquizadora que se desenvolve com a ideologia higienista e a crença no aprimoramento da raça, na virada para o século XX. Como reflexo das transformações políticas, econômicas e sociais pelas quais passava o país, o remo se impôs como signo de distinção social, prática esportiva inventada para configurar um estilo de vida associado aos novos códigos de conduta burgueses cristalizando, assim, a identidade de diversos grupos da elite urbana emergente. As conexões existentes entre este esporte e a *belle époque* carioca são exploradas através da análise de documentos jurídicos produzidos pelos clubes de regatas com a finalidade de construir uma infra-estrutura urbana mais moderna e adequada à difusão do remo. Lugar de práticas, apropriações e representações sociais, a cidade do Rio de Janeiro tornou-se palco onde remadores e dirigentes esportivos se mobilizaram para inscrever sua presença na paisagem urbana. Através da disputa inicial travada com o poder público municipal para atribuir sentidos e significados aos espaços da cidade, eles acabaram se associando ao Estado na divulgação de valores, comportamentos e crenças emblemáticos do ideário republicano de civilização, progresso e modernidade, principalmente na administração do prefeito Pereira Passos, quando o esporte náutico atingiu o apogeu.

Palavras-chaves: Modernidade carioca; História do esporte; Remo/ regatas; Esporte náutico.

ABSTRACT

The article analyzes the rise of rowing in the city of Rio de Janeiro, as a bourgeois activity, both exclusivist and hierarchical, that develops jointly with a hygienist ideology and the belief in race betterment at the turn of the 20th Century. As a reflex of the political, economic and social transformation which the country was undergoing, rowing imposed itself as sign of social distinction, a sporting activity conceived as configuring a way of life associated to the new bourgeois codes of conduct crystallizing, thus, the identity of several groups of the emerging urban elite. The connection existing between this sport and the *Belle Époque* “carioca” (a native of the state of Rio de Janeiro, then Fluminense) are explored through the analysis of legal documents produced by the rowing clubs seeking to construct an urban infrastructure more modern and adequate for the diffusion of rowing. Venues, appropriations and social representations, the city of Rio de Janeiro itself became the scene where the rowers and administrators moved to impose the sport’s presence on the urban scenery. Following the initial dispute with the municipal public powers to attribute purpose and significance to the city spaces, they ended up associating themselves to the State in the dissemination of the emblematic values, conduct and beliefs of the republican concepts of civilization, progress and modernity, mainly during the administration of mayor Pereira Passos, when this nautical sport reached its height.

Keywords: **“Carioca” modernity; Sport history; Rowing/regattas; Nautical sport.**

