



Calle Sacramento (1903): reformas y mejoras a la luz de la Reforma Passos en el centro de Río de Janeiro

Sacramento Street (1903): reforms and improvements in light of the Passos Reform in downtown Rio de Janeiro

Rua do Sacramento (1903): reformas e melhoramentos à luz da Reforma Passos no Centro do Rio de Janeiro

Nelson de Paula Pereira^{1*}

¹Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro, R. Joana Angélica, 63 - Ipanema, Rio de Janeiro - RJ, 22420-030, ORCID [0009-0002-0514-9333](https://orcid.org/0009-0002-0514-9333), nelsondepaula@yahoo.com.br

Resumen

Este artículo analiza el primer proyecto llevado a cabo por el alcalde Pereira Passos: la ampliación y prolongación de la Calle Sacramento (1903) desde una perspectiva historiográfica y urbanística. Esta obra marcó el inicio de las transformaciones urbanas de la "Reforma Passos", siendo fundamental para comprender las reformas que moldearon Río de Janeiro a lo largo del siglo XX y reflexionar sobre los patrones e impactos de intervenciones urbanas posteriores. El estudio, basado en el análisis de fuentes primarias y secundarias, revela que las intervenciones urbanas en Río de Janeiro, aunque modernizadoras, perpetuaron desigualdades, destacando la necesidad de reformas que equilibren modernidad, justicia social e integración urbana.

Palabras clave: Calle Sacramento, Pereira Passos, Reforma Urbana

Abstract

This article examines the first project undertaken by Mayor Pereira Passos: the widening and extension of Sacramento Street (1903) from a historiographical and urbanistic perspective. This project marked the beginning of the urban transformations known as the "Passos Reform," playing a key role in understanding the reforms that shaped Rio de Janeiro throughout the 20th century and reflecting on the patterns and impacts of subsequent urban interventions. The study, based on the analysis of primary and secondary sources, reveals that the urban interventions in Rio de Janeiro, while modernizing, perpetuated inequalities, highlighting the need for reforms that balance modernity, social justice, and urban integration.

Keywords: Sacramento Street, Pereira Passos, Urban Reform

Resumo

Este artigo examina a primeira obra realizada pelo prefeito Pereira Passos: o alargamento e prolongamento da Rua do Sacramento (1903), sob uma perspectiva historiográfica e urbanística. Essa obra marcou o início das transformações urbanas da "Reforma Passos", sendo fundamental para compreender as reformas que moldaram o Rio de Janeiro ao longo do século XX e refletir sobre os padrões e impactos de intervenções urbanas posteriores. O estudo, baseado na análise de fontes primárias e secundárias, revela que as intervenções urbanas no Rio de Janeiro, embora modernizadoras, perpetuaram desigualdades, destacando a necessidade de reformas com modernidade, justiça social e integração urbana.

Palavras-chave: Rua do Sacramento, Pereira Passos, Reforma Urbana

Volumen
13

Número
1

*Autor(a) correspondiente
nelsondepaula@yahoo.com.br

Envío 24 ene 2025

Aceptación 21 feb 2025

Publicación 25 feb 2025

¿Cómo citar?
PEREIRA, N. P. Calle Sacramento (1903): reformas y mejoras a la luz de la Reforma Passos en el centro de Río de Janeiro. *Coleção Estudos Cariocas*, v. 13, n. 1, 2025. DOI: 10.71256/19847203.13.1.128.2025.

Coleção Estudos Cariocas, v. 13, n. 1, 2025. DOI: 10.71256/19847203.13.1.128.2025.

El artículo fue originalmente enviado en PORTUGUÉS. Las traducciones a otros idiomas fueron revisadas y validadas por los autores y el equipo editorial. Sin embargo, para una representación más precisa del tema tratado, se recomienda que los lectores consulten el artículo en su idioma original.



1 Introducción

El ensanche y prolongación de la Calle del Sacramento (1903) fue la primera gran obra ejecutada por el alcalde del Distrito Federal, Francisco Pereira Passos. Este proyecto revistió gran relevancia para la ciudad de Río de Janeiro, ya que promovió la conexión entre la Calle del Sacramento y la Calle Camerino, esta última también objeto de ampliación. Ambas vías fueron extendidas hasta el nuevo Puerto de Río de Janeiro, una empresa de gran envergadura conducida por el Gobierno Federal. Esta articulación vial estratégica no solo facilitó la distribución de las mercancías que llegaban al puerto, sino que también impulsó una significativa reorganización urbana, consolidando la infraestructura logística de la ciudad y reflejando las ambiciones modernizadoras de la época.

Esta obra marcó el inicio de un conjunto de modificaciones urbanas posteriormente conocidas como la “Reforma Passos”. Su estudio es fundamental porque introduce la temática de las reformas urbanas que tanto caracterizaron a la ciudad de Río de Janeiro a lo largo del siglo XX. Además, su análisis crítico permite encontrar similitudes con otros movimientos de transformación del tejido urbano que le sucedieron.

En este sentido, se comprende como objetivo principal de este texto la reflexión historiográfica sobre la obra de la Calle del Sacramento a la luz de su contexto dentro de las reformas promovidas por Pereira Passos. Como objetivos secundarios, se pretende describir y caracterizar las transformaciones urbanísticas impulsadas por dicha obra, analizar su eficacia a lo largo del tiempo y reflexionar críticamente sobre las transformaciones urbanas de Río de Janeiro, tomando como ejemplo la Calle del Sacramento. La metodología se basó en el análisis crítico de fuentes primarias y secundarias, que incluyeron tanto libros como documentos históricos de archivos públicos.

Las conclusiones del artículo apuntan a una realidad recurrente en los grandes proyectos urbanos de Río de Janeiro: la persistencia de la desigualdad. Las intervenciones, a pesar de su papel integrador y modernizador, también resultaron en una mayor segregación de los espacios urbanos, sin proveer adecuadamente oportunidades para los sectores más pobres de la población. Así, el estudio de este evento puntual de la historia de la ciudad sirve como reflexión crítica sobre los impactos urbanísticos y sociales, destacando la necesidad de futuras transformaciones que equilibren modernidad, justicia social y preservación de la identidad urbana.

2 Contexto histórico

2.1 El Río de Janeiro en transición hacia la República

Con la llegada de la Familia Real en 1808, se produjo un impacto demográfico en la Ciudad de Río de Janeiro. Aproximadamente 15.000 personas llegaron desde Portugal para establecerse en una ciudad que no albergaba más de 50.000 habitantes. La venida de la Familia Real impuso nuevas necesidades materiales que atendieran no solo los deseos de esa clase, sino que facilitarían el desempeño de las actividades económicas, políticas e ideológicas (Abreu, 2006). Entre 1808 y 1816, se construyeron alrededor de 750 casas: 600 en el perímetro urbano y 150 en los alrededores. En 1822, la población alcanzaba los 100.000 habitantes, y en 1840, los 135.000 (Benchimol, 1992, p. 319). Con el aumento demográfico, la circulación de mercancías y el surgimiento de nuevos oficios se incrementaron.

En la segunda mitad del siglo XIX, surgieron nuevas dinámicas de renovación urbana en la Ciudad. Linhares (1979, p. 150) destaca que entre 1850 y 1860 emergió una segunda revolución industrial, principalmente con la introducción de la producción de acero y transportes rápidos. En esta segunda revolución, surgieron nuevas posibilidades de mercados, favoreciendo especialmente a Inglaterra, que se proyectó

como gran potencia económica mundial. La capital imperial carecía de obras de envergadura para ampliar sus vías de comunicación. En términos generales, el Centro permanecía densamente poblado, con un trazado urbano similar al de la época colonial.

A principios del siglo XX, la población de Río de Janeiro seguía creciendo. Flujos de inmigrantes y trabajadores rurales agregaban más habitantes al tejido urbano. En particular, antiguos esclavizados llegaban desde las haciendas decadentes del Valle del Paraíba. Estos buscaban nuevas oportunidades de empleo, principalmente en las actividades portuarias. La localización del comercio y la industria manufacturera en el centro de la Ciudad, por estar más cerca del Puerto de Río de Janeiro, llevaba a la población más pobre a residir en el Centro.



Figura 1: Tipo de construcción de la ciudad antes de la Reforma Urbana: Calle de la Carioca antes de las demoliciones en 1904.
Fuente: Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro.

Toda esta población se concentró en los antiguos caserones heredados del Imperio, ubicados en el centro de la Ciudad (Figura 1), que, debido a la alta concentración poblacional, se habían convertido en grandes conventillos sin infraestructura de higiene ni condiciones adecuadas (Lamarão, 1991, p. 115). Sevcenko (1998, p. 21) señala que se imponían medidas moralizantes, como la prohibición de rituales religiosos, cantos y bailes, sobre la población pobre de la ciudad, como si su cultura — y no la desigualdad de ingresos — fuera el problema detrás de la desorganización del espacio urbano.

La Ciudad estaba marcada por el legado del Imperio. La esclavitud había sido abolida 14 años antes; la economía cafetalera estaba en declive (Lobo, 1978, p. 171), y enfermedades como la fiebre amarilla, la viruela y la peste bubónica asolaban las calles mal pavimentadas. Construcciones bajas y sin estilo, techos viejos de tejas canal y claraboyas, áticos y sótanos infestados de ratas e insectos de toda especie: así eran las edificaciones de la época (Mathias, 1965, p. 217). Una numerosa y concentrada población pobre se hacinaba en viviendas colectivas (Figura 2), que incluían conventillos, posadas, casas de cuartos y villas obreras (Lamarão, 1991, p. 115).

Solo el 30% de las viviendas colectivas mantenían, por exigencia legal, un retrete para un grupo de 20 personas (Distrito Federal, 1903a). Algunos trabajadores que residían en el Centro vivían en los patios traseros de las pequeñas fábricas y talleres donde laboraban.



Figura 2: Conventillo existente en los fondos de edificios de la Av. Mem de Sá (1906).

Fuente: Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro.

Además, muchas veces el término posada se asocia al conventillo (Backeuser, 1906, p. 105). Carvalho (1985, p. 151) observa en la obra *El Cortiço* — de Aluísio de Azevedo — la dualidad del término empleado por el autor.

2.2 El Río de Janeiro en transición hacia la República

El Gobierno Federal, bajo el liderazgo del Presidente Rodrigues Alves, inició una gran campaña en pro de reformas urbanas en la ciudad, con el apoyo de un equipo técnico compuesto por Lauro Müller, Ministro de Industria, Transporte y Obras Públicas; Francisco Pereira Passos, alcalde nombrado por el Gobierno Federal para administrar el Distrito Federal; Oswaldo Cruz, Director de Salud Pública; y los ingenieros Paulo de Frontin y Francisco Bicalho. El objetivo era transformar la antigua ciudad en una metrópolis moderna, con nuevas perspectivas, inspirada en las reformas urbanas de París, implementadas por Georges-Eugène Haussmann, el Barón Haussmann, alcalde de París durante el gobierno de Napoleón III.

Al asumir el cargo de alcalde, Pereira Passos dio inicio a su primera gran obra: el ensanche y prolongación de la Calle del Sacramento, llevada a cabo entre 1903 y 1906. Una vez ensanchada, la Calle del Sacramento se conectaría a otra vía que también sería ampliada, la Calle Camerino. Ambas serían extendidas hasta el nuevo Puerto de Río de Janeiro, una obra del Gobierno Federal. De esta forma, las mercancías que llegaran al Puerto serían rápidamente distribuidas por toda la ciudad.

Esta reforma urbana generó reacciones en la opinión pública, como se menciona en las secciones siguientes. Sin embargo, en apenas cuatro años, las obras de mejora de la capital federal estarían concluidas. En este sentido, su estudio, a la luz de las

fuentes de la época y del análisis crítico de las décadas posteriores, es un buen referencial en lo que respecta a la ola de transformaciones por las que la ciudad de Río de Janeiro pasaría en las distintas etapas de cambios urbanos a lo largo del siglo XX. Al estudiar las obras en la Calle del Sacramento (1902-1906), es posible vislumbrar el espíritu de transformación urbana que buscó impulsar al Río de Janeiro como metrópolis, así como las tensiones sociales que persisten hasta la actualidad.

3 Los discursos Pro-Reforma

Calles estrechas, mal pavimentadas y sucias, junto con casonas sin mantenimiento heredadas de la época imperial, servían de refugio para casas de huéspedes, posadas y conventillos que también funcionaban en los fondos de las casas comerciales. Así era el aspecto de la Ciudad de Río de Janeiro antes de la Reforma Urbana de 1902-1906. Sumado a esto, el café del Valle del Paraíba estaba en decadencia.

Según Lobo (1978, p.171):

[...] en los años 1888 y 1889 se produjo una transformación radical en el sistema de crédito, que dejó de servir casi exclusivamente a los intereses de producción y comercialización del café; la economía de plantación del Valle del Paraíba entró en un declive irrecuperable; la liberación de los esclavos desorganizó el sistema de mano de obra; hubo una modificación del modelo político.

El censo de 1907, realizado por el Gobierno a pedido del ministro Lauro Müller, nos muestra la situación de Río de Janeiro en lo que respecta a la industria y sus trabajadores. El número total de fábricas de diversos tipos llegaba a 745, empleando a 21.416 trabajadores (Lobo, 1978, p. 577-579).

Las epidemias diezaban a la población año tras año. En 1870, la fiebre amarilla mató a 1.118 personas, 3.659 en 1873 y 3.476 en 1876. Las discusiones sobre el saneamiento de la ciudad se volvieron cada vez más intensas.

3.1 Los Discursos de los Médicos

El principal grupo que apoyaba el saneamiento de la ciudad era el de los médicos, quienes sugerían (Benchimol, 1992, p. 137):

[...] la irrigación y limpieza de calles y plazas públicas; la dispersión de los barcos estacionados en el puerto; la reubicación de los inmigrantes fuera de la ciudad y del municipio; la creación de comisiones parroquiales para socorrer a las víctimas del flagelo; la apertura del Hospital de Santa Isabel; la inspección de los conventillos con el objetivo de su remoción o la reducción del número de residentes; y la orientación a la población sobre su régimen ordinario. La mayor parte de los afectados por las epidemias residía en los barrios de Gamboa, Saco do Alferes y Saúde. La aglomeración era uno de los principales factores de la propagación de las epidemias, y los conventillos eran señalados como una gran fuente de contagio. Ya en 1843, durante una epidemia de fiebre escarlatina, la Academia Imperial de Medicina sugería evitar la superpoblación de las viviendas (Abreu, 1985). Hacia finales del siglo XIX, la situación se volvió insostenible.

En palabras del Dr. Atalipa de Gomengoro (Benchimol, 1992, p. 137):

[...] dispersar a los habitantes del barrio infectado; ingresar en esos inmundos conventillos [...] donde habitan docenas de personas en un espacio con una capacidad de aire suficiente solo para seis u ocho, y diseminarlos, esparcirlos, obligarlos a respirar aire suficiente.

El Consejo Superior de Salud Pública, en 1886, expresó su opinión sobre las cuestiones higiénicas en la ciudad (Leeds y Leeds, 1978, p. 189):

[...] todos deploraban las condiciones de los conventillos y coincidían en que las viviendas eran higiénicamente peligrosas y que sus habitantes debían ser reubicados en las afueras de la ciudad, en lugares con acceso a trenes y tranvías. Los informes presionaban al gobierno para expropiar los conventillos, destruirlos y construir casas individuales para los pobres.

Solo Barata Ribeiro inició parte de estas recomendaciones al combatir los conventillos. Con esto, comenzó la intervención del Estado en las cuestiones sanitarias de la ciudad.

En septiembre de 1889, se llevó a cabo el II Congreso Brasileño de Medicina y Cirugía, en el cual se aprobaron algunas normativas sanitarias para la Ciudad de Río de Janeiro. Se afirmaba que el área central era el gran epicentro de las epidemias y se proponían las siguientes medidas: drenaje y relleno de terrenos bajos e inundables; normalización del suministro de agua potable; canalización de ríos, arroyos y desagües; conservación de los bosques; una rigurosa supervisión de la canalización de alcantarillas, con su reconstrucción, ventilación y descarga fuera del puerto; eliminación de los residuos recolectados en la ciudad; pavimentación y limpieza diaria de las calles; ampliación y prolongación de calles para permitir la circulación del aire a través de la brisa marina; implementación de una ley para incentivar a las empresas a construir viviendas higiénicas para los pobres; y otorgar mayor autonomía a las autoridades sanitarias. Las epidemias continuaban cobrando miles de vidas, y los más afectados eran quienes residían en el área central de la ciudad.

3.2 Los Discursos de los Ingenieros y la Comisión de Mejoramientos de la Ciudad de Río de Janeiro

Otro grupo que destacó en pro de las Reformas Urbanas fue el de los Ingenieros que, en 1874, sugirieron un gran plan urbanístico: la Comisión de Mejoramientos de la Ciudad de Río de Janeiro, integrada por Jerônimo R.M. Jardim, Marcelino Ramos da Silva, Francisco Pereira Passos y, posteriormente, João Alfredo.

En 1875, se inauguró una exposición con proyectos de obras públicas. De estos, 22 trataban sobre mejoras de puertos existentes en Brasil; otros sobre canales, mejoras de ríos, cartas hidrográficas, puentes, construcciones ferroviarias como la Madeira-Mamoré, carreteras, líneas telegráficas, mapas geográficos, corográficos y topográficos de las fronteras brasileñas, y proyectos científicos como el estudio de la flora amazónica. Muchos no pasaron del papel, y los ejecutados fueron realizados por empresas extranjeras. Estos proyectos formaban parte de la 1ª Exposición de Obras Públicas preparada para la Exposición Universal.

Además de los proyectos de la Comisión, en la exposición se presentaron las construcciones de tres túneles en los cerros del Livramento y São Bento, así como un túnel ferroviario submarino que conectaría la Plaza XV hasta Niterói (precediendo la propuesta del Puente Río-Niterói). Se planeaban edificios públicos como la Inspección de Obras Públicas, diseñada por Francisco Pereira Passos; la Repartición de Telégrafos; el Cuartel del Cuerpo de Bomberos; y la reconstrucción del Club Fluminense en la Plaza da Constituição (actual Plaza Tiradentes) — también proyecto de Pereira Passos.

El 12 de enero de 1875, el relator presentó el proyecto donde señalaba (Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro, 1875):

Nos correspondía designar el ancho de las aceras y veredas laterales en las nuevas calles y plazas, así como la altura de las arcadas o pórticos continuos [...] indicar qué calles debían ser abiertas, ensanchadas o rectificadas [...] desecación de terrenos y relleno de pantanos, y establecer reglas esenciales para la construcción de viviendas.

Plazas y nuevas calles serían abiertas o alineadas para que el aire circulara por toda la Ciudad. La ventilación y la circulación eran fundamentales para la salubridad y para facilitar el transporte de mercancías procedentes del Puerto de Río de Janeiro. El proyecto abarcaba barrios centrales (parcialmente), Engenho Velho, Andaraí, São Cristóvão, Catete y el actual barrio de Botafogo.

El Canal del Mangue fue uno de los puntos clave de la Comisión, que proyectaba su prolongación desde la base de la sierra de Andaraí hasta el mar. A lo largo del canal, las aguas de lluvia y los pantanos serían drenados hacia este, formando una cuenca cerca de la actual Calle Barón de Mesquita y el Bulevar 28 de Septiembre. Un sistema de compuertas crearía niveles diferenciados para navegación y recreación.

Entre las principales influencias urbanísticas, se destacaban las reformas de París realizadas por Georges-Eugène Haussmann, el Barón Haussmann, alcalde durante el gobierno de Napoleón III. Sin embargo, las avenidas proyectadas por la Comisión no se abrirían en el centro, como en París, sino en la periferia para incentivar su ocupación. El Canal del Mangue sería el eje para alinear calles y avenidas.

Los ingenieros de la Comisión destacaron en su informe (Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro, 1875):

Uno de los mayores defectos de la parte antigua de la ciudad es la estrechez y sinuosidad de sus calles, lo que dificulta la circulación de vehículos y peatones, además de impedir la renovación del aire viciado en las viviendas. En el trazado de los nuevos barrios, la Comisión priorizó evitar este problema, proyectando calles mucho más anchas que las habituales en Río de Janeiro.

La Comisión destacó varias obras, además de las ya mencionadas, como la apertura de una avenida que conectaría el Campo da Aclamação (actual Praça da República) con la base de la sierra de Andaraí. Esta avenida tendría 40 metros de ancho, con aceras de 18 metros y paseos laterales de 11 metros, además de estar arborizada en ambos lados. Su extensión hasta la Rua do Portão Vermelho (hoy Rua Pinto de Figueiredo) era de 4.780 metros (Gerson, 2000, p. 357). Cerca de la Travessa da Babilônia, la avenida se cruzaría con otra que conectaría la Rua do Andaraí Pequeno (actual Rua Conde de Bonfim) con los terrenos destinados al Jardín Zoológico en Vila Isabel y el horto, después del prolongamiento del Boulevard 28 de Setembro.

A partir del Boulevard 28 de Setembro, que iba desde el Portão da Vila Isabel hasta la Rua de São Cristóvão, se construiría otra avenida. En São Cristóvão, desde el Portão da Coroa, se abriría una nueva vía de 40 metros de ancho, atravesando el canal y conectando con el Campo de São Cristóvão. La Rua do Engenho Novo (Gerson, 2000, p. 421) era una de las más largas de la Zona Norte. Comenzaba en el Largo do Pedregulho y, tras el fallecimiento de la enfermera Ana Neri, pasó a llamarse Rua Ana Neri.

El lugar donde hoy se encuentra la Praça da Bandeira era conocido como Matadouro, y allí se proyectó la construcción de un gran parque destinado a la exposición de máquinas y aparatos industriales.

Entre las Islas dos Melões y la Isla das Moças, se planificó la construcción de un muelle, desde la Ponta da Chichorra hasta la Praia dos Lázarus. Se propuso rellenar el espacio del Saco de São Diogo para la construcción de una estación marítima de la Estrada de Ferro D. Pedro II, facilitando el transporte de mercancías, que hasta entonces debía realizarse por las calles estrechas del centro de la ciudad. En toda el área ganada al mar, se proyectaron numerosas calles donde se instalarían comercios e industrias, además de una capilla y un mercado.

Sin embargo, todas estas obras debían ser ejecutadas por el Gobierno y tenían un costo estimado en 32.000.000\$000, lo que equivaldría aproximadamente a R\$ 4.000.000.000,00 en la actualidad (Diniz, 2022), una suma considerable. Por ello, el informe sugirió que los proyectos fueran ejecutados por una empresa especializada.

Luís Raphael Vieira Souto criticó el informe de la Comisión, argumentando que sus planes se limitaron a los barrios de Andaraí, Engenho Velho y São Cristóvão, dejando de lado el Centro de la ciudad (Lamarão, 1991, p. 75):

[...] las calles son estrechas, sinuosas y mal ventiladas [...], las casas son pequeñas, sin luz, sin ventilación [...]; en el centro de la ciudad es donde las playas necesitan muelles, los pantanos claman por relleno, las calles requieren aire y las plazas arborización y pavimentación. Es en el centro donde nuestro importante comercio exige mejoras en la circulación, actualmente tan dificultada por el mal estado de las vías.

De todas las obras propuestas, solo el ramal ferroviario y la estación marítima avanzaron, gracias a la iniciativa de Francisco Pereira Passos.

3.3 La postura del Gobierno

La fiebre amarilla y las miles de muertes que causaba cada año llevaron al Gobierno Imperial a nombrar una comisión médica para, junto con la Junta Central de Higiene Pública, revisar las medidas sanitarias. En 1876, la Junta presentó a la Cámara Municipal un proyecto donde afirmaba que las viviendas colectivas eran los focos de diseminación de las epidemias. Sugería que se debían construir casas económicas para las familias pobres (Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro, 1875-1876). Sin embargo, la Junta no era bien aceptada por la Cámara Municipal.

Entre 1882 y 1883, el combate a los conventillos fue impulsado por la Junta de Higiene Pública, según relata Luís Raphael Vieira Souto (Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro, 1882-1883).

3.4 Las compañías constructoras de viviendas para obreros

En 1882, mediante el Decreto Legislativo 3151 del 9 de diciembre de 1882, el Gobierno concedió a empresas privadas el derecho de construir casas económicas para familias pobres. Los primeros en presentar propuestas fueron: Felicíssimo Vieira de Almeida, Antônio José Rodrigues de Araújo y Lourenço Ferreira da Silva. Posteriormente, Luís Raphael Vieira Souto y Antônio Domingues dos Santos Silva presentaron otra propuesta (Lamarão, 1991, p. 75). Las concesiones incluían exenciones de impuestos aduaneros para la importación de materiales de construcción y beneficios fiscales. Sin embargo, debido al Encilhamento (crisis financiera), la mayoría de los proyectos no avanzó.

Otra empresa destacada fue la de Arthur Sauer, la Compañía de Saneamiento de Río de Janeiro. Según Benchimol (1992, p. 159):

La Compañía debía proporcionar iluminación gratuita a gas o electricidad en áreas comunes, empleados para mantener el orden y la conservación, uno o dos médicos para atender la salud de los inquilinos (y enviar informes semestrales a la Inspección General de Higiene), e incluso escuelas mixtas para educación primaria.

Un año después de la Proclamación de la República, Arthur Sauer presentó un listado de villas obreras a ser construidas en distintos puntos de la ciudad. En la esquina de la Rua dos Inválidos con la Rua do Senado sería construida la Vila Rui Barbosa. Detrás del Jardín Botánico, en la Rua Dona Castorina, se levantaría la Vila Arthur Sauer, junto a la Fábrica de Tecidos Carioca. En la Rua Gonzaga Bastos, en Vila Isabel, se construiría la Vila Senador Soares, en una zona donde ya existía la fábrica Fiação e Tecidos Confiança Industrial, y donde más tarde sería levantada la Fábrica Cruzeiro. En la Rua Maxwell, junto a la Fábrica de Tecidos Confiança, sería edificada la Vila Maxwell. En la Rua 24 de Maio, frente a la Estación de Trenes de Sampaio, se establecería la Vila Sampaio. En la Rua São Clemente se construiría la Vila Fróis da Cruz. Próxima a la Estación de Trenes de Mangueira, se localizaría la Vila Mangueira. En las inmediaciones de la Estación de Trenes de São Francisco Xavier quedaría la Vila Carvalho. En la Rua Ana Neri, frente a la Estación de Trenes de

Rocha, se situaría la Vila Rocha. Cerca de la Estación de Trenes de Engenho Novo, en la Rua 24 de Maio, se establecería la Vila Riachuelo. Finalmente, en la misma región, se construirían la Vila Carolina y la Vila Vieira de Castro.

Durante la República, surgieron divergencias entre la Compañía de Saneamiento y el Gobierno, que ahora exigía el pago de impuestos aduaneros, encareciendo las importaciones de materiales. Además, se cuestionaba que las viviendas beneficiaban solo a obreros de fábricas textiles, mientras que la mayoría de los trabajadores del Centro quedaban excluidos.

3.5 Los cronistas y la prensa

La prensa fue otro grupo que, en un primer momento, impulsó los debates a favor de la reforma de la ciudad. Con el cambio del siglo XIX al XX, surgieron nuevas técnicas de impresión que redujeron el costo de los periódicos, permitiendo un mayor acceso a diferentes sectores de la sociedad.

Algunas personalidades destacaron en la defensa de una transformación urbana orientada al saneamiento de la ciudad. Entre ellas, José do Patrocínio, con su periódico *Cidade do Rio*; Rui Barbosa, a través de sus artículos en la prensa; Edmundo Bittencourt y Leão Veloso, en el *Correio da Manhã*; Alcindo Guanabara, Medeiros e Albuquerque y João Lage, en *O Paiz*; Olavo Bilac, en la *Gazeta de Notícias*; Figueiredo Pimentel, en *O Binóculo* y en la *Revista Kósmos*; y José Carlos Rodrigues, en el *Jornal do Comércio*.

Para Olavo Bilac, era necesario destruir la vieja ciudad y enterrar sus formas tradicionales de comportamiento para que una nueva capital pudiera surgir y afirmarse en su papel de modernidade (Pechman, 1985, p. 134).

Por su parte, Figueiredo Pimentel promovió una nueva civilización urbana, estimulando nuevas formas de sociabilidad y proponiendo eventos que marcaron la administración de Pereira Passos. Entre ellos, la *Batalha das Flores*, los corsos en Botafogo y en la Avenida Central, el "footing" en Flamengo, el "five o'clock tea", la Exposición Canina, la *Mi-Carême* y el *Ladies Club*.

4 Los predecesores de Pereira Passos

A pesar de las dificultades financieras que enfrentaba Río de Janeiro, algunos alcaldes intentaron, aunque brevemente, solucionar los problemas de salubridad e higiene en la ciudad. Pinheiro (1977, p. 8-11) resume los principales esfuerzos realizados por estos administradores.

Barata Ribeiro gobernó durante aproximadamente cinco meses, pero inició una importante campaña para erradicar los conventillos. Médico pediatra reconocido en la Escuela de Medicina de Río de Janeiro, sus medidas generaron un profundo descontento entre comerciantes y propietarios de inmuebles. Su proyecto se asemejaba en gran medida al que más tarde implementaría Francisco Pereira Passos.

Barata Ribeiro decretó el retraimiento de edificios en calles que posteriormente serían ensanchadas debido al intenso tráfico de pasajeros y mercancías que circulaban por la ciudad, especialmente desde el Puerto y la Estación Dom Pedro II.

Benchimol (1992, p. 183) destaca un episodio que provocó muchas manifestaciones cuando Barata Ribeiro ordenó:

[...] la demolición de la posada llamada 'Cabeça de Porco', situada en la Rua Barão de São Félix, nº 154. El 21 de enero de 1863, envió a los propietarios de la posada una notificación, dándoles un plazo de cinco días para iniciar la demolición, bajo pena de que la municipalidad lo hiciera por su cuenta y a expensas de los propietarios.

La demolición no fue pacífica y requirió la intervención de la Policía. El episodio fue tan grave que, durante la administración de Pereira Passos, la municipalidad tuvo que indemnizar a la propietaria del inmueble por daños y perjuicios (Benchimol, 1992, p. 184). El Coronel Henrique Valadares, ingeniero militar, sustituyó a Antônio Dias Ferreira, médico cuyo nombramiento no fue aceptado por el Senado. Valadares institucionalizó la estructura burocrática mediante la Ley Orgánica nº 85, del 20 de septiembre de 1882, creó servicios administrativos y organizó las finanzas municipales.

Durante el Gobierno Provisional, Félix da Cunha asumió la administración de la ciudad. En su gestión, se renovaron los contratos de las compañías de tranvías y se extendieron sus líneas hasta barrios más alejados. Se inició la perforación del primer túnel hacia Copacabana, conocido como Túnel Barroso, luego Túnel Velho, más tarde llamado Túnel Alaor Prata. También se inauguró el primer tranvía eléctrico de Río de Janeiro en 1892 y se demolieron los pasadizos elevados sobre la Rua da Misericórdia y la Rua Sete de Setembro, que conectaban el antiguo Paço da Cidade con la Capela Imperial y el Convento do Carmo.

Francisco Furquim Werneck de Almeida, médico designado por el presidente Prudente de Moraes, creó una comisión para sanear la ciudad. Sin embargo, debido a su vínculo con Francisco Glicério (opositor al gobierno), fue exonerado. Su administración se preocupó por la higiene urbana y el saneamiento, abordando el problema del deficiente suministro de agua, la recolección de basura y la mejora de las condiciones sanitarias en las escuelas municipales. También impuso la conservación de edificios en mal estado, mejoró la pavimentación de calles y plazas, modernizó el Matadero y el Campo de Marte y reguló la distribución de carne en la ciudad. Fue sucedido interinamente por el médico Joaquim José da Rosa.

Ubaldo do Amaral Fontoura, abogado, no ejecutó obras públicas debido a la falta de recursos financieros. Sin embargo, llevó a cabo una reforma administrativa, eliminando varios cargos. Luiz Van Erven, ingeniero, asumió interinamente la alcaldía y se limitó a funciones administrativas. José Cesário de Faria Alvim, abogado, no pudo llevar a cabo reformas debido a la crisis económica. Honório Gurgel do Amaral también asumió el cargo de alcalde de manera interina. Antônio Coelho Rodrigues, abogado, inauguró la estatua de Pedro Álvares Cabral en el barrio de Glória, pero no logró estabilizar las finanzas municipales.

João Felipe Pereira, ingeniero civil, recibió la ciudad en pésimas condiciones por parte de sus antecesores, con un atraso de 11 meses en el pago de los funcionarios públicos. Suspendió la ejecución de obras, despidió empleados, reorganizó las finanzas, restableció el pago puntual de salarios, reestructuró el Servicio de Carta Catastral, gestionó el problema de la basura y su incineración, vetó el aumento de tarifas de tranvías y aprobó el monopolio de la Santa Casa, lo que resultó en un incremento de las tarifas funerarias. También ordenó el desalojo de coches y caballos de la cochera expropiada en la esquina de la Rua Visconde do Rio Branco con la prolongación de la Avenida Gomes Freire, en el lugar donde, según la tradición, fue ejecutado Tiradentes y donde más tarde Pereira Passos construiría la Escuela Municipal Tiradentes. El 5 de octubre de 1900, decretó la remoción del Morro do Senado, utilizando sus tierras para rellenar los terrenos pantanosos del Mangue y el canal entre la tierra firme y la Ilha das Moças, en São Cristóvão.

Joaquim Xavier da Silveira, abogado, enfrentó dificultades municipales, pero realizó algunas mejoras en la ciudad, como el inicio de la construcción del Cais Pharoux, en la Praça XV. Durante su administración, Ipanema recibió iluminación eléctrica y se inauguró la estatua del Visconde do Rio Branco. Su sucesor interino fue Carlos Leite Ribeiro, coronel de la Guardia Nacional, quien en cuarenta días de mandato ejecutó algunas mejoras, como el pavimentado de la Rua do Ouvidor y la modificación de algunas leyes relacionadas con la higiene y la seguridad pública. También dio el primer impulso al ajardinamiento de espacios públicos y preparó una ley que permitiría al próximo alcalde gobernar sin la fiscalización del Consejo Municipal. Ese hombre sería Francisco Pereira Passos.

5 Las obras en la Calle del Sacramento: inicio de la Reforma Passos

5.1 El contexto presidencial de la República

En 1902, Francisco de Paula Rodrigues Alves (Figura 3) asumió la Presidencia de la República del Brasil. En aquella época, Río de Janeiro era una ciudad marcada por calles estrechas, oscuras, sucias y mal ventiladas.



Figura 3: Francisco de Paula Rodrigues Alves.
Fuente: Archivo Histórico del Museo de la República.

El Centro Administrativo de la Ciudad de Río de Janeiro se encontraba limitado entre los principales morros: el Morro de São Bento, donde estaban instalados los benedictinos; el Morro do Castelo, cuna de la ciudad y sede de los jesuitas durante un largo período de su historia; el Morro de Santo Antônio, donde residían los monjes franciscanos; el Morro do Senado y el Morro da Conceição.

El proyecto político-administrativo de Rodrigues Alves tenía dos ejes principales: la remodelación de la capital y la política de inmigración (Rocha, 1985, p. 58).

El *Jornal do Brasil*, en su edición del 15 de noviembre de 1902, publicó:

Rodrigues Alves promete dar prioridad para o Rio – *Jornal do Brasil*. 15/11 – Rodrigues Alves asume la Presidencia de Brasil tras vencer a Quintino Bocaiúva por 316.248 votos contra 23.500 en la elección del 1º de marzo. Paulista, el nuevo presidente prometió centrar su atención exclusivamente en Río. “Voy a limitarme casi exclusivamente al saneamiento y mejoramiento del puerto y de Río de Janeiro”, declaró antes de embarcar en el tren que lo llevaría a la capital del país. Rodrigues Alves, quien nombró a Pereira Passos como alcalde de Río, pretende cambiar por completo la imagen que los extranjeros tienen de la ciudad. “La capital no puede seguir siendo señalada como una sede de vida difícil cuando tiene amplios recursos para convertirse en el más notable centro de atracción de trabajadores, actividades y capitales en esta parte del mundo”, afirmó durante la ceremonia de posesión. Mientras Rodrigues Alves era ovacionado por su discurso a favor de Río, su antecesor, Campos Sales, salió de la ciudad entre abucheos rumbo a la Estación Central, donde tomó el tren a São Paulo.

Rodrigues Alves no consideraba la Reforma Urbana como una simple obra de embellecimiento. Estaba convencido de que la transformación y el saneamiento de Río de Janeiro eran asuntos fundamentales para el desarrollo nacional.

5.2 El contexto presidencial de la República

El equipo encargado de la gran transformación de la Ciudad de Río de Janeiro estuvo compuesto por el presidente Rodrigues Alves, el ministro Lauro Müller, el médico Oswaldo Cruz, los ingenieros Paulo de Frontin y Francisco Bicalho, y el alcalde del Distrito Federal, el ingeniero Francisco Pereira Passos (Figura 4).

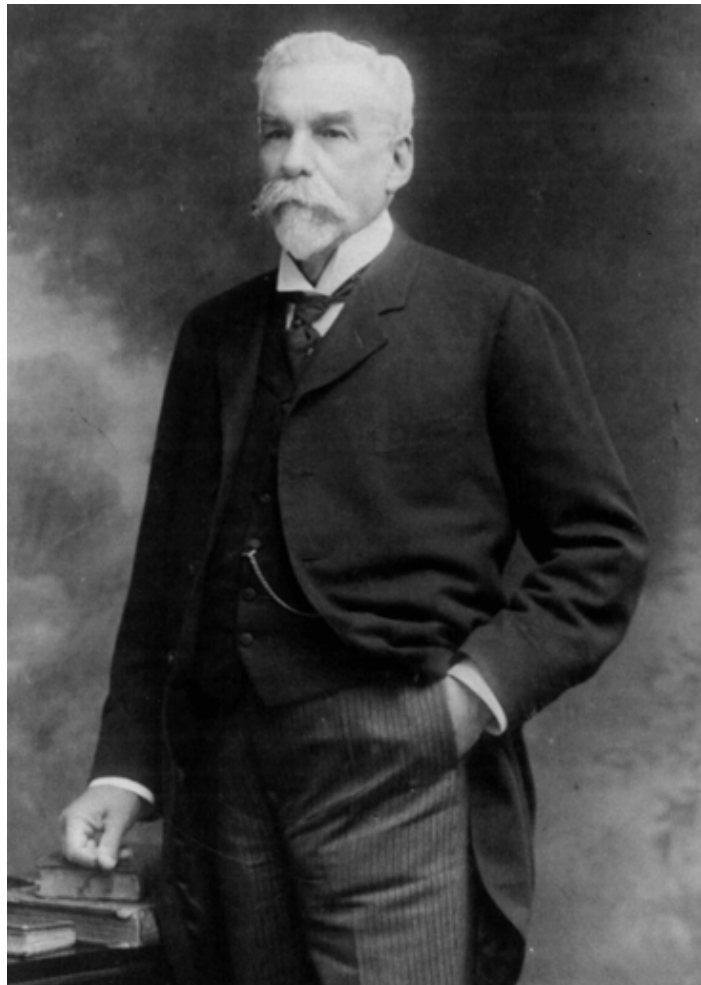


Figura 4: Francisco Pereira Passos (sin fecha).
Fuente: Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro.

En su discurso de toma de posesión (Cámara de Diputados, 1978), Rodrigues Alves enfatizó un ambicioso plan de obras públicas para la Ciudad de Río de Janeiro. Bajo la responsabilidad del Gobierno Federal estarían la construcción del muelle del puerto, la conclusión del Canal do Mangue, el arrasamiento del Morro do Senado y la apertura de una gran avenida, la Avenida Central, que atravesaría la ciudad de mar a mar, obras a cargo de los ingenieros Francisco Bicalho y Paulo de Frontin. Por su parte, la Prefectura del Distrito Federal sería responsable de la apertura de la Avenida Beira-Mar, la conexión del Passeio Público con el Largo do Estácio, el ensanchamiento y prolongación de calles, la apertura de nuevas vías y plazas, lo que implicaba inevitablemente la demolición de conventillos, casas de huéspedes, posadas y edificaciones insalubres. Al médico Oswaldo Cruz le correspondería el desafío de combatir los problemas sanitarios causados por las constantes epidemias, que diezmaban miles de vidas y alejaban a los inmigrantes de la ciudad.

Para llevar a cabo tantas obras, Paulo de Frontin, presidente del Clube de Engenharia en 1903, asumió la tarea de establecer criterios para la concesión de proyectos. Para ello, el Decreto Imperial 816 del 10 de julio de 1855, que regulaba las expropiaciones, fue modificado por el Decreto 1021 del 25 de agosto de 1903.

Los miembros del equipo fueron seleccionados por su amplia experiencia profesional. Sin embargo, las reformas más drásticas quedaron a cargo de Oswaldo Cruz (Carvalho, 1988, p. 99), un renombrado higienista que implementó la vacunación obligatoria (Benchimol, 1992, p. 296), y de Pereira Passos, quien llevó a cabo numerosas obras públicas con un gran impacto social y urbanístico. Debido a la magnitud de sus acciones, ambos se convirtieron en blanco de críticas por parte de sectores que se oponían a la nueva política desarrollada en Río de Janeiro. Oswaldo Cruz, apodado el "general mata-mosquitos", y Pereira Passos, conocido como el "bota-abaixo", fueron retratados en diversas caricaturas que satirizaban sus medidas (Figura 5).



Pereira Passos preparando-se para investir contra os velhos pardieiros do Rio de Janeiro.

Figura 5: Caricatura de 1903, criticando a Pereira Passos por la demolición de antiguas construcciones en la ciudad..

Fuente: Mathias (1965, p. 223).

Al asumir la alcaldía, Pereira Passos adoptó una serie de medidas (Athayde, s.d.). Realizó un balance de las finanzas municipales, pagó todas las deudas pendientes, algunas de ellas desde 1897, y redujo el número de empleados públicos innecesarios. Prohibió la venta de billetes de lotería en las calles, la venta de alimentos en tableros descubiertos, el tránsito y ordeño de vacas lecheras en la vía pública y la crianza de cerdos dentro del Distrito Federal. Además, impidió la exposición de carne en los mercados fuera de vitrinas adecuadas y rescindió un antiguo contrato de pavimentación para introducir un sistema mejorado de calzadas en calles, plazas y carreteras. Otras acciones incluyeron la implementación de un servicio de pesaje de vehículos, la prohibición de la mendicidad, la caza de perros callejeros, la remoción de las verjas de las iglesias y la regulación de nuevas

construcciones. También supervisó la ampliación del Cais Pharoux, abrió licitaciones para la construcción de escuelas, estableció la obligatoriedad de la limpieza de las fachadas de los inmuebles y corrigió el alineamiento y prolongación de calles. Entre sus obras más notables, amplió la Rua do Sacramento (actual Avenida Passos), alineándola con la Rua da Imperatriz (actual Rua Camerino). El trabajo de los primeros meses de su administración fue intenso y se basó, en muchos casos, en leyes ya existentes que nunca habían sido aplicadas.

Sin embargo, a pesar de la urgencia de las reformas, Pereira Passos fue duramente criticado por instituciones que anteriormente habían exigido una Reforma Urbana en la ciudad. La Academia de Medicina lo apodó "Ciclón Municipal", mientras que Ruy Barbosa, desde el Senado, argumentó que las demoliciones solo generarían ruinas, ya que dudaba de que hubiera suficientes recursos y capital para las nuevas construcciones proyectadas.

Durante los siete primeros meses de 1903, se llevaron a cabo importantes obras dentro del plan de modernización de la ciudad, incluyendo el estudio y organización del proyecto de prolongación de la Rua do Sacramento.

5.3 La Freguesia do Sacramento



Figura 6: Mapa de las freguesias de Río de Janeiro, destacando las freguesias centrales. En rojo, la Freguesia do Sacramento.
Fuente: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos.

La Freguesia do Sacramento (Figura 6) toma su nombre de la parroquia homónima, establecida en 1826 y dividida en tres distritos por la Cámara Municipal en sesión del 28 de enero de 1833. Sin embargo, sus orígenes se remontan a la antigua Irmandade do Santíssimo Sacramento, fundada en 1734 en la Iglesia del Rosario, donde permaneció hasta que el cabildo se trasladó al templo de las carmelitas, ya que en la iglesia de la Rua Direita (actual Rua 1º de Março) no había espacio suficiente. Después de varias reubicaciones (Maurício, 1977, p. 221), la hermandad obtuvo permiso el 1º de marzo de 1816 para construir un templo en un terreno de 14½ braças de frente y 28 de fondo, adquirido del Coronel José de Souza Meirelles en la Rua Real Erário, posteriormente llamada Rua da Moeda y más tarde Rua do Sacramento. El terreno, parte del Campo da Polé, era pantanoso y atravesado por un canal que

llegaba hasta el Largo do Rocio (hoy Praça Tiradentes) y terminaba en las actuales Rua dos Inválidos y Rua Rezende. Las obras comenzaron el 23 de abril, con el apoyo de los hermanos de la hermandad y del gobierno, que financió parte del proyecto a través de loterías. Las imágenes religiosas fueron trasladadas a la capilla mayor en julio de 1820, una vez finalizada su construcción. La iglesia fue consagrada por el Obispo Conde de Irajá el 30 de junio de 1857, aunque las obras generales solo concluyeron en 1875.

Construida en la Rua do Sacramento, la iglesia contaba con un atrio pavimentado con mosaico de mármol, rodeado por una verja de hierro (Seara, 2004, p. 86), que posteriormente fue retirada durante la ampliación de la calle en las reformas urbanas de Pereira Passos. Su interior incluye tallas de madera realizadas por Antônio de Pádua e Castro y pinturas al óleo. Poseía la pila bautismal más antigua de Río (Seara, 2004, p. 87). El diseño del templo fue obra de João da Silva Muniz, y su consagración tuvo lugar en 1859. Las dos torres puntiagudas formaban parte del proyecto de José Bittencourt da Silva, finalizado en 1875 (Seara, 2004, p. 87).

La Freguesia do Sacramento estaba formada por calles estrechas y sinuosas (Figura 7), la mayoría de ellas trazadas antes de la transferencia de la capital de Salvador a Río de Janeiro. En 1840, era la freguesia más poblada de la ciudad, limitando con la Freguesia da Candelária. Su actividad comercial estaba orientada tanto a la importación como a la exportación. Entre sus principales instituciones (Distrito Federal, 1905, p. 288-293) se encontraban el Tesoro Nacional y la Receptoría da Capital Federal, en la Rua do Sacramento; el Tribunal de Cuentas; la Escuela Nacional de Bellas Artes y el Instituto Nacional de Música, en la Rua Luiz de Camões; la Escuela Politécnica y la Secretaría del Ministerio de Justicia, en la Praça Tiradentes; el Gabinete Português de Leitura, en la Rua Luiz de Camões; el Edificio de la Asociación de Empleados del Comercio de Río de Janeiro, en la Rua Gonçalves Dias; y diversos teatros, como el Teatro São Pedro de Alcântara, el Teatro São José, el Teatro Maison Moderne en la Praça Tiradentes, el Teatro Lucinda, el Teatro Carlos Gomes y el Recreio Dramático, en la actual Rua da Carioca.



Figura 7: Rua do Sacramento: vista panorámica en dirección a la Praça Tiradentes antes de las obras de prolongación (1903).

Fuente: Archivo Histórico del Museo de la República (fotografía de Augusto Malta).

La Escuela Politécnica, antes Escuela Central, fue inaugurada el 25 de abril de 1874 y en su interior se gestaron las bases del Clube de Engenharia, fundado el 24 de diciembre de 1880. Esta institución reunió a destacados exalumnos como Francisco Pereira Passos, Conrado Niemeyer, Paulo de Frontin, Belford Roxo, Carlos Sampaio, Vieira Souto y Francisco Bicalho, entre otros. Con el tiempo, el Clube de Engenharia desempeñó un papel fundamental en la Reforma Urbana (Carvalho, 1985, p. 42-43). La Escuela Nacional de Bellas Artes fue fundada en 1826 por el Conde da Barca.

El edificio de la Secretaría del Ministerio de Justicia, antes Secretaría del Imperio, perteneció al Barón de Rio Seco y luego al Barón de Taquara. En 1876, fue adquirido por el gobierno, y en sus instalaciones también operó la Sociedad Recreativa Club Fluminense.

En la Praça Tiradentes, en el edificio de la Companhia Tipográfica do Brasil, funcionaba la Sociedade Petalógica, un espacio donde poetas y escritores como Justiniano José da Rocha, Alves Branco, Eusébio, Honório Carneiro Leão, Julio Xavier, Soares de Meireles, Firmino Silva, Bernardo de Vasconcelos, Montezuma y José Bonifácio se reunían para debatir sobre la Independencia de Brasil. La sociedad tenía su sede en el edificio de la tienda de Francisco de Paula Brito, establecida en 1831 para el comercio de papel, cera y té. En su interior, la imprenta publicaba periódicos políticos y, durante el auge del romanticismo, la tienda se convirtió en punto de encuentro de poetas como Gonçalves Dias, Magalhães, Porto-Alegre, Macedo, Teixeira e Souza, Martins Penna, Joaquim Norberto, Constantino de Souza y Bruno Seabra. Francisco de Paula Brito, figura clave en la historia de la ciudad, nació el 2 de diciembre de 1809 y falleció el 15 de diciembre de 1861.

En el otro extremo de la Praça Tiradentes, funcionó el Café do Braguinha, que luego se convirtió en el Hotel Criterium. La freguesia albergaba 7 edificios públicos, 3.274 edificios particulares, 11 iglesias, 6 cuarteles, 5 hospitales y casas de salud, y 5.788 viviendas. La Paróquia do Sacramento concentraba el 8,8% de la población libre masculina y el 9,8% de la femenina (Benchimol, 1992, p. 92).

La Freguesia do Sacramento fue una de las más importantes de la ciudad, ya que combinaba una intensa actividad comercial e industrial con un destacado circuito cultural, representado por sus numerosos teatros.

Vaz (1985) presenta datos estadísticos de la freguesia, recopilados de diversas fuentes (Pimentel, 1880; Ibituruna, 1886; y Carvalho, 1897), que reflejan la difícil dinámica poblacional del centro de Río en la época. Debido a la precariedad de las viviendas colectivas, los datos muestran grandes contrastes. Según Pimentel (1890), solo el 11% de las residencias de la freguesia contaban con buenas condiciones sanitarias, mientras que el 67% estaban clasificadas en condiciones higiénicas deficientes, un índice alarmante que reflejaba los problemas estructurales de la ciudad antes de la reforma.

Tabla 1: Número de conventillos, habitaciones, posadas, ubicación y población en la Freguesia do Sacramento

| Año | Posadas o conventillos | Hab. o casas | Habitantes | Habitantes por posada | Habitantes por habitación | Hab. por posada |
|------|------------------------|--------------|------------|-----------------------|---------------------------|-----------------|
| 1869 | 31 | 491 | 693 | 22,3 | 1,4 | 15,8 |
| 1888 | 74 | 1201 | 1818 | 24,5 | 1,5 | 16,2 |

Fuente: Vaz (1985, apud. Pimentel, 1890)

Tabla 2: Número de conventillos y habitaciones en la Freguesia do Sacramento

| Año | Nº de posadas | Habitaciones |
|------|---------------|--------------|
| 1884 | 111 | 1992 |

Fuente: Vaz (1985, apud. Ibituruna, 1886)

Tabla 3: Evolución del número de viviendas colectivas por año en la Freguesia do Sacramento

| Año | Número |
|------|--------|
| 1869 | 31 |
| 1884 | 111 |
| 1888 | 74 |
| 1895 | 59 |

Fuente: Vaz (1985, apud. Pimentel, 1880, Ibituruna, 1886 e Carvalho, 1897, p. 17)

5.4 La Freguesia do Sacramento

La calle comenzaba en la Praça Tiradentes (antiguo Largo do Rocio) y se extendía hasta la Rua de São Joaquim, frente a la Iglesia de São Joaquim, que fue expropiada para su prolongación y alineación. Recibió distintos nombres a lo largo del tiempo: primero fue llamada Rua da Lampadosa, en honor a la Iglesia de Nossa Senhora da Lampadosa, que precedió a la del Santíssimo Sacramento. Posteriormente, se la conoció como Rua do Erário, debido a la presencia del Tesoro Público Nacional (Sodré, 1906), hasta finalmente adoptar la denominación vigente en la época de las obras. Cabe destacar que el actual templo de la Iglesia de Lampadosa no es el original, sino un proyecto del siglo XX, construido en el mismo sitio con un estilo neocolonial mexicano.

La antigua calle era la única vía de comunicación entre la zona este de la ciudad y las plantaciones del Engenho Velho y la Fazenda Santa Cruz. En su trayecto, atravesaba las siguientes calles: Rua da Alfândega, Rua General Câmara, Rua São Pedro, Rua Teophilo Ottoni y Rua Larga de São Joaquim. Su ampliación y alineación facilitarían la comunicación de los habitantes del Largo do Rocio y sus alrededores, incluyendo la Rua do Lavradio, Rua da Constituição y Rua Frei Caneca.

Cavalcanti (1878) describe algunos inmuebles importantes ubicados en la Rua do Sacramento en esa época (Tabla 4). En su relato menciona que, en ese año, la calle contaba con 11 sobrados de un piso, 7 sobrados de dos pisos y 19 edificios de planta baja, lo que evidencia una gran densidad poblacional en un espacio reducido.

Tabla 4: Propietarios de los principales inmuebles de la Rua do Sacramento en 1878

| Proprietário | Número del edificio |
|---------------------------------|---------------------|
| Santa Casa | 9 y 33 |
| Iglesia de Lampadosa | S/Nº |
| Thesouro (sic) Público Nacional | 17 |
| Banco Industrial | 2 y 4 |
| Iglesia del Sacramento | 28 |

Fuente: Cavalcanti (1878)

Hacia el final de la monarquía, la calle albergaba el Ministerio de Hacienda (Gerson, 2000, p. 196). También fue escenario de numerosas procesiones, donde un púlpito portátil era instalado en la esquina con el Largo do Rocio (hoy Praça Tiradentes), y un sacerdote dirigía sus palabras a los fieles a la luz de antorchas y velas. Estas procesiones, generalmente nocturnas, eran momentos de oración en los que la población pedía protección contra las epidemias de fiebre amarilla (Gerson, 2000, p. 120).

La Rua do Sacramento fue, además, el lugar donde se ubicaron importantes edificios y residencias, como la casa de José Bonifácio (1822), una embajada de Marruecos, la sede del Xá de Persia, la Casa dos Pássaros, la Sociedade Auxiliadora da Indústria

Nacional, el Instituto Histórico e Geográfico, dependencias de Justicia y el Archivo Público (Gerson, 2000, p. 191). En el número 35, funcionó una carnicería propiedad de Jacintho Plácido Corrêa (Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro, [s.d.]).

5.5 Las obras en la Rua do Sacramento

El prolongamiento de la Rua do Sacramento tenía como objetivo mejorar la circulación de aire y mercancías que llegaban a la Estación de la Estrada de Ferro Dom Pedro II y al Puerto de Río de Janeiro, además de facilitar el tránsito de peatones. La calle se conectaría con la Rua Camerino, que también sería ensanchada y alineada con el nuevo puerto (Figura 8).

Para ejecutar la obra de ampliación y prolongación, fue necesario demoler numerosos edificios (Figuras 9, 10 y 11). En un edicto oficial, publicado por el Distrito Federal en 1903 (p. 259), se detalla la lista de propiedades afectadas por la reforma:

Edicto de la Prefeitura do Distrito Federal – Prolongamiento de la Rua do Sacramento hasta la Rua Marechal Floriano Peixoto y ensanchamiento de la Rua Camerino hasta el Cais da Saúde. Por orden del Sr. Dr. Prefeito y para conocimiento de los interesados, hago público que la Prefeitura, para prolongar la Rua do Sacramento hasta la Rua Marechal Floriano Peixoto y ensanchar la Rua Camerino hasta el Cais da Saúde, necesita adquirir los siguientes inmuebles: Rua do Senhor dos Passos: nº 53, 70, 72 y 76; Rua da Alfândega: nº 211 a 217, 223, 216 y 218, 222 y 230; Rua General Câmara: nº 211 a 217, 192 y 194; Largo de São Domingos: nº 8, 10 y 12; Rua de São Pedro: nº 187 a 191, 206, 210 a 214; Rua Marechal Floriano: nº 91 a 95, 99, 101 y 66; Rua Camerino: nº 3 a 13, 17 a 33, 47 a 61, 67 a 79, 83 a 89, 93, 97 a 101, 105 a 121, 127 a 131, 139, 145, 56 a 60, 64 a 70, 74, 76, 80, 104 a 124, 132 a 142, 148 a 166 y 174; Rua do Senador Pompeu: nº 80. El pago se realizará mediante apólices municipales que, con un interés del 6%, generarán la renta equivalente a los inmuebles, descontando los impuestos de propiedad, el suministro de agua y el seguro. Los propietarios podrán presentar sus propuestas a esta Dirección y, para la transferencia de los inmuebles, deberán presentar títulos de propiedad, certificación negativa de hipotecas y prueba de estar al día con los impuestos municipales. 1º Sub-Dirección de la Dirección General de Obras y Vialidad – 15 de abril de 1903 – Director General Interino, C.A. do Nascimento Silva.

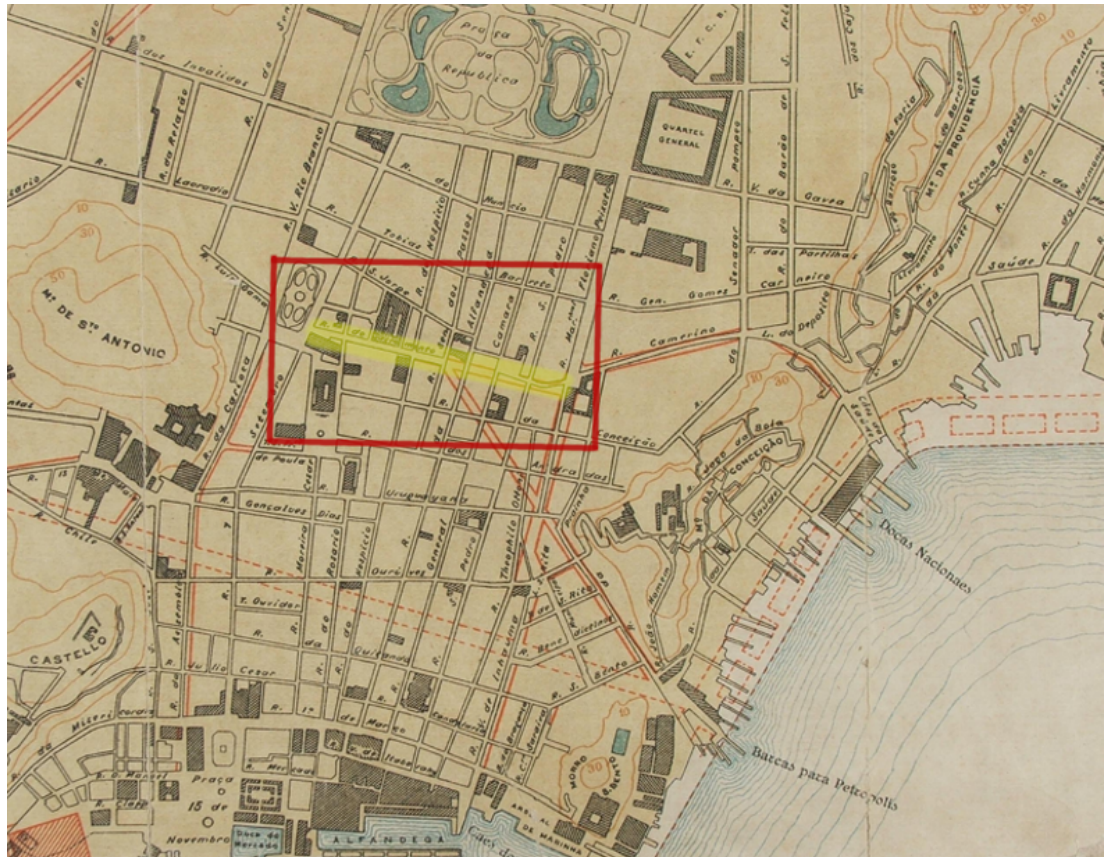


Figura 8: Mapa de 1903. El trazo en rojo ilustra las obras en la ciudad. Destacada en amarillo, se observa la Rua do Sacramento, con una ampliación en el recuadro inferior del mapa.

Fuente: Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro.

La Academia de Medicina cuestionó la ampliación de la Rua do Sacramento, argumentando que la obra afectaría la estética de la zona, ya que la nueva vía colisionaría con un lateral de la Iglesia de São Joaquim (Figura 9). Sin embargo, antes del proyecto, la iglesia ya se encontraba bloqueada por edificios en la Rua Senhor dos Passos. Finalmente, el templo fue demolido para dar paso a la nueva estructura vial.



Figura 9: Igreja de São Joaquim antes y durante la demolición para la prolongación de la Rua do Sacramento y el ensanchamiento de la Rua Marechal Floriano y Camerino (1903).
Archivo Histórico del Museo de la República



Figura 10: Largo de São Domingos durante las obras de la Rua do Sacramento (1903). Con la apertura de la Av. Presidente Vargas, el Largo desapareció.
Fuente: Archivo Histórico del Museo de la República (fotografía de Augusto Malta).

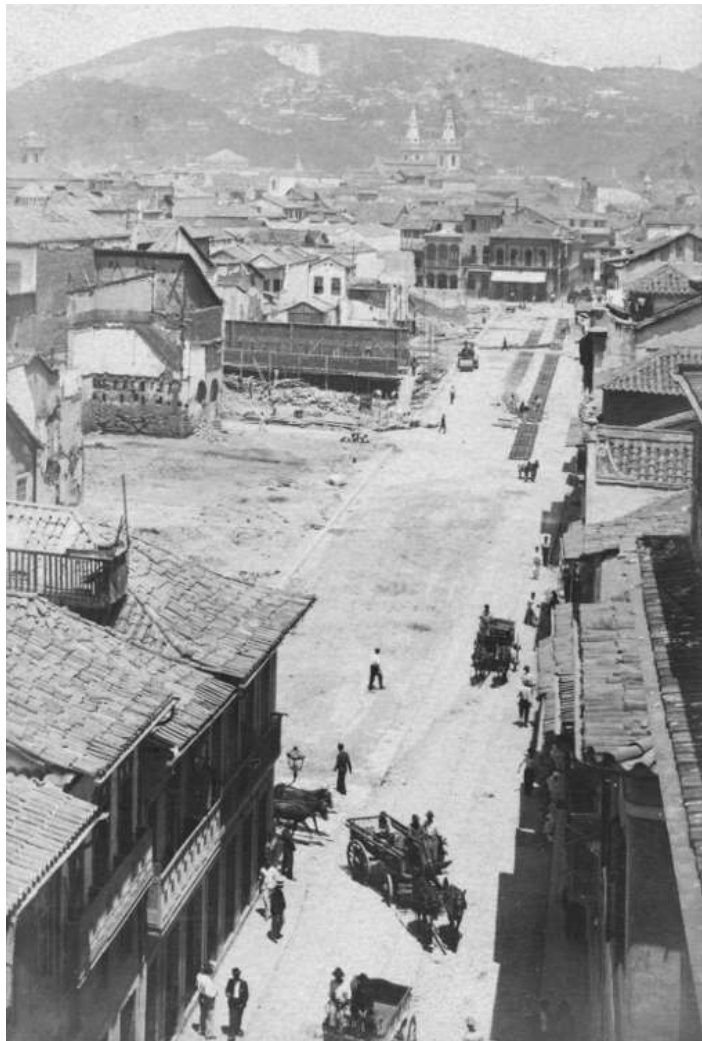


Figura 11: Rua do Sacramento: vista panorámica en dirección a la Praça Tiradentes, durante las demoliciones para su prolongación (1903).
Fuente: Archivo Histórico del Museo de la República (fotografía de Augusto Malta).

Del Brenna (1985) informa que un periódico de la época, titulado *O Commentário*, en su edición de junio de 1903, publicó:

La ciudad de Río de Janeiro está en obras. [...] En las calles Senhor dos Passos, Alfândega, General Câmara y Largo de São Domingos, siguiendo por la Rua Camerino, se desarrolla una extraordinaria actividad de demolición. Filas de casas desaparecen bajo los golpes de martillo y maza. La Rua do Sacramento se amplía y se extiende, una obra que implica la destrucción de muchas viviendas precarias y la eliminación de callejones estrechos donde apenas podía pasar un transeúnte. Desde la mañana hasta la noche, la gente se congrega para presenciar el derrumbe de tejados, la caída de paredes y la destrucción de puertas y ventanas. Parece haber un extraño placer en estar allí, cubierto por el polvo de los escombros suspendidos en el aire. La atmósfera de la zona parece brillar con reflejos irisados mientras la nueva calle se abre paso. Es el resultado de una voluntad enérgica; no hay oposición a esta mejora. Propietarios, residentes y comerciantes han cedido y han abandonado los edificios afectados. En cuestión de días, casi todas las fachadas lucen carteles con inscripciones como 'trasladado a...' o 'se remodelará para...'. Cada uno busca un nuevo hogar o local comercial. Carros de carga salen constantemente, transportando escombros y materiales de demolición. Esto ha sucedido por más de treinta días, y aún queda mucho por derribar y transportar. [...] Río de Janeiro está en obras. El Distrito Federal ha encontrado a su líder.

Entre críticas y elogios, el alcalde Pereira Passos continuó con su plan y, el 27 de junio de 1903, se inauguró la ampliación de la Rua do Sacramento (Figura 12). El evento contó con la presencia del Presidente Rodrigues Alves y una multitud que aclamaba: "Avenida Passos". El ensanchamiento y la prolongación de la Rua do Sacramento marcaron la primera gran obra urbanística de Pereira Passos como Prefecto del Distrito Federal.



Figura 12: Vista general de la inauguración de las obras en la Rua do Sacramento (1903).

Fuente: Archivo Histórico del Museo de la República (fotografía de Augusto Malta).

Además de la presencia del Presidente Rodrigues Alves, quien llegó en un Landau junto con Pereira Passos, como se mencionó anteriormente, asistieron diversas autoridades. Entre ellas, el Dr. Rodrigues Alves Filho (Secretario Particular de la Presidencia de la República), el Coronel Souza Aguiar (Jefe de la Casa Militar y Comandante del Cuerpo de Bomberos), el Dr. J. J. Seabra (Ministro del Interior), el Dr. Lauro Muller (Ministro de Transporte), el Dr. Leopoldo Bulhões (Ministro de Hacienda) y el Dr. Cardoso de Castro (Jefe de Policía). También estuvieron presentes el Dr. Moraes Rego (representante del Ministro de Guerra), el Dr. Nascimento Silva, el Dr. Heronymo Coelho, el Dr. Luiz Durão, el Dr. Alvarenga Fonseca, el Dr. Paulino Werneck y el Dr. Manoel M. del Castilho, la prensa, el pueblo que se aglomeraba y la banda de música que entonaba el Himno Nacional, mientras banderas y decoraciones de follaje adornaban los mástiles.

En un momento clave de la ceremonia, el Presidente Rodrigues Alves y el Prefecto Pereira Passos cortaron la cinta inaugural del prolongamiento de la calle (Figura 13), en medio del sonido de fuegos artificiales, la música del himno nacional y una lluvia de pétalos de rosas. Así se celebró el inicio de la primera gran obra de la administración del prefecto.



Figura 14: Rua do Sacramento y Largo de São Domingos después de las obras (1905).

Fuente: Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro (fotografía de tarjeta postal, sin información de autor).

La Tabla 5 muestra que la ampliación de la Rua do Sacramento tuvo un presupuesto preliminar de la siguiente manera (Distrito Federal, 1903c):

Tabla 5: Presupuesto de expropiaciones

| Proyecto | Expropiaciones calculadas en base a 20 veces el valor locativo | Pavimentación, arborización y otros gastos |
|------------------------------------|---|--|
| Ampliación de la Rua do Sacramento | 3.643:828\$000 (aproximadamente R\$ 448.190.844,00, según Diniz, 2022) | 128:004\$000 (aproximadamente R\$ 15.744.492,00, según Diniz, 2022) |

Fuente: Distrito Federal (1903c)

Es posible inferir que los lotes resultantes de las expropiaciones fueron demandados en el creciente mercado inmobiliario del Distrito Federal, según los registros de solicitantes documentados en diversos códigos del Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro (Tabla 6). La información sobre los lotes 1, 2 y 16 se obtuvo del Código 22-4-18, en las hojas 21-24, 33-37 y 42-45. Para el lote 40, la investigación se basó en el Código 23-2-10, hojas 103-108. En cuanto a los lotes 12 y 14, se identificaron solicitantes en el Código 23-2-9, hojas 150-155. Estas edificaciones, de diferentes tipologías, evidencian una intensa dinámica inmobiliaria en la calle recién reformada y ampliada, atrayendo el interés de capitalistas y empresarios de la época.

En lo que respecta a la actividad inmobiliaria, el Censo de 1907 muestra la instalación de dos industrias en la Rua do Sacramento (Av. Passos) (Tabla 7). Este dato sugiere la consolidación de un entorno industrial y de servicios, que comenzó a desarrollarse pocos años después de la finalización de las obras de ampliación de la calle.

Tabla 6: Procesos de solicitantes para nuevos lotes

| Nº/Lote | Nº/Edificio | Solicitante | Actividad | Fecha |
|---------|-------------|------------------------------------|---|------------|
| 2 | 51 | José Joaquim Lopes | 1º piso: almacén. 2º piso: 2 salas, 5 habitaciones, comedor, cocina, baño y área. | 30/01/1904 |
| 16 | 44 | Antônio Gomes Vieira de Castro | 1º piso: almacén, baño y área. 2º piso: 2 salas, 2 habitaciones, cocina, baño y área. | 04/04/1904 |
| 1 | 35 | Associação Typographica Fluminense | No poseía planos en el proceso. | 13/04/1904 |
| 40 | 68 | Abílio Antonio Martins Vianna | No poseía planos en el proceso. | 10/09/1904 |
| 12 y 14 | 40 y 42 | Dr. Antônio de Pádua Assis Rezende | No poseía planos en el proceso. | 04/04/1904 |

Fuente: Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro

Tabla 7: Industrias y actividad económica en la Freguesia do Sacramento

| Actividad | Ubicación | Propietario | Capital | Energía | Valor de Producción | Nº de operários |
|-----------|----------------|----------------------|----------|---------|---------------------|-----------------|
| Cerveja | Av. Passos, 26 | Rodrigues Figueiredo | 20:000\$ | Manual | 140:000\$ | 15 |
| Calçados | Av. Passos, 66 | Antonio da Silva | 75:000\$ | 3cv | 242:000\$ | 25 |

Fuente: Lobo (1978, p. 577-579)

También es posible inferir que los nuevos lotes, al igual que los previamente existentes, fueron sometidos no solo a una intensa actividad constructiva, sino también a una arquitectura acorde con los gustos de la época, con proyectos en estilo ecléctico variados. La Figura 15 muestra dos de estos proyectos, destacando el segundo, un edificio construido en el número 62, que recibió un premio otorgado por la Municipalidad en 1905.

Así, la ampliación de la Rua do Sacramento se convirtió en un eje fundamental para la circulación en la Ciudad de Río de Janeiro. Esto quedó formalizado en el Decreto Municipal 459, del 19 de diciembre de 1903, que estableció modificaciones en el trazado de la Rua Camerino, extendiéndola 432 metros y aumentando su ancho a 17 metros. De esta manera, la Rua Camerino se conectaría con la Praça Tiradentes a través de la Rua do Sacramento y Marechal Floriano, facilitando la comunicación con la zona portuaria (Figura 16).

Finalmente, el 29 de agosto de 1910, mediante el Decreto Ejecutivo nº 798, la antigua Rua do Sacramento recibió oficialmente el nombre de Avenida Passos. La iniciativa fue propuesta por el Prefecto Serzedelo Correia, en homenaje a Pereira Passos en el día de su cumpleaños (Clube de Engenharia, 1936). Para entonces, la Rua do Sacramento, ahora Avenida Passos, ya se había consolidado como un importante eje del Centro de Río, revitalizado y conectado con nuevas arterias urbanas diseñadas para facilitar el tráfico de personas y mercancías. Este proyecto urbanístico sirvió como precursor de mayores desafíos que serían asumidos en las décadas siguientes.

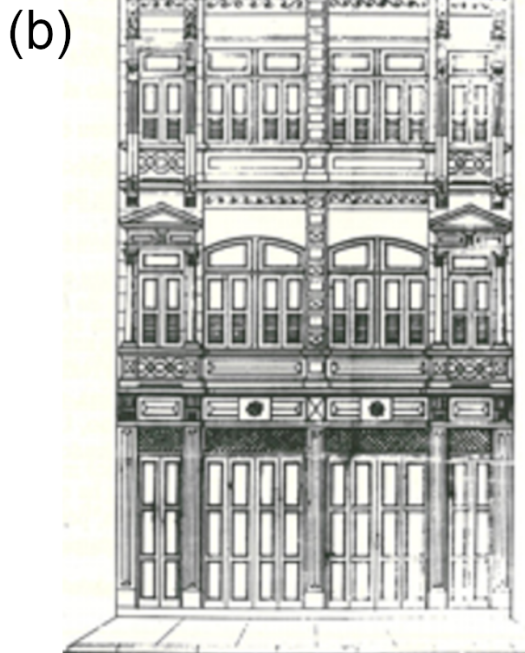
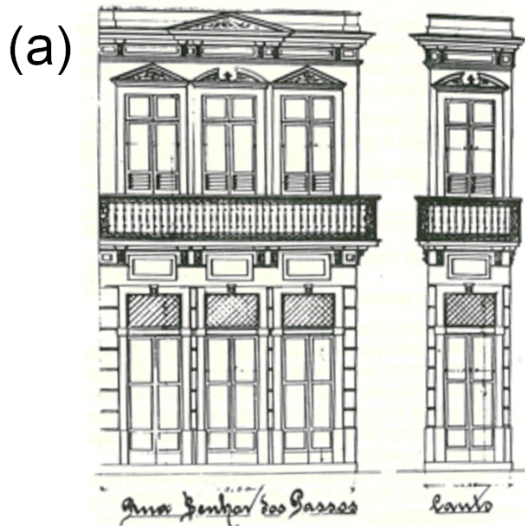


Figura 15: Projectos de fachadas de la nueva Rua do Sacramento: (a) esquina con Rua Senhor dos Passos y (b) número 62 (lote 34). La imagen (c) es un artículo del periódico O Malho, del 14 de enero de 1905, sobre el premio otorgado al proyecto (b).

Fuente: Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro.



Figura 16: Mapa de 1905. El trazado en rojo ilustra las obras en la ciudad. En este ya es posible observar la ampliación de la Rua do Sacramento, que se conectaría con la Rua Camerino y, a su vez, con el Nuevo Puerto de Río de Janeiro.

Fuente: Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro.

5.6 La continuación de la Reforma Urbana y la evolución de la Rua do Sacramento

A pesar de la complejidad del contexto global de la Reforma Passos y de la evolución de la Avenida Passos hasta la actualidad, es importante destacar algunos eventos clave para comprender la relevancia de las obras en la Rua do Sacramento.

Aunque estas intervenciones fueron relativamente modestas, marcaron el inicio de lo que más tarde sería reconocido como la Reforma Passos. A partir de ellas, se estableció un patrón de expropiaciones, en su mayoría remuneradas, seguido por la demolición de edificaciones, incluso de morros y colinas, y la posterior reestructuración urbana en forma de avenidas más amplias, adaptadas a los nuevos medios de transporte que estaban surgiendo: el tranvía, el automóvil y el autobús. Este proceso condujo a la transformación total del Centro de Río de Janeiro, tal como lo conocemos hoy, como se muestra en la Figura 17. Las demoliciones, nivelaciones y rellenos crearon nuevos espacios urbanos donde fue posible reconstruir la ciudad de acuerdo con las tendencias arquitectónicas de la época (Silva, 2019). Inicialmente, predominaba el estilo ecléctico en la Avenida Passos y en la recién inaugurada Avenida Central (actual Avenida Rio Branco).

Posteriormente, el estilo moderno, en sus múltiples variantes, se impuso en la Avenida Presidente Vargas, impulsado por demoliciones promovidas por el mercado inmobiliario a lo largo del siglo XX.

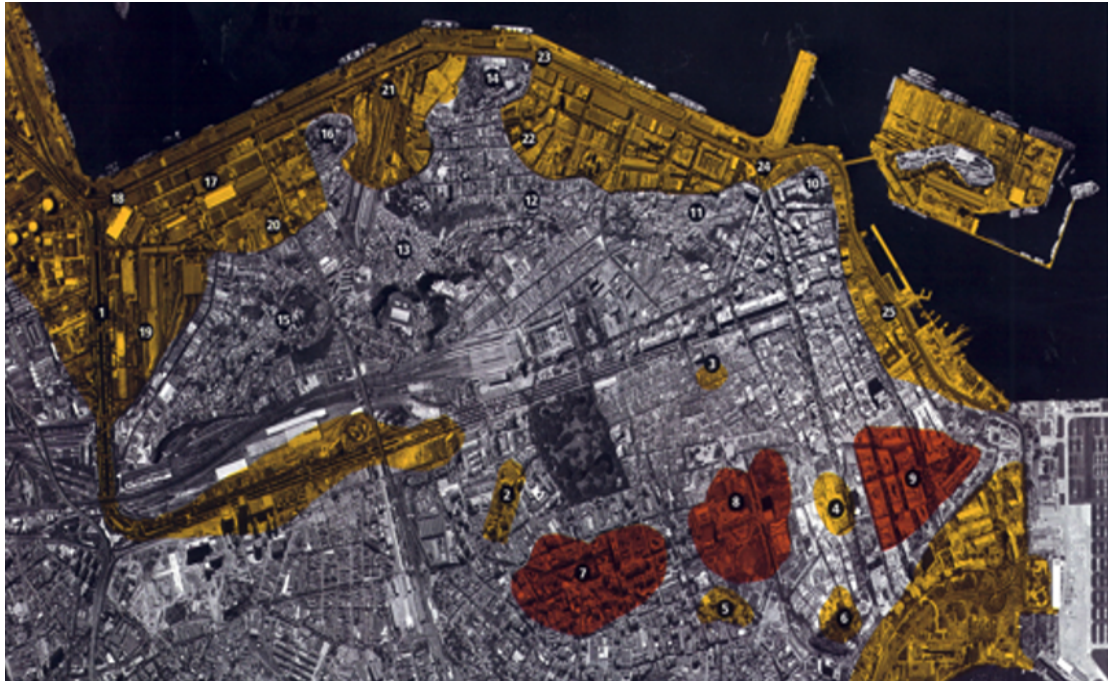


Figura 17: Transformaciones urbanas en el Centro de Río de Janeiro: en amarillo, área de relleno. En rojo, área de desmontes de morros.

1. Gamboa Grande (Brazo del Mar); 2. Lagoa da Sentinela; 3. Lagoa da Pavuna (en la Freguesia do Sacramento); 4. Lagoa de Santo Antônio; 5. Lago do Desterro; 6. Lagoa do Boqueirão; 7. Morro do Senado; 8. Morro de Santo Antônio; 9. Morro do Castelo; 10. Morro de São Bento; 11. Morro da Conceição; 12. Morro do Livramento; 13. Morro da Providência; 14. Morro da Saúde; 15. Morro da Gamboa; 16. Morro do Pinto; 17. Ilha das Moças; 18. Ilha dos Cães; 19. Praia Formosa; 20. Saco do Alferes; 21. Saco da Gamboa; 22. Valongo; 23. Praia da Saúde; 24. Prainha; 25. Praia dos Marinheiros.

Fuente: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos.

Estos procesos de remoción y reconstrucción fueron, en muchos casos, excluyentes, ya que desplazaron a la población pobre que tradicionalmente residía en el Centro hacia los suburbios lejanos o, en ausencia de mejores opciones, hacia favelas. Las nuevas avenidas modernas y elegantes ya no podían albergar cortiços ni residentes de bajos ingresos. El trabajador pobre podía transitar por ellas en calidad de empleado, pero no como habitante.

Gradualmente, la vocación del Centro también cambió. Las pequeñas fábricas desaparecieron en el proceso de desindustrialización de Río de Janeiro, dando paso a la construcción de edificios corporativos y comercios. A lo largo del siglo XX, el Centro se despobló, un fenómeno que persiste hasta hoy, aunque parece estar cambiando con la implementación de nuevas políticas públicas destinadas a fomentar la vivienda en esta zona de la ciudad.

Curiosamente, la Avenida Passos ha conservado gran parte de su paisaje original, siendo una de las pocas excepciones entre las principales vías abiertas o renovadas en ese período. Muchos de los edificios de la era Passos aún permanecen, como lo evidencian registros fotográficos de mediados del siglo XX (Figura 18), que muestran que la avenida apenas sufrió cambios en su composición arquitectónica. Aún hoy (Figura 19), es posible identificar diversos tejados que recuerdan las fachadas originales de principios del siglo XX, aunque no necesariamente con una preservación íntegra de su arquitectura. Se observan algunos nuevos terrenos y

edificios, abiertos debido a intervenciones urbanas como la construcción de la Avenida Presidente Vargas y las obras del Metro, aunque en menor escala que en otras áreas del Centro.



Figura 18: Avenida Passos a mediados del siglo XX.

Fuente: Archivo Histórico del Museo de la República (fotografía de Augusto Malta).



Figura 19: Avenida Passos destacada en ortofoto de 2024. Se observa la interrupción en su trazado debido a la apertura de la Avenida Presidente Vargas. También se nota que muchos de los inmuebles situados a ambos lados de la vía han sido preservados en cierta medida, según el tipo de tejado y la metragem de los edificios. En este sentido, el paisaje de la Avenida Passos ha permanecido mucho más estable que el de la Avenida Rio Branco.

Fuente: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos.

Al integrarse en un contexto de comercio popular, la Avenida Passos se convirtió en un eje central de la región conocida como SAARA (Sociedade dos Amigos das Adjacências da Rua da Alfândega), que con el tiempo se consolidó como un distrito de tejidos, ropa y artículos para el hogar y festividades. Aunque el pobre no puede residir en la Avenida Passos, aún puede transitar por ella no solo como empleado, sino como consumidor.

En este punto, es pertinente reflexionar sobre la Historia como aprendizaje para las generaciones futuras. Las reformas urbanas han sido y seguirán siendo parte de la evolución de las ciudades a medida que estas se transforman. La ciudad es orgánica, está viva y no puede quedar congelada en el tiempo. Sin embargo, las reformas urbanas que ignoran el componente de justicia social (Fainstein, 2007, p. 13) no necesariamente producirán los efectos esperados.

Azevedo (2003) señala que el propio Pereira Passos, pocos años después, lamentó que las nuevas avenidas que diseñó se encontraban vacías de gente:

La intención de Pereira Passos era transformar el Centro de la ciudad en un lugar de convivencia “civilizada”, un espacio que atrajera a los habitantes de distintas zonas de Río de Janeiro y los incentivara a recorrerlo, pues sería un lugar de aprendizaje de la ética urbana y de la civilización que debía extenderse por toda la ciudad. [...] Sin embargo, con cierta decepción, Passos manifestó su frustración al notar el escaso uso de las principales avenidas del Centro de Río de Janeiro por parte de la población. Su interés en que los cariocas utilizaran el espacio público reformado se hace evidente cuando escribe con un tono de lamentación sobre la falta de movimiento en esas áreas: “Es lo que no tenemos ahí”. [...] Pereira Passos, miembro de la élite carioca, estaba perplejo ante el rápido crecimiento de la población de Río de Janeiro y el potencial de conflicto social que esto implicaba. Por ello, adoptó una visión conservadora, buscando “elevantar espiritualmente” a la clase obrera y ofrecerle mejores condiciones de vida para evitar grandes tensiones sociales. Aunque su proyecto era, sin duda, conservador, es innegable que Passos pensó en una integración urbana.



Figura 20: Comercio popular en la esquina de Avenida Passos y Rua Buenos Aires.
Fuente: Wikimapia (fotografía de Denis Gahyva).

Aun así, no se puede ignorar que el déficit habitacional en Río de Janeiro solo empeoró con la Reforma Passos, ya que la vivienda de interés social nunca fue parte central de las propuestas higienistas y de redimensionamiento del espacio urbano (Macedo, 2022, p. 40-42).

En este sentido, si de alguna manera es posible identificar elementos duraderos en la Rua do Sacramento, es porque, aunque de forma limitada, esta vía se mantuvo como un espacio de circulación democrática (Figura 20). Curiosamente, esto se debe a lo que generaba aversión en el prefecto-ingeniero: el comercio popular, desordenado, carente de refinamiento, con tiendas que extendían sus mostradores hacia la calle, ruido alto y multitudes cargando bolsas. Puede que no luzca elegante a los ojos más sofisticados. Sin embargo, representa la vida en el tejido urbano.

6 CONCLUSIÓN

La Reforma Urbana llevada a cabo en Río de Janeiro entre 1902 y 1906, tanto a nivel federal como municipal, transformó profundamente el paisaje urbano de la ciudad. Las nuevas vías conectaron áreas antes distantes, y los hábitos sociales comenzaron a cambiar, inspirados principalmente en los modelos urbanos de París. Durante este período, se introdujo en el país un nuevo patrón de consumo, impulsado por las revistas ilustradas, y más tarde, por el mercado fonográfico y el cine.

En noviembre de 1906, el Presidente Rodrigues Alves entregó la banda presidencial a Afonso Pena. Para entonces, Río de Janeiro ya estaba remodelado y saneado, consolidándose como la "Cidade Maravilhosa".

El período de obras de Pereira Passos representó una auténtica revolución urbana, estableciendo nuevas formas de organización social que redefinieron las funciones de la ciudad. Para ello, fue necesario eliminar estructuras antiguas, lo que llevó a una fuerte intervención estatal. Sin embargo, con la destrucción de muchas viviendas, los antiguos morros comenzaron a ser ocupados por sectores de la población desplazada, especialmente aquellos que no podían mudarse a los suburbios, pues el Centro aún concentraba la mayoría de los empleos, impulsados por una creciente industrialización.

No se puede afirmar, sin embargo, que el Prefecto Passos haya ignorado a los habitantes del Centro. Por el contrario, la construcción de casas y villas obreras fue incentivada, como se evidencia en el caso de Arthur Sauer y en la correspondencia entre Pereira Passos y Américo Rangel. Este período también estuvo marcado por conflictos intensos, como la Revolta da Vacina, que dejó numerosos muertos y heridos, todo en nombre del orden y la modernización.

El prolongamiento de la Rua do Sacramento, que pasó a llamarse Avenida Passos, fue crucial para la movilidad de la ciudad. En esta vía se construyeron nuevos edificios, muchos de los cuales aún existen, aunque ahora albergan comercios en lugar de residencias. Con la remoción del Morro de Santo Antônio en la década de 1950, esta avenida ganó aún más importancia, consolidándose como un gran eje vial que conecta la Avenida Rodrigues Alves (en la zona portuaria) con la Avenida Marechal Floriano, la Avenida Presidente Vargas, la Praça Tiradentes, la Lapa y, finalmente, la Zona Sur de la ciudad. Actualmente, las calles que intersectan la Avenida Passos forman uno de los principales polos comerciales mayoristas y minoristas de la ciudad.

Más tarde, en nombre de la misma modernidad promovida en 1903, muchos de los edificios construidos durante la Reforma Urbana fueron demolidos gradualmente para dar paso a grandes rascacielos, como los que hoy dominan la Avenida Rio Branco (anteriormente Avenida Central).

Sin embargo, hasta el día de hoy, las condiciones de infraestructura y vivienda en Río de Janeiro siguen siendo un desafío. El estudio de las reformas en la Rua do Sacramento no solo sirve como un preámbulo para analizar las transformaciones urbanas del siglo XX (y la Reforma Passos en su conjunto), sino también como una

autocrítica sobre los impactos de estas reformas, especialmente cuando los efectos deseados no se materializaron. Ante las grandes transformaciones que Río de Janeiro podría experimentar en el futuro inmediato, es fundamental aprender de los aciertos y errores del pasado, para redefinir el rumbo de la ciudad y promover una reforma urbana real, basada en los principios de justicia social y equidad territorial.

Referencias

- ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2006.
- ABREU, Maurício de Almeida. Da habitação ao hábitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. In: **Revista Rio de Janeiro**, v. 1, n. 1, p. 87-105, set./dez. 1985. Niterói: EDUFF.
- ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Código 80-5-11**. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 1875-1876.
- ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Código 44-2-8**. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 1882-1883.
- ARQUIVO GERAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Código 53-3-7**. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, [s.d.].
- ATHAYDE, Raymundo Austregésilo. **Pereira Passos, o reformador do Rio de Janeiro: biografia e história**. Rio de Janeiro: A Noite, [s.d.].
- AZEVEDO, André Nunes de. **A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana**. *Revista Rio de Janeiro*, n. 10, maio-ago. 2003.
- BACKEUSER, Everardo. **Habitações populares: relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. J.J. Seabra, Ministro da Justiça e Negócios Interiores**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906. 105 p.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos – um Haussmann tropical: as transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX**. 1982. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1982. v. 2.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Documentos parlamentares – 9: mensagens presidenciais. 1890-1910**. Centro de Documentação e Informação. Brasília, 1978.
- CARVALHO, Bulhões. **Anuário de estatística demográfico-sanitária do Distrito Federal e algumas capitais. Ano I**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1897.
- CARVALHO, Lia de Aquino. **Contribuição ao estudo das habitações populares: Rio de Janeiro: 1866-1906**. Rio de Janeiro: Departamento de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1985.
- CARVALHO, Carlos Delgado de. **História da Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1988.
- CAVALCANTI, João Curvelo. **Nova numeração dos prédios da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Gazeta de Notícias, 1878.
- CLUBE DE ENGENHARIA. **Revista do Clube de Engenharia**. Ano II, n. 23, ago. 1936.
- DEL BRENNNA, Giovanna Rosso. **O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: Index, 1985.
- DINIZ, Bruno. **Conversão hipotética dos réis para o real**. 2022. Disponível em: <https://www.diniznumismatica.com/2015/11/conversao-hipotetica-dos-reis-para-o.html>. Acesso em: 15 fev. 2025.
- DISTRITO FEDERAL. **Boletim da Intendência Municipal publicado pela Diretoria Geral de Polícia Administrativa, Arquivo e Estatística. Abril a junho de 1903. Ano XLI**. Rio de Janeiro: Typographia da Gazeta de Notícias, 1903a.
- DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 391, de 10 de fevereiro de 1903**. Rio de Janeiro, 10 fev. 1903b.
- DISTRITO FEDERAL. **Mensagem do Prefeito do Distrito Federal lida na sessão do Conselho Municipal de 01.07.1903**. Rio de Janeiro: Tipografia Gazeta de Notícias, 1903c.
- DISTRITO FEDERAL. **Consolidação das leis e posturas municipais**. Rio de

Janeiro, 1905.

FAINSTEIN, Susan S. Urban planning and social justice. In: **The Routledge handbook of planning theory**. 1st ed. London: Routledge, 2017. eBook ISBN 9781315696072.

GERSON, Brasil. **História das ruas do Rio: e da sua liderança na história política do Brasil**. Rio de Janeiro: Lacerda Editores, 2000. p. 357.

IBITURUNA, Barão de. **Projeto de alguns melhoramentos para o saneamento do Rio de Janeiro apresentado ao Governo Imperial pela Inspetoria Geral de Higiene**. Rio de Janeiro: Typographia de Pereira Braga e C., 1886.

IPLANRIO. **Guia das igrejas históricas da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. **Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1991.

LEEDS, Anthony; LEEDS, Elizabeth. **A Sociedade do Brasil Urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

LINHARES, Maria Yedda Leite. **História do abastecimento: uma problemática em questão (1530-1918)**. Brasília: BINAGRI, 1979. 150 p.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. **História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital financeiro**. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. v. 2.

MACEDO, Ana Clara Pereira. **A reforma Pereira Passos como mito de origem de uma cidade partida**. 2022. 68 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

MATHIAS, Herculano Gomes. **Viagem pitoresca ao velho e ao novo Rio. Rio de Janeiro: Secretaria de Turismo do Estado da Guanabara**, Superintendência do IV Centenário da Cidade do Rio de Janeiro, Gráfica Olímpica Editora Luiz Franco, 1965. 217 p.

MAURÍCIO, Augusto. **Igrejas históricas do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Livraria Kosmos Editora/SEEC/RJ, 1977.

PECHMAN, Robert Moses. **De civilidades e incivilidades**. In: Revista Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, set./dez. Niterói: EDUFF, 1985. p. 134.

PINHEIRO, Victor de Oliveira. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos: evolução urbanística da cidade**. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1977.

PIMENTEL, Antonio Martins de Azevedo. **Subsídios para o estudo de higiene no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Typographia e Lyth de Carlos Gaspar da Silva, 1890.

ROCHA, Oswaldo Porto. **A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro: 1870-1920**. Rio de Janeiro: Departamento de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1985.

SILVA, Mayara Grazielle Consentino Ferreira da. Algumas considerações sobre a reforma urbana Pereira Passos. *Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 11, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20180179>. Acesso em: 20 jan. 2025.

SEARA, Berenice. **Guia de roteiros do Rio Antigo**. Rio de Janeiro: Infoglobo Comunicações Ltda., 2004.

SEVCENKO, Nicolau. O prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso. In: **História da Vida Privada no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. v. 3.

SODRÉ, Azevedo. **A administração do Dr. Francisco Pereira Passos no Distrito Federal**. Rio de Janeiro: Tipografia d'O Economista Brasileiro, 1906.

VAZ, Lílian Fessler. **Contribuição ao estudo da produção e transformação do espaço da habitação popular: as habitações coletivas no Rio antigo**. 1985. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

Sobre el Autor

Nelson de Paula Pereira es estudiante de maestría en Sociología Política en el Instituto Universitario de Investigaciones de Río de Janeiro (IUPERJ). Posee una licenciatura en Historia con título de grado y plena licenciatura, una licenciatura en Pedagogía y un posgrado lato sensu en Historia de Brasil. Durante catorce años, fue historiador de la Iglesia Presbiteriana de Río de Janeiro, coordinador del Centro de Documentación (CENDOC) y director del Museo de la Iglesia Presbiteriana de Río de Janeiro. Actualmente, es profesor de Historia y Estudios Sociales Brasileños del IB (Bachillerato Internacional), además de historiador y curador del acervo del Presbiterio de Río de Janeiro. Tiene experiencia en el área de Historia, con énfasis en Historia de Río de Janeiro e Historia del Cristianismo, así como en Museos, Centros de Documentación y Archivos.

Contribuciones de los Autores

Conceptualización, N.P.P.; metodología, N.P.P.; validación, N.P.P.; análisis formal, N.P.P.; investigación, N.P.P.; recursos, N.P.P.; curaduría de datos, N.P.P.; redacción — preparación del borrador original, N.P.P.; redacción — revisión y edición N.P.P.; visualización, N.P.P.; supervisión, N.P.P.; administración del proyecto, N.P.P.

Agradecimientos

El autor reconoce las contribuciones del equipo técnico del Archivo General de la Ciudad de Río de Janeiro y de la Biblioteca Nacional, por la facilitación de fuentes documentales primarias y secundarias.

Conflictos de Interés

El autor declara no tener conflictos de interés.

Sobre la *Coleção Estudos Cariocas*

La *Coleção Estudos Cariocas* (ISSN 1984-7203) es una publicación dedicada a estudios e investigaciones sobre el Municipio de Río de Janeiro, vinculada al Instituto Pereira Passos (IPP) de la Secretaría Municipal de la Casa Civil de la Alcaldía de Río de Janeiro.

Su objetivo es divulgar la producción técnico-científica sobre temas relacionados con la ciudad de Río de Janeiro, incluyendo sus conexiones metropolitanas y su inserción en contextos regionales, nacionales e internacionales. La publicación está abierta a todos los investigadores (sean empleados municipales o no), abarcando áreas diversas — siempre que aborden, parcial o totalmente, el enfoque espacial de la ciudad de Río de Janeiro.

Los artículos también deben alinearse con los objetivos del Instituto, a saber:

1. promover y coordinar la intervención pública en el espacio urbano del Municipio;
2. proveer e integrar las actividades del sistema de información geográfica, cartográfica, monográfica y de datos estadísticos de la Ciudad;
3. apoyar el establecimiento de las directrices básicas para el desarrollo socioeconómico del Municipio.

Se dará especial énfasis a la articulación de los artículos con la propuesta de desarrollo económico de la ciudad. De este modo, se espera que los artículos multidisciplinarios enviados a la revista respondan a las necesidades de desarrollo urbano de Río de Janeiro.