



Tipologia de Edifícios Ecléticos entre 1880 e 1920: uma leitura traçada pelo tempo

Profa. Maria de Fátima da S. Costa Garcia de Mattos

Departamento de Artes, Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Moura Lacerda, Ribeirão Preto
Doutoranda em História da Arte na Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo

O século XIX configurou-se na história como um período de grandes transformações para todas as nações. No Brasil, as influências recebidas de outras culturas, além da Portuguesa, começaram a demarcar um outro cenário urbano, como a Francesa, na formação do “gosto” e da cultura, a Inglesa na tecnologia e nos materiais, e a Italiana, na arquitetura, contrastando com a mestiçagem nacional que foi se apropriando de alguns costumes e, assim, aculturando-se no próprio país.

A substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre trouxe, meio a outras conseqüências, o desenvolvimento dos trabalhos mecânicos; o aumento dos estabelecimentos industriais e a necessária racionalização da indústria; a melhoria dos transportes e o aumento da população, gerando novas necessidades urbanas e um outro parâmetro de construção para moradias, fábricas, lojas, escritórios, escolas, hospitais, hotéis, estações e teatros.

O fim do monopólio português com o advento da abertura dos portos, em 1808, e o gradativo e decisivo aumento da produção do café fizeram com que o porto, que até então somente exportava açúcar, cereais, carne, frutas e algodão, dentre outros, ficasse também conhecido como o porto do café, aumentando, dessa forma, o potencial de exportação, mobilizando a cidade de Santos e revitalizando a economia da cidade e da região.

A lição aprendida no Império, a modernização material, levou, na segunda metade do século XIX, tanto governo quanto a sociedade brasileira, a procurarem por serviços técnicos qualificados. A necessidade de transporte adequado, que permitisse impulsionar os negócios e se refletisse em bons lucros, solicitou um empreendimento especializado que deu origem, na década de 1840, à estrada que ligou o planalto à baixada santista, facilitando o fluxo e o escoamento da produção. A entrada do país na era ferroviária, por Irineu Evangelista da Souza, o visconde de Mauá, foi realizada pelos ingleses: a São Paulo Railway, inaugurada em 1867, e que passou a ser chamada de “a inglesa”.

Nesses novos tempos, a construção de estradas de ferro e de rodagem, fábricas, estaleiros e portos, edifícios monumentais, obras de saneamento e outros serviços públicos, favoreceu a situação dos engenheiros e arquitetos, que ainda aqui se encontravam em número reduzido.

As imagens mais difundidas sobre as cidades brasileiras, no final do século XIX, revelam-nos um repertório de concepções sobre a vida social circulante, quando as cidades e também o nosso imaginário renderam-se ao progresso e à integração do Brasil ao Ocidente, transformado pela industrialização e a emergência de uma nova sociedade.

Nas últimas décadas do século XIX, as antigas cidades brasileiras, principalmente as que viviam em função da economia cafeeira, já apontavam o estrangulamento da sua estrutura urbana, considerando as novas exigências econômicas do momento.

Importantes cidades portuárias, como Rio de Janeiro e Santos, foram tomadas por graves epidemias. Cólera, febre amarela, febre tifóide e peste bubônica, dentre outras, entravam pelos portos e logo seguiam os rumos do interior. São Paulo e Campinas não ficaram isentas, sofrendo do mesmo mal de tempos em tempos.

Essas cidades, que traçavam a rota do capital para o país, tiveram a sua economia comprometida por essas epidemias. É

(...) nelas que veremos surgir, no bojo de um projeto modernizador da sociedade, a necessidade de se redefinir os espaços urbanos. Rio de Janeiro, São Paulo e Santos dentre outras cidades brasileiras serão, então, reformadas sanitariamente e do ponto de vista de sua circulação viária – e, na mesma operação, embelezadas, remodeladas, recebendo assim uma nova imagem¹.

Vivia-se um período de expansão urbana quando o fato assolou a baixada santista, liderada pela febre amarela, em 1844. Santos torna-se, então, o porto da febre, chamado por muitos de maldito. Associando a insalubridade e a febre à falta de esgoto, ao lado do crescente número de mortes, as autoridades municipais clamam por saneamento, capitalizando os prejuízos que somavam os negócios e a exportação do café. Apesar disso, a população santista, da ordem de 13.000 habitantes, em 1890, saltou para 50.000, em 1900, deixando clara a presença da imigração na cidade.

Incorporando o sentido do progresso e com as dificuldades naturais advindas do seu crescimento, a cidade sofreu com esses efeitos, sentidamente notados no aumento populacional, no abandono dos casarões da área central em favor de uma vida mais saudável, com menos barulho e em locais mais agradáveis, dando origem, assim, a novos bairros e indicando a Praia da Barra como o preferido.

O Centro da cidade, que era ligado à Praia da Barra por uma trilha, aberta no meio da vegetação natural, conhecida como “Caminho da Barra” foi transformado pelo olhar do engenheiro ferroviário Ignácio Wallace da Gama Cochrane. Utilizando-se do traçado habitual, a linha reta, abriu do cais até a Praia da Barra, surgindo, assim, no início da década de 1870, a Avenida Conselheiro Nébias.

A expansão urbana reflete o desenvolvimento industrial e comercial da baixada. Em Santos, os espaços ainda vagos entre os canais são ocupados por novos bairros, cujo alcance é facilitado por um novo meio de transporte coletivo, os bondes, que, a partir de 1909, são elétricos e serão importantes na ilha até a sua lamentada extinção, em 1971. A abertura das ruas e avenidas pouco adiantaria se não houvesse um sistema de transporte público².

Nas avenidas, a classe detentora do poder aquisitivo constrói grandes residências em estilos variados, esboçando um caráter modernizador pelas mãos dos engenheiros e arquitetos que, demonstrando o domínio do vocabulário arquitetônico, edificavam, em estilo Neoclássico, Art-Nouveau, Art Déco e Ecléticos, edifícios que ainda hoje presenciamos destacar os projetos de recuperação da área da Rua 15 de Novembro. Somente por volta de 1920 é que Santos terá a sua fase áurea na arquitetura, com a inauguração do Teatro Coliseu Santista, da Catedral, do Parque Balneário Hotel (já demolido) e da Basílica de Santo Antônio, do Embaré, dentre outros.

Esse entusiasmo também era caracterizado por iniciativas sociais e culturais que colaboravam para a integração dos imigrantes na vida da cidade, como registram o *Jornal de Domingo*, *O Ocidente* e demais revistas de época. A colônia portuguesa, importante que era no cenário local da época participou da fundação e desenvolvimento de várias instituições e empreendimentos como a Santa Casa de Misericórdia, a Beneficência Portuguesa (1878), o *Jornal A Tribuna* (1894) e o Cais de Santos, sob a direção da Companhia Docas de Santos, dentre outros.

¹ SITTE, Camillo. *A Construção das Cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992, p. 208.

² ANDRADE, Wílma Terezinha Fernandes. *Presença da Engenharia na Baixada Santista*. São Paulo: Nobel: Empresa das Artes, 2001.

O amor à Pátria longínqua, a necessidade de representação de classe e a união pelo amparo moral, jurídico e social, deram origem, em 1895, à fundação do Centro Português de Santos, mobilizando, inicialmente, 40 membros e entusiastas da colônia portuguesa, para realizarem a primeira reunião. O edifício próprio, em estilo Neomanuelino, foi projetado pelos engenheiros portugueses Ernesto de Maia e João Esteves Ribeiro da Silva, localizado ainda hoje na Rua Amador Bueno esquina com a Martin Afonso, sua última sede, teve a pedra fundamental lançada em 15 de maio de 1898, em comemoração aos 400 anos da descoberta do caminho marítimo das Índias, descrito no épico de Camões, *Os Lusíadas*.

A *Bolsa Oficial do Café*, nome que vemos exibir em placa de metal no átrio do edifício inaugurado em 1922, é o modelo Eclético exemplar da euforia que representavam os modelos europeus, especialmente os neoclássicos, aqui construídos de acordo com a liberdade de estilo vigente, que, associado às novas tendências, refletiam o gosto da época. Entre ferro e cimento trazidos da Inglaterra, telhas, tijolos e piso cerâmico da França e ladrilhos da Alemanha, o edifício prima pela clarabóia ao centro, cujo vitral é assinado por Benedito Calixto, bem como os afrescos que retratam a história de Santos.

Contudo, foi o urbanismo de Saturnino Brito que deu não só a Santos, mas, também, a outras cidades ameaçadas pelo surto epidêmico, um padrão estético moderno cuja obra tornou-se o objetivo do Estado brasileiro durante a República Velha.

As idéias de Saturnino eram próximas às dos arquitetos, higienistas e engenheiros franceses. Tendo a oportunidade de conhecer a obra de Camilo Sitte, em 1905, trabalhou alguns de seus princípios segundo a ótica sanitária, prioritária para ele sobre qualquer outra. A identidade de trabalho entre Brito e Sitte, é que ambos partem da idéia da cidade como um organismo vivo, de corpo sadio e, portanto, produtivo. Seus trabalhos em Santos datam de 1905, ordenados sob forma de planos gerais para a cidade, evitando, assim, que alguns males, como interesses locais ou mesmo o acaso, dirigissem o crescimento da cidade.

Seu pensamento moderno marcou a previsão sobre o funcionamento da cidade apoiado numa legislação voltada para a edificação e urbanização que privilegiavam os conceitos do urbanismo nascente, dessa forma aproximando-se, novamente, ou “antecipando as mudanças ocorridas na Europa nos anos de 1910, em que objeto das intervenções urbanísticas passava a ser a cidade em sua totalidade e, sobretudo, sua extensão”. O projeto para a cidade, agora complemento preliminar e indispensável a qualquer projeto particular, por definir o lugar específico de cada componente no conjunto urbano e seu modo de agenciamento, será concretizado no plano, particularmente no plano de extensão.³

Seu pensamento inovador difere, ainda, daquele de Rodrigues Alves que promoveu a reforma urbana da capital da República, na primeira década de 1900, intervindo na cidade do Rio de Janeiro de maneira pontual, desconsiderando a cidade como um “organismo em evolução”.

A leitura que Olavo Bilac faz da cidade do Rio de Janeiro é a de uma cidade aberta, especialmente simbolizada pela abertura da Avenida Central, incentivada por Rodrigues Alves para essa imperiosa transformação urbanística.

A remodelação e o saneamento da capital federal foram os pontos básicos do programa de governo do Presidente Rodrigues Alves, que, em seu *Manifesto à Nação*, divulgado em 15 de Novembro de 1902, dentre outras declarações dizia, “que a capital da República não pode continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quando se tem fartos elementos para constituir o mais notável centro de atração de braços, de atividades e de capitais nesta parte do mundo”⁴.

O Plano de 1903, que serviu de base para a remodelação do Rio de Janeiro, sob a prefeitura de Pereira Passos, refletia a visão de uma sociedade nova, capitalista, reorganizada e moderna, que reclamava melhoramentos urbanos, como transporte eficiente e rápido e embelezamento, o que permitia oferecer uma fachada “desenvolvida” e mais moderna para a capital, adotando-se para tal o padrão europeu.

³ SITTE, Camillo. *A Construção das Cidades segundo seus princípios artísticos*. São Paulo: Ática, 1992, p. 213.

⁴ BENCHIMOL, Jaime Larry. A Modernização do Rio de Janeiro. In: BRENNA, Giovanna Del Rosso. *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: Index, 1985, p. 601.

O Plano, em geral, era uma atitude que demonstrava a ânsia de ruptura com o passado e afirmação de uma imagem condizente com os novos tempos. Os serviços realizados para a abertura da Avenida Central, entre 1904 e 1911, mobilizaram regularmente 2000 operários, em geral imigrantes ali recrutados, transformando a imagem da cidade colonial edificada pelos mestres-de-obras portugueses numa metrópole civilizada e cosmopolita, à semelhança dos grandes centros urbanos da Europa e dos Estados Unidos. A literatura de propaganda da época elegeu-a como símbolo da Cidade Nova que nascia dos escombros da outra sepultada pelo passado histórico.

Uma rápida operação deu início aos trabalhos no centro e nos extremos da avenida, provocando, contudo, um enorme custo social e político, desabrigando milhares de pessoas e desorganizando o cotidiano, desapropriando inúmeras casas de comércio e demolindo outras tantas, visando à necessidade de redimensionamento da circulação urbana e à transformação das formas sociais de ocupação dos espaços atravessados pela Avenida Central.

A renovação da arquitetura das fachadas ocorreu por conta de um concurso divulgado pela imprensa. Logo essa importante artéria modificou o aspecto local, para onde foram as principais casas comerciais, clubes, hotéis e, edifícios do Governo, como a Escola de Belas Artes, a Biblioteca Nacional, o Supremo Tribunal, o Teatro Municipal e o Palácio Monroe. Lá, a burguesia também pôde modelar a cidade, através de seus novos hábitos e costumes não só para a Avenida, mas para todo o Rio.

A variedade de estilos instituída no século XIX, a que se refere Nicolaus Pevsner⁵, que compõe o paradigma europeu, baseado em valores associativos, os únicos na arquitetura, segundo ele, acessíveis à classe dirigente, e que Paulo Santos (1981) também evidencia no Brasil, é ilustrado, portanto, nas obras que inauguraram a arquitetura do período republicano, especificamente no repertório carioca, vitrine moderna desse novo imaginário urbano.

Contudo, alguns exemplares das últimas décadas do século XIX, nessa cidade, denunciam essa estreita relação entre o passado e o presente, tendo como fio condutor o historicismo arquitetônico que se fez presente em alguns exemplares mouriscos ou Neo-Medievais, como o Instituto Oswaldo Cruz, obra de Morais Jardim, o restaurante Assírio, no pavimento térreo do Teatro Municipal, em Neo-Persa, e o Gabinete Português de Leitura, de Raphael da Silva e Castro, em Neomanuelino, e que irão se reunir ao Neogótico do Palácio da Ilha Fiscal e o Art Nouveau, presentes no repertório do início do século XX.

Sobre a ausência de um estilo característico nos oitocentos europeu, muito já se discutiu na literatura existente. Também sobre esse perfil, na arquitetura brasileira, encontramos, em boa parte do século passado, a devida falta de compreensão ao Eclétismo "*fin-du-siècle*", a que atribuímos a imagem que o estilo conquistou e manteve até aproximadamente duas décadas atrás, execrado por alguns críticos, arquitetos e historiadores da arquitetura, valorizado por alguns historiadores da cultura e das mentalidades, e nas últimas décadas, alvo de estudo para muitos pesquisadores da história, tanto da arte quanto da arquitetura e da cidade.

Esse olhar vai além de um intervalo estrangeiro na produção artística local, em parte devedora aos mestres acadêmicos, como quer Yves Bruand em *Arquitetura Contemporânea*, ou, ainda, Carlos Lemos em *Arquitetura Brasileira*, onde, ressaltando a importância do partido arquitetônico, indicou o Eclétismo como um estilo superficial em virtude da ausência desse pressuposto.

Na verdade, entendemos que, em todas as manifestações ocorridas desde a vinda da Missão Artística Francesa, em 1816, e com ela o arquiteto Grandjean de Montigny, a presença clássica, tanto na instrução como na execução foi um limite determinante na história da arquitetura. A arte, na cidade do Rio de Janeiro, oscilava entre a herança Barroca e o Neoclassicismo. A princípio, como uma imposição de D. João VI, o Neoclássico adotado como partido arquitetônico e estilo oficial do império "modernizava o gosto brasileiro", regulando os gabaritos e a nova legislação, emprestando uma nova fisionomia à cidade que se transformava na capital da República.

⁵ PEVSNER, Nicolaus. Panorama da Arquitetura Ocidental. São Paulo: Martins Fontes, 1982, 360.

A escultura, a pintura, a gravura e o desenho, tiveram menor desempenho na época, porque eram dependentes dos modelos estrangeiros. A arquitetura, então ensinada na Academia Imperial de Belas Artes, por Grandjean, foi a que mais rapidamente amadureceu e se expandiu no país, graças à sua experiência e aprendizado europeu, o que lhe rendia trabalho e credibilidade. Sua obra foi um divisor de águas na primeira metade do século XIX, no Rio de Janeiro.

Contudo, apesar de Grandjean de Montigny ser um estrangeiro, as suas obras eram, até certo ponto, mais nacionais do que as construções urbanas consideradas “sem partido”, como foram frequentemente consideradas na época e, dessa forma entendidas como Ecléticas.

Eram muitas delas Ecléticas, preferencialmente por falta de decisão estilística, porque assumiram por partido a assimilação de dois ou mais estilos arquitetônicos, em sua maioria, a associação com o Neogótico e/ou com o Neoclássico, como os exemplos mais evidentes que aqui tomamos, em Santos e no Rio de Janeiro.

Um estilo, portanto, que se realizava através da importação de um historicismo revisionário, lido muitas vezes como um cenário de representação aqui instalado como um símbolo ou uma evocação à memória de um passado nacional.

A presença do Eclétismo como a nova imagem da cidade, aliado à transformação urbana, enfatiza a necessidade de reformulação da capital carioca, o sonho com o modelo europeu – a Paris de Haussmann –, iniciado com a transformação do centro do Rio de Janeiro ainda no final do século XIX, para se concretizar na primeira década do século XX, com a abertura da Avenida Central e o concurso de fachadas.

Perfeitamente identificado com a sensibilidade romântica, o amor pela história e o passado nacional; a valorização dos estilos históricos (Neomanuelino, Neogótico, Neomourisco, etc) numa arquitetura marcada pelo exotismo pela exuberância de suas novas formas soam consoante a uma classe social emergente, a uma burguesia financeiramente rica e culturalmente pobre, que, ao se identificar com essa superficialidade, realiza a sua própria imagem, ávida pelo consumo e movida pela estética da mercadoria, símbolos da riqueza e do progresso, que ao inovar na arquitetura o fazia também na construção da nova imagem da cidade.

Para Giovanna Del Brenna⁶, algumas edificações resultavam em plenos “monumentos falantes”,⁷ carregados de mensagens ideológicas, próprios da mentalidade do final do século XIX, contrapondo-se aos exemplares do início do século XX, dominados pela exibição de poder e ausência de significados. Esses edifícios foram produto de importação de técnicas e mentalidades, como fonte de aproximação da arquitetura e de poder, aliados à preservação da memória de um passado notável, onde as glórias e as lembranças surgem romanticamente num momento onde essa indefinição do estilo é também um reflexo do processo de busca de identidade da nação. A utilização combinada dos estilos e a sua padronização na edificação, de acordo com a sua função, tornaram passíveis de reconhecimento os novos equipamentos urbanos, o banco, o palácio do governo, o museu, a ópera, tudo conforme uma lógica hierárquica na cidade cujo partido era a fonte de referência estilística, bem como revela a dominação de grupos construtores na cidade, como Antonio Januzzi⁸ e irmão, além de escritórios como o de Heitor de Mello.

⁶ Sobre a autora, tomamos por referencial Rio Eclético. In *Rio*. Um guia para uma História Urbana. Rio de Janeiro: Fundação Rio, 1981; “Rio: uma capital nos trópicos e seu modelo europeu”, Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, n 19, 1984; O Rio de Janeiro de Pereira Passos. Uma cidade em questão II. Rio de Janeiro: Index, 1985.

⁷ FABRIS, Anateresa (org). Eclétismo no Brasil. São Paulo: Martins Fontes, 1987, p.44.

⁸ É de sua autoria o primeiro edifício construído na Avenida Central, como tantos outros realizados na mesma avenida, inclusive um obelisco de 17 metros que se encontra como eixo da atual Avenida Rio Branco, doado na época para o presidente da República, Rodrigues Alves.