

**REMO, MODERNIDADE E PEREIRA PASSOS:
PRIMÓRDIOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE ESPORTE NO BRASIL**

Prof. Dr. Victor Andrade de Melo
Universidade Federal do Rio de Janeiro¹

Introdução

No século XIX, o rápido crescimento de algumas cidades, em função de desdobramentos da Revolução Industrial, transformou-as em um ambiente confuso, caótico e até mesmo insalubre. A partir disso, e da necessidade de aperfeiçoar e manter a máquina do capitalismo em funcionamento, muitas foram as saídas entabuladas, destacadamente relacionadas à reordenação do ambiente urbano. A capital francesa (Paris) viveu intensamente e é luminar desse processo.

Esse intenso conjunto de intervenções urbanas, comumente chamado de “Haussmanização” (por ter sido conduzido pelo barão Georges Eugene Haussman, prefeito de Paris no Governo de Napoleão III), é de grande interesse para nós brasileiros, pois algo similar aconteceu no Rio de Janeiro nos primeiros anos do século XX, no âmbito do governo presidencial de Rodrigues Alves, conduzido por Francisco Pereira Passos².

Passos era membro de uma tradicional família ligada à economia agrícola paulista. Ao contrário dos outros jovens de sua convivência, que normalmente preferiam cursar Direito, optou pelo curso de engenharia. Atuou como adido brasileiro na França, entre os anos de 1857 e 1860, e acompanhou de perto todo o processo de mudança entabulado em Paris. Ao retornar ao país, se empenhou em contribuir para a modernização da sociedade brasileira.

Desencantado com a possibilidade de implementar seus projetos, Passos se afastou durante algum tempo do centro dos acontecimentos políticos, somente retornando como prefeito plenipotenciário do Rio de Janeiro (na época Distrito Federal), a convite de Rodrigues Alves³. Junto com Alves, foi um dos grandes responsáveis pelo grande processo de reforma,

saneamento e urbanização pelo qual passou a cidade nos no início do século XX, seguindo o modelo francês que tinha acompanhado.

O que Napoleão III e o barão Haussman desejavam na França, depois das turbulências de 1830 e 1848 (desencadeadas eminentemente “contra a modernização”), era a articulação entre o controle e o estímulo à produção espetacular, de forma a submeter as diferenças de classe, estimulando o individualismo; uma articulação entre política e estética muito clara. As intervenções também eram de natureza simbólica, isso é, de construção de representações adequadas ao relativamente novo modelo econômico.

Não surpreende que no Rio de Janeiro, já na virada do século, nos projetos de Passos, seguindo a influência francesa, tenham sido estratégicas as construções de grandes e largas avenidas, que ligariam o Porto do Rio de Janeiro (também reconstruído) aos centros comerciais e simultaneamente celebrariam a chegada do “moderno”, do “progresso”, o “apagar de um passado colonial” que deveria ser esquecido (falo aqui das avenidas Rodrigues Alves, Central, atual Rio Branco, e Beira-Mar). Articulava-se funcionalidade com a manipulação de novos códigos, inclusive no âmbito do estilo arquitetônico adotado: o ecletismo⁴, uma tendência “oficial” na França, que bebia nas fontes do classicismo e do romantismo.

Certamente esse conjunto de intervenções multifacetadas pelas quais passaram as cidades, deu origem a novas experiências sociais. As atividades de lazer não só foram uma delas, como talvez a mais típica desse processo. Cafés, parques, estádios, teatros, possibilidades de acesso ao subúrbio, imersos em uma crescente estrutura comercial, mudam sensivelmente os parâmetros de vida.

Ao mesmo tempo em que se observa uma exaltação do espaço público, paradoxalmente se assistiam a iniciativas de aumento do controle, já que havia o temor de que essa nova dinâmica pudesse potencializar as possibilidades de organização das camadas

populares. Essa era uma dimensão fundamental para a execução dos princípios do capitalismo recém-estruturado e sua necessidade de interferir nos códigos culturais⁵.

As vivências de lazer ganham um papel estratégico preponderante e se apresentam como marcas de um novo *modus vivendi*, fenômeno bem típico da cidade moderna que está se estruturando, se articulando com todas as dimensões que estavam sendo construídas. São impregnadas pela idéia de luxo, pelas marcas de classe, pela influência da tecnologia, pela espetacularização do corpo, pela valorização da imagem, pela perplexidade perante a velocidade e a fugacidade.

As atividades públicas de lazer ganham papel fundamental na construção dessa nova forma de organização urbana, como expressão do que se propõe; mensageiras, ora mais ora menos literal, do anúncio de um suposto “novo mundo”. Relacionadas complexamente com o contexto sócio-econômico, enquanto uma cidade estava sendo “morta” para que outra renascesse, preparava-se o terreno para a “sociedade do consumo”, onde o lazer e a diversão ganhariam ainda mais importância.

Na verdade, há também uma discussão fundamental para entender o lazer e sua relação com as classes sociais e com as condições de urbanidade. A modernidade trouxe um novo elemento para a cena urbana: o pequeno-burguês, trabalhador intermediário entre o grande capital e o proletariado, o pequeno empresário, os profissionais liberais, um grupo que mais tarde seria muito bem definido por Charles Wright Mills (1979) como “White Collar” ou “classe média”. Esse elemento de ligação tinha em geral algumas possibilidades de vivência social comuns à classe economicamente privilegiada, sem contudo possuir todas as condições de acesso, todos os elementos de *status* e distinção e mesmo o seu “grau de educação”.

Sob a ótica da classe mais alta, constantemente era observada a “falta de educação para o tempo livre” desse novo grupo que se consolidava. Era encarado como ingênuo,

despreparado, apreciador de “prazeres baixos” e “mundanos”, deslumbrado e facilmente manipulável; encarado a partir de um misto de lástima, asco, mas também preocupação.

Curiosamente, essa falta de domínio de todos os códigos da elite foi fundamental para o gestar de formas híbridas de entretenimento: logo esse público, com características específicas, mesmo que bem pouco precisas, passou a ser perseguido pela nascente “indústria do lazer”, pela sociedade do espetáculo⁶ que começava a se constituir, onde o esporte e as atividades corporais (como a dança e mesmo o cinema) ganhariam espaço primordial (Melo 2004). Afinal, desde então, as atividades de lazer passaram a ser valorizadas como maneira de quebrar a monotonia do mundo do trabalho desse grupo social que possuía algum poder de compra e consumo.

Estamos nos referindo ao consolidar de algo que começara a se delinear no final do século XVIII: a comercialização das possibilidades de diversão, não a partir das formas tradicionais de recreação, mas com o oferecimento de novas alternativas geradas a partir da apropriação e diálogo com aquelas: realização de lutas (de homens e animais), competições esportivas em geral e atividades cênicas (circo, teatro), reconstrução de bares e restaurantes sob uma nova ótica festiva. No decorrer do tempo, a modernidade filtraria insistentemente algumas dessas atividades, mas não as “purificaria” por completo. Mais ainda, criaria novas e mais potentes diversões espetacularizadas.

Com isso tudo, o que quero argumentar é que existe uma forte relação entre o surgimento de uma “indústria do lazer e do entretenimento” (e aqui talvez tenhamos argumentos para afirmar que o lazer é fundamentalmente uma “invenção” de mercado) e o processo de tomada de consciência e de configuração da classe média. Não estamos falando mais somente das formas de diversão da aristocracia (quase um estilo de vida para estes), nem tampouco de uma imprecisão quanto às fronteiras entre trabalho e lazer, anteriormente comum para as outras camadas da população. Essa nova configuração marcava bem a separação,

estabelecia limites, momentos e mesmo lugares específicos para as práticas de diversão. A classe média assim acabou por influenciar a sociedade como um todo.

Será a classe média, em sua posição de intermédio, fundamental para o constituir do caráter de massa dos entretenimentos, algo pelo qual a classe mais alta e as camadas populares não passarão incólumes. E isso tem uma relação direta com todo imaginário e todas as dimensões da modernidade que se forjavam:

Começou com o *feuilleton*, a cromolitografia e a democratização do esporte, e logo se estendeu a uma diversidade extrema de formas: lojas de conveniência, bancas de jornal e tabacarias, futebol, museus, cinemas, ficção romântica barata, palestras com slides sobre ciência popular, discos de gramofone, bicicletas, histórias em quadrinhos, livros condensados, corridas de cavalos, piscinas, *Action Française* (Clark 2004:314).

Mais ainda, foi devido ao espaço buscado e conquistado pela classe média que se gerou um movimento de “recreação racional”, isso é, de oferecimento de certas possibilidades “elevadas” de lazer, para que os trabalhadores não se envolvessem somente com atividades “desregradas”, sempre relacionadas à lascívia, à bebida, ao jogo⁷. Simultaneamente, ou aproximadamente no mesmo contexto histórico, o lazer passou a ser estratégia comercial e motivo de políticas públicas, ainda que inicialmente muito tímidas e destinadas à adequação da população aos parâmetros interessantes aos detentores dos meios de produção⁸.

No Rio de Janeiro, processo similar de busca do espaço público como *locus* de vivência social e de valorização das atividades de lazer começara a ocorrer desde meados do século XIX. Todavia somente mais claramente se configuraria na transição dos séculos XIX e XX, obviamente com peculiaridades nacionais, já que: a) o nosso processo de industrialização demoraria alguns anos mais para efetivamente se configurar de forma definitiva (décadas de 1930 e 1940); b) a nossa formação cultural tem como marca a hibridez, devendo ser entendida a partir das idéias de ecletismo e sincretismo; c) o conceito de família, fruto da influência portuguesa, sempre permaneceu muito presente, impregnando de forte moralismo as novas

maneiras de diversão; no Rio de Janeiro, a família inteira se deslocou para o espaço público e seus laços demorariam mais tempo para serem mais fragilizados.

Podemos observar na cidade o desenvolvimento e melhor estruturação de um mercado de diversões, que incluía espetáculos musicais e teatrais, os primeiros momentos de nosso cinema e o crescimento das práticas esportivas, onde se destaca o remo. Ele é fundamentalmente um esporte conduzido e apreciado pelas camadas médias em formação (profissionais liberais, gente do comércio e primeiros industriais). Sua identidade se constrói em oposição ao turfe, muito relacionado à aristocracia de origem rural.

O remo já existia na cidade do Rio de Janeiro desde a década de 1870⁹, mas o seu desenvolvimento se dava a passos lentos, principalmente porque estava ligado a uma prática ainda não completamente aceitável no contexto sócio-cultural do Rio de Janeiro da época. As resistências ao remo estavam relacionadas: a) à estética corporal dos remadores, fortes e com a musculatura desenvolvida, pouco usual em uma época onde se valorizavam os tipos físicos magros e fracos; b) à pouca quantidade de roupa que eles usavam, o que ocasionava críticas quanto ao pudor da prática; c) a sua compreensão enquanto uma atividade física intensa, quando os exercícios eram muitas vezes considerados prejudiciais à saúde e de menor valor perante às atividades intelectuais.

Contudo a transição do século XIX para o XX traria para o Rio de Janeiro novas dimensões. O desenvolvimento tecnológico pronunciado, a industrialização e a urbanização crescentes, o surgimento de uma burguesia nacional e um novo ordenamento político acabaram semeando as condições para o forjar de novos parâmetros culturais a partir da idéia de construção de um “projeto de modernidade”.

Nesse contexto, também declinaram as resistências e o crescimento do remo foi notável já nos anos finais do século XIX. Desde aquele momento, notadamente a partir de

1895, ganha popularidade e passa cada vez mais a ser aceito pela população, bem como encarado como uma atividade propícia dos novos tempos.

No interior das instituições ligadas ao remo também podemos perceber uma mudança denotada de sentidos de atuação. Começa-se a combater o caráter de jogo de azar (com a exclusão crescente das apostas das regatas) e a se afirmar uma característica de “prática saudável”, tanto física quanto moral. O amadorismo para a ser uma palavra de ordem. Para garantir o encaminhar dessas compreensões, os clubes de remo, notadamente a partir da criação da União de Regatas Fluminense (em 1897), aumentam o controle e a restrição a sua prática, entabulando iniciativas de o tornar reconhecido na cidade, inclusive pelas autoridades governamentais¹⁰.

O objetivo deste estudo é compreender o desenvolvimento do remo no contexto de mudanças sócio-culturais da cidade do Rio de Janeiro na transição dos séculos XIX e XX, concedendo ênfase às relações que as instituições ligadas a esse esporte estabeleceram com as estruturas governamentais, mais diretamente com o prefeito da cidade, Francisco Pereira Passos, tentando compreender os sentidos e significados que desencadearam tal relacionamento.

Creemos que com essa abordagem será possível discutir, a partir de um caso específico do passado, os primórdios de uma política pública de esporte no Brasil, os primeiros momentos de um contato mais estruturado entre esporte e governo. Se o encontro de Passos com os clubes de remo não pode ser considerado *stricto sensu* uma política pública de esporte, certamente em um sentido *lato* nos apresenta férteis elementos para pensar sobre os pioneiros encontros entre organizações esportivas e governamentais, bem como sobre o esporte como motivo de preocupação política, de onde podemos coletar indicadores para refletir sobre o atual estágio dessas discussões.

O remo no contexto sócio-cultural do Rio de Janeiro da virada do século

No Rio de Janeiro da transição do século XIX para o XX podemos identificar uma rápida mudança nos comportamentos dos habitantes, capitaneada, entre outras coisas, pelo notável desenvolvimento tecnológico:

De fato, a revolução técnico-científica instituiu um encadeamento entre as novas tecnologias e, por conta da escalada produtiva, enormes movimentações populacionais, especialmente voltadas para a concentração nas áreas urbanas que polarizam o processo (Sevcenko 1998:521).

No Brasil, o papel de metrópole polarizadora cabe perfeitamente ao Rio de Janeiro, que passa a redimensionar e ditar (ainda mais) modas, comportamentos, sistemas de valores, formas de viver. Não por acaso, o remo cresceu primeiramente nessa cidade, influenciando o desenvolvimento do esporte em muitos outros municípios e estados.

É nesse denotado contexto de mudança que devemos entender porque o remo só vai se desenvolver mais efetivamente na transição do século, embora já existisse desde os anos 1870. Ele estava inserido em um projeto maior, em um processo amplo de incorporação e controle social da população, necessário devido à rápida urbanização e à industrialização crescente.

Devemos também compreender o desenvolvimento do remo, em relação ao turfe, já bastante organizado e popular desde os anos 1880¹¹, no contexto de mudanças no próprio âmbito das camadas dominantes. O remo carrega em seu interior características mais próximas às valorizadas por uma camada/cultura burguesa em formação, se comparadas com o eminente caráter aristocrático do turfe.

Se a popularização do turfe já significou um avanço na estrutura social carioca, o remo incorpora perfeitamente a modernidade da virada do século. O moderno tinha relação com o indivíduo desafiador, audaz, conquistador, vencedor. Não se tratava mais de colocar cavalos para correr, mas sim de participar mais ativamente, demonstrando no próprio corpo saudável e

forte os sinais de um novo país; de incorporar efetivamente um novo estilo de vida adequado à velocidade dos novos tempos.

O remo é o esporte do “exercício physico”, termo-chave sempre usado pelos que defendiam e propagavam os benefícios dessa prática. É o esporte da saúde, do desafio - contra o outro e contra o mar - que educa o músculo e a moral. É a prática adequada a uma juventude ativa, forte e com “liberdade de espírito” suficiente para conduzir a nação ao progresso necessário. Como bem definia Olavo Bilac, entusiasta da prática:

Essa geração, que está se educando no mar, face a face com o perigo, criando a energia muscular e energia moral, já é mais bella, mais forte, mais nobre do que a minha. Os adolescentes de hoje já não são como os de hontem, magros e tristes, macambuzios e hystericos, criados entre o rigor do carrancismo paterno e a brutalidade dos mestres boçaes, entre sustos e palmadas, sem exercicio physico e sem liberdade de espírito (...) os meninos de hoje já são bravos como homens (1903:5).

Afinal, quem vence a competição não é mais um cavalo que tem um homem como coadjuvante, mas um homem que conduz o mais rápido possível, a partir de seu próprio esforço, um barco. No turfe, sempre se divulgava o nome e a vitória dos cavalos; já no remo é o nome dos remadores que ganha destaque. No turfe, o *crack* era o cavalo; no remo era o homem que conduzia a embarcação. Assim, sempre que se falava dos atletas de remo, procurava-se destacar suas formas físicas, sua vigorosidade, sua “saúde”. Vejamos como os atletas eram definidos no periódico “A Canoagem”, em julho de 1903:

Lá estava o Sardinha, satisfeito, recordando-se ainda de sua victoria na Cecy; o Carlos de Castro, com os braços abertos por causa do muque (...); o Guimarães, do Natação, n'uma exhibição impressionadora de peito largo e braços grossos, e outros tantos outros rapazes sadios e vigorosos (1903:5).

Nesse sentido, Nicolau Sevckenko resume bem o desenvolvimento do campo esportivo no Brasil:

Ele surgiu e se impôs como um ritual elitista, revestido dos valores aristocráticos do ócio, do adestramento militar e do sportmanship (cavalheirismo, imparcialidade e lealdade). Ao se apropriar dele a burguesia o traduziria em termos de agressividade, competitividade e imperativo da vitória (1998:575).

E melhor ainda define Olavo Bilac (1903:5). Primeiro ao definir o espetáculo que era uma regata e valorizar as imagens de uma nova estética corporal: “As archibancadas estavam cheias, as carruagens custavam a mover-se, e o povo applaudia, com entusiasmo e alegria, a robustez e a masculina beleza dos bravos rapazes que conduziram (...) as suas esbeltas balleiras”. Depois quando fala das resistências que existiam ao esporte no que se refere à atividade física, marcando o novo sentido dessa prática na cidade: "Houve tempo em que o sport, no Rio de Janeiro, era apenas a capa em cujas dobras se mascarava o jogo. Não se compreendia um sport, uma escola prática de força, de agilidade, de dextreza, de saúde, sem o condicionamento da poule".

Marca ainda a diferença do remo nesse novo entendimento. Não mais uma atividade despreziosa e de aposta, mas um projeto intencional de regeneração:

Depois dos prados de corridas, a cavalo, a pé, ou em byciclette, appareceram os frontões e os boliches e nas pernas do jockey, nas plantas dos pés dos corredores, nas rodas das byciclettes, nas palmas das mãos dos pelotares e dos jogadores de bola, o que a multidão via não era a regeneração e o aperfeiçoamento da raça humana, era o palpito, era o azar (...) era a sedução do mais empolgante de diaboloco de todos os vícios.

E conclui dando-nos uma dimensão do espaço das regatas e do remo naquele momento: “O que era mania de poucos mudou-se na religião de muitos. Hoje, os clubs de regata são oito ou dez; e os rowers não são apenas estrangeiros: são brasileiros também, são quasi todos os rapazes do commercio e das escolas, e contam-se por milhares e milhares”.

Enfim, o esporte já existia e era popular no Rio de Janeiro, mas na virada do século cresce ainda mais tal popularidade a partir dessas novas dimensões apontadas; seus sentidos passam a ser outros. E o remo foi fundamental nessa virada, como percebe João do Rio:

Rapazes discutiam “muque” em toda parte. Pela cidade, jovens, outrora raquíticos e balofos, ostentavam largos peitorais e a cinta fina e a perna nervosa e a musculatura herculeana dos braços. Era o delírio do rowing, era a paixão dos esportes. Os dias de regatas tornavam-se acontecimentos urbanos.

Nesse processo de desenvolvimento, o ano de 1903 é de grande importância por diversos motivos: a) a Federação Brasileira de Sociedades de Remo, instituição que deu continuidade e aperfeiçoou a atuação da União de Regatas Fluminense, se tornou mais organizada e visível, sendo inclusive reconhecida pela Federação Internacional como representante legítima do remo brasileiro; b) começaram a ser desenvolvidas iniciativas de preservação da memória do remo, no sentido de celebrar o “glorioso passado” desse esporte no Brasil¹²; c) são identificáveis iniciativas diversas de vulgarização do esporte, como colunas em jornais e revistas¹³ e a criação de periódicos específicos¹⁴; d) percebe-se um acirramento da utilização do esporte como forma de propaganda por empresas da época, o que causava muitas polêmicas, afinal as instituições de remo constantemente reforçavam sua opção pelo amadorismo; e e) identifica-se o início de uma relação mais próxima com as estruturas governamentais, assunto específico deste artigo.

Na verdade, o sempre atento Olavo Bilac (1903:5) já vinha cobrando tal relacionamento:

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

Pereira Passos e o remo: primórdios de uma política pública de esportes no Brasil

Nesse contexto apresentado, a Federação Brasileira de Sociedades de Remo aumentava ainda mais o controle sobre os clubes, esperando garantir que o remo se desenvolvesse de forma adequada às necessidades colocadas pelo projeto das elites. Logo, não é difícil entender que sempre estivesse manifestando seu apreço aos representantes dessas camadas, buscando seu apoio e tentando tornar o esporte visível para elas.

Dessa forma podemos compreender a busca e o número de iniciativas governamentais de apoio e incentivo ao remo na virada do século. Para os clubes seria uma solução para que não dependessem nem precisassem recorrer tanto ao patrocínio das empresas; além do prestígio que significava o auxílio e a presença dos governantes nas competições. Para o governo significava estimular uma prática bastante adequada ao projeto de modernidade que estava sendo implementado.

Embora diferentes formas de apoio ocasional já existissem desde o final do século XIX, é mesmo nos primeiros anos do século XX que tal relação se torna mais clara e efetiva. Vejamos o que era anunciado em “A Canoagem” de agosto de 1903:

A 25 de agosto de 1901 era a regata do campeonato honrada com a presença do presidente da república Dr. Manoel Ferraz de Campos Salles que ofereceu medalhas de ouro ao club vencedor e de prata á guarnição. Foi este o início do apoio ao sport-nautico por parte dos poderes publicos (1903:5).

Ainda em 1901, os vereadores Honório Gurgel e Pereira Braga propuseram ao Conselho Municipal a concessão de uma subvenção anual ao remo, em nome dos serviços prestados com a implantação de um “sport útil e benéfico, fonte de uma mocidade sadia e forte”. Não sendo aprovada a proposta, no mesmo ano o deputado fluminense Barros Franco Júnior apresenta projeto semelhante no Congresso Federal, também sem êxito.

É mesmo por sugestão e atuação de Pereira Passos, em 1905, que o Conselho Municipal concede à Federação Brasileira de Sociedades de Remo um auxílio anual de 12.000\$00. Anteriormente a Federação reivindicara 5.000\$00. Passos conseguiu conceder mais do que o dobro esperado. O argumento utilizado era que a Federação organizaria um campeonato escolar anual, que aliás somente ocorreu em 1905 e 1906.

Com a proposta do campeonato escolar, Passos atingia dois alvos com um só tiro. Tinha o argumento necessário para conceder uma subvenção que a algum tempo vinha sendo

gestada em uma relação próxima com os dirigentes do remo; e vislumbrava divulgar ainda mais o esporte entre a juventude da cidade.

A relação dos clubes de remo com Pereira Passos merece uma atenção especial, pelo significado que o na época prefeito do Distrito Federal teve para a implementação de um “projeto de modernidade” na cidade do Rio de Janeiro, bem como por nos permitir perceber melhor como o desenvolvimento do esporte náutico se imbricou nesse projeto.

Passos já vinha estabelecendo relações com clubes de turfe: não só era associado ao Jockey Club, como recebera, em 1880, o título de sócio honorário. Um contato mais próximo com o remo ocorreu exatamente em 1903, quando manifestou publicamente seu entusiasmo ao comparecer a uma competição organizada pelo Clube de Regatas Guanabara. Ficavam lançadas as bases do contato entre os dirigentes da Federação Brasileira e o “todo-poderoso” prefeito.

Em uma cidade em pleno processo de reforma e saneamento, incluir-se-iam a construção de instalações para o remo nos projetos de intervenção urbana. Se a construção da Avenida Beira-Mar era uma de suas prioridades, nada como celebrar tal avenida simbólica com um divertimento moderno e civilizado como o remo. Isto pode ser plenamente compreendido, já que o projeto de Alves e Passos tinha duas dimensões claras:

Eles almejavam atingir a civilização por meio de mudanças concretas, de acordo com os modernos padrões europeus (ou seja franceses). No entanto, enquanto tomavam essas medidas práticas, também compartilhavam com outros membros das elites (...) a paixão pelas mudanças simbólicas (Needell 1997:65).

Logo Passos estava ajudando os clubes, interferindo na Alfândega, de forma a tornar mais acessíveis as taxas de importação de embarcações, importantes para que as agremiações trouxessem da Europa barcos mais velozes, que propiciariam um espetáculo mais emocionante. Passos foi comunicar seu entusiasmo com o remo e seus possíveis auxílios ao

esporte diretamente em uma reunião da diretoria da Federação, o que animou bastante os representantes dos clubes e os remadores. Afirmara-se em “A Canoagem” de julho de 1903:

Sabemos que o Dr. Pereira Passos resolveu dar, para um pareo de barcos de construção nacional, um premio cujo valor não será inferior a três contos de reis (...) Pessoa bem informada assegura-nos que serão feitas á custa da Municipalidade as archibancadas da regata do Campeonato, e que o Dr. Prefeito tem quasi prompto o decreto regulando a concessão de um premio annual de 5.000\$00 para um typo nacional (1903:5).

Passos e Rodrigues Alves, sempre atentos à necessidade de apoiar o desenvolvimento esportivo, também estabeleceram contatos com as instituições de outros esportes. Sua presença e seu apoio eram constantemente solicitados (e atendidos) pelos clubes de ciclismo, atletismo e turfe. Mas com o remo a relação era mais direta e mais constante, indubitavelmente pelo significado que esse esporte tinha para o projeto de modernidade de ambos e da burguesia nacional, ainda que houvesse sempre uma tensão constante entre os diversos setores das elites.

Após o período inicial de contatos, de boatos e de alguma apreensão, finalmente os dirigentes viram os intuitos e as promessas de Passos oficialmente reconhecidas, por carta enviada a Federação e publicada em “A Canoagem” de julho de 1903:

Sr. Presidente da Federação Brasileira das Sociedades de Remo
O sr. Prefeito do Districto Federal resolveu nesta data conceder um premio que consistirá em um objecto artístico, ao vencedor do pareo que, sob a denominação de - Pareo Municipal - essa Federação crear para a Regata que pretende realizar em 9 de agosto próximo futuro e bem assim autorizar a construção do arcabouço da archibancada que na Praia de Botafogo deverá servir na mesma ocasião. O que tenho a satisfação de levar a vosso conhecimento por ordem do mesmo sr. Prefeito. Saudações. A. Freire do Amaral (1903:2).

A concessão do troféu e a construção das arquibancadas, o prestígio capitaneado com esse apoio, bem como o vislumbrar da continuidade de auxílios, levou a Federação a conceder a Passos o título de Presidente Honorário, como era informado em “A Canoagem” de agosto de 1903: "mostrando o incentivo que o ato do Dr. Prefeito trouxe ao sport nautico e os

serviços relevantes prestados por sua Excelência desobrigando a Federação da enorme despesa" (1903:1).

Esperava-se um grande evento por ocasião da regata do dia 9 de agosto, quando disputar-se-ia o 6o. Campeonato do Rio de Janeiro (prêmio oferecido por Rodrigues Alves) e o Grande Prêmio Municipal (oferecido por Passos). A regata foi anunciada de diversas formas, além dos jornais e revistas. Por exemplo, Passos solicitara que os clubes fizessem uma demonstração de remo nos lagos dos jardins da Praça da República. Os clubes não se organizaram suficientemente e não atenderam a esse pedido, o que causou indignação no presidente da Federação: "censurando tanto mais tal procedimento quanto foi um pedido que partiu do Dr. Prefeito que tem hoje o direito de ser atendido em tudo quanto solicite" (A Canoagem 1903: 2).

Curioso perceber como tal regata chegou a rivalizar com as corridas de cavalos, anteriormente mais populares. O jornalista de "A Canoagem" de agosto de 1903 comentava, ao divulgar as corridas marcadas pelo Jockey Club no mesmo dia do evento náutico: "A concorrência não deve ser grande, porque grande numero de turfistas amam o rowing, e amanhã deve ser realizada a regata do campeonato"(1903:6).

As regatas do dia 9 de agosto não decepcionaram as expectativas e foram realmente uma grande festa, um sucesso. As arquibancadas tinham capacidade para receber até 600 pessoas, sem dúvida das camadas mais influentes da sociedade. Contudo essas eram minoria em relação aos milhares que ocuparam as praias: "Ao longo da extensa praia era difícil o transito, tal a quantidade de povo que se movia em direção ao caes para melhor apreciar as lutas que se travavam" (A Canoagem 1903:2).

Os clubes Natação e Regatas e Gragoatá ainda ofereceram aos seus sócios a possibilidade de assistirem as competições de embarcações estacionadas na Baía de Guanabara. Nessas barcas, bem como em todo o público, pode-se observar uma grande

presença de mulheres: "Desde 10 horas que começaram a chegar os convidados e entre elles aquellas caravanas de peregrinas jovens, trajando vestes alegres, quaes sorrisos infantis das alvoradas de agosto (...) Era enorme o número de senhoritas, de toilettes claras e elegantes (...)" (A Canoagem 1903:6).

Ao ressaltar a presença de mulheres, e ainda citar na matéria nominalmente todas as presentes, o jornalista reforça que a presença de mulheres nas regatas deveria ser estimulada, já que se tratava de uma "prática saudável". Entretanto sua participação era basicamente aceita como torcedora e não como atleta, uma atividade eminentemente masculina.

Mais do que a população em geral, das mais diferentes camadas sociais, cabe ressaltar que compareceram o Presidente da República, o Vice-Presidente, todos os Ministros¹⁵, Pereira Passos, deputados, senadores e muitos representantes da política. Para os dirigentes do remo tais presenças foram de grande importância, por marcar definitivamente uma nova dimensão do esporte na cidade e apontar a perspectiva de incentivos financeiros futuros:

É realmente animador para o Sport Nautico ver o apoio que lhe dão as mais altas dignidades da República, comparecendo sem excepção de uma só, para assistir a principal das provas instituídas até agora, e a rara symphatia com que é olhado pelos poderes municipaes (A Canoagem 1903:1).

Pelas atas das reuniões da Federação pode-se perceber o quanto investiram no sucesso dessa regata, pois, acreditavam, poderia alavancar a consideração para com o remo, por parte da população e das autoridades governamentais. Seria uma oportunidade ímpar de provar o "valor do remo". O relatório de gastos demonstra que, a despeito dos muitos apoios, o custo da regata foi elevado, sendo justificado tal a necessidade de "pompa" para garantir o sucesso da empreitada. Aparentemente eles conseguiram alcançar seus intuitos.

Além de comparecerem e oferecerem prêmios para a regata, Rodrigues Alves e Pereira Passos ainda foram à festa organizada pelo Clube Boqueirão do Passeio para comemorar a vitória no Campeonato. Tal atividade foi marcada por discursos de agradecimento e

solicitação de continuidade dos apoios governamentais, por parte dos clubes, bem como parabenizações e promessas de apoio ao esporte, por parte das autoridades do governo. Com o tempo, tornou-se comum a presença de Passos em muitos clubes, a título de visita de cortesia e/ou para receber homenagens diversas. Novos apoios estavam por vir.

O Pavilhão de Regatas

Em 1905, Passos mandou construir barracões que funcionaram como garagens de barcos para os clubes Botafogo e Guanabara¹⁶ e melhorou as condições dos locais onde a população se banhava com frequência: a praia de Santa Luzia e a praia do Boqueirão. Tal intervenção, como as outras promovidas pelo prefeito, não se deu sem polêmica. Os banhos de mar já eram bem populares na cidade e muitas foram as preocupações com as restrições a tal prática, ocasionada pelas obras¹⁷:

Tudo isso aconselha, o sr. Prefeito a pensar seriamente no gravíssimo danno que a população vai soffrer com a quasi supressão do banho de mar. Deve haver meio de harmonizar o embellezamento projectado com essa outra conveniência pública, tão fundamentalmente, tão cara à saúde dos habitantes da cidade (Jornal do Comercio 1905:6).

Na verdade, esses locais foram destruídos para dar passagem à Avenida Central e à Avenida Beira-Mar, tendo sido necessário inclusive derrubar a sede de três clubes de remo (o Boqueirão do Passeio, o Vasco da Gama e o Internacional) que lá se localizavam (na Travessa Maia, que ligava as Ruas do Passeio e Santa Luzia). As autoridades governamentais afirmaram que não deixariam os clubes desalojados; contudo, concretamente isso lhes causou problemas. Isso foi notável, por exemplo, no caso do Vasco da Gama:

Com o desaparecimento da praia não só o nosso como os clubes vizinhos sofreram bastante. A mudança acarretou prejuízos à tesouraria. Abandonaram o clube grande número de associados para quem a sorridente poesia do Boqueirão tornou-se local preferido de alegre passatempo, não levando mesmo em conta aqueles para quem os banhos de mar eram uma necessidade e um prazer (Ferreira 1975:88).

O desalojamento dos clubes chamou a atenção dos jornais e muitos cronistas criticaram o descaso do governo, solicitando solução rápida. Embora Rodrigues Alves e J.J. Seabra (Ministro da Viação) concedessem aos três clubes um terreno para a construção de uma nova sede, em outra parte da orla do Boqueirão e da Praia de Santa Luzia, somente em 1907 a Fazenda Nacional efetivamente concretizou a cessão, ainda assim com a condição de os clubes construírem suas novas instalações no prazo máximo de dois anos¹⁸.

Assim, mesmo que Passos dedicasse atenção aos clubes de remo, claramente tal valor era concedido porque se enquadravam em seu projeto de modernização. Explicitamente se estabelecia uma relação de uso da imagem esportiva de acordo com esses fins. Tendo em vista a utilização da representação dos clubes esportivos e de atletas, Passos constantemente os convidou para celebrar e marcar a inauguração de suas obras na cidade. As reivindicações dos clubes eram atendidas se estivessem enquadradas nesse perfil e não se constituíssem em obstáculos para projetos maiores.

Apesar disso, foi também em 1905 que Passos concedeu aos clubes de remo uma de suas solicitações mais antigas: a construção de um espaço permanente para a realização das competições - o Pavilhão de Regatas. Construído no contexto de reformas da Avenida Beira-Mar, na altura das ruas D.Carlotia e São Clemente, foi inaugurado no dia 24 de setembro, com a presença do prefeito e de Rodrigues Alves.

Mais do que servir somente às regatas, o Pavilhão rapidamente transformou-se em um centro de divertimentos para as elites. Possuindo coretos para duas bandas de música, área central para autoridades, duas arquibancadas no térreo, espaço para o *buffet*, além de situado em um local com bela e aprazível vista, já em 1906 estava dotado de luz elétrica (o que permitia que funcionasse até a madrugada) e inaugurara um bar com orquestra, uma casa de chá, além de oferecer excursões de barco pela Baía de Guanabara:

Naquelle bello recanto da cidade está desde hontem installado com todo conforto e apurado gosto um pavillon-bar de onde se desfruta a par de um panorama lindissimo, tudo o que de moderno se pode exigir em estabelecimentos deste gênero, havendo grande profusão de bebidas e gelados (...). No pavimento superior do pavilhão, artisticamente mobiliado, estão installados aquelles serviços e no superior vae ser, de amanhã em diante, introduzido o de tea room (Jornal do Comércio 1906:8).

A despeito da bela construção, o Pavilhão não gozou de unanimidade. Por exemplo, quando Olavo Bilac, como já vimos grande entusiasta do remo, publicou uma poesia exaltando o Pavilhão, Carlos Laet criticamente pede a ele que também escreva sobre as dificuldades pelas quais passa a cidade: "... mas daqui lhe pedimos, ao estimado poeta, que também nas suas horas vagas componha algumas elegias, deplorando as torturas a que vivemos sujeitos pelas demolições inflectidamente feitas" (*Apud* Brena 1999:483).

Conclusão

Enfim, a partir de 1903 estabelecem-se claramente relações mais próximas entre as instituições de remo e as estruturas governamentais, onde se destaca o contato com Pereira Passos, que teve importante papel no contexto das reformas da cidade do Rio de Janeiro (capital da República) e das preocupações com o “projeto de modernidade” nacional.

Para Sevckenko (1998: 570) Pereira Passos “estabeleceu o nexu entre a Regeneração, a modernidade e os esportes”. Ele indubitavelmente percebeu que o esporte poderia ser uma importante estratégia de controle e de adaptação do corpo às novas exigências da sociedade. A partir de sua ação foram estabelecidos o que podemos denominar de primórdios das políticas públicas de esporte no Brasil, obviamente algo sensivelmente diferente do que temos nos dias de hoje.

É compreensível, logo, por que, quando Passos deixa a prefeitura, em 1906, cercado por ainda mais polêmicas, principalmente por deixar a cidade endividada e não conseguir implementar todas as mudanças que pretendia, os clubes de remo estivessem entre os que maior número de demonstrações de apreço deram ao ex-prefeito. Segundo as palavras de

Mendonça, naquele momento Passos era: “o nome mais cultuado no sport náutico brasileiro. Essa distinção se revela pela summula de seus serviços ao rowing brasileiro no quadriennio de sua administração prefetural" (1909:21).

A questão é discutir a natureza desses “serviços prestados”. O seu envolvimento com o esporte deu-se mais no sentido de concessão de um apoio ocasional e provisório e a partir do interesse na utilização da imagem esportiva para os projetos políticos a serem encaminhados, relacionados com o projeto de modernidade, notadamente ligados a dimensões interessantes às elites, do que de sua compreensão de que se tratava de um direito social.

Tanto assim que não pensava duas vezes quando tinha que interferir lógica de funcionamento dos clubes e competições, desrespeitando as agremiações caso ferissem seus intuítos. Apesar disso, observa-se uma perigosa simbiose entre clubes e governo, uma explícita troca de favores que não se pode confundir com uma atuação que se possa esperar de uma organização governamental comprometida com o conjunto geral da população. Na verdade, suas ações não contemplavam a população como um todo, concretamente nunca consultada e pouco beneficiada com os subsídios financeiros concedidos aos clubes.

Basta agora refletirmos sobre o que dessas dimensões ainda persiste nas hodiernas políticas públicas de esporte, seja nos governos de tendência política de esquerda ou de direita, para termos uma clara idéia dos desafios a encarar no sentido de construir uma proposta de intervenção que possa ser diferenciada, atender irrestritamente à população, não perpetuar determinados privilégios e garantir a prática esportiva (e de lazer) não como uma concessão, mas como um direito social tão importante quanto qualquer outro.

¹ . Professor do Programa de Mestrado em História Comparada do IFCS/UFRJ e da Escola de Educação Física da UFRJ. E-mail para contato: victor.a.melo@uol.com.br

² . Sua gestão como prefeito (1903-1906) foi marcada pelo prestígio conferido aos setores da elite urbana e pelo poder que concedeu aos engenheiros e médicos para promoverem as mudanças que desejava.

³ . Alves dá prosseguimento ao processo que fora iniciado por Prudente de Moraes e Campos Sales. Também era um representante das forças latifundiárias paulistas (era fazendeiro de São Paulo), mas foi um dos que percebeu

que a cidade do Rio precisava se modernizar para atender os interesses econômicos das elites, tanto rurais quanto urbanas.

⁴ . Logo, não surpreende também que alguns engenheiros europeus tenham sido muito influentes no Rio de Janeiro dessa época, como Adolfo Morales, e que algumas construções sejam praticamente cópias de similares parisienses, caso do nosso Teatro Municipal. Para maiores informações, ver estudo de Needell (1993).

⁵ . Uma discussão interessante sobre tal questão, referente ainda ao século XVIII, pode ser encontrada no livro de E.P.Thompson (1987). Para maiores informações sobre a contribuição de Thompson para pensar o lazer na constituição da sociedade moderna, sugiro o estudo de Melo (2003).

⁶ . Para uma discussão sobre a sociedade do espetáculo, ver Debord (1997).

⁷ . Para uma discussão mais aprofundada sobre os combates a determinadas formas “populares” de lazer, ver o livro de Thompson (1997) e o estudo de Melo (2003).

⁸ . Parte da discussão até aqui estabelecida está desenvolvida de forma aprofundada em estudo de Melo e Peres (2005).

⁹ . Para fazer tal afirmação estou utilizando o conceito de campo esportivo segundo as concepções de Pierre Bourdieu (1983).

¹⁰ . Maiores informações sobre o remo na cidade do Rio de Janeiro podem ser obtidas no estudo de Melo (2001).

¹¹ . Maiores informações sobre o turfe na cidade do Rio de Janeiro podem ser obtidas no estudo de Melo (2001).

¹² . Destacam-se as iniciativas de Curvello Junior (1903) e, mais tarde, de Mendonça (1909).

¹³ . A primeira coluna específica sobre o esporte náutico surgiu em 1895, no jornal “O Paiz”. Em 1903 começaram a ser publicadas colunas na importante “Revista da Semana”, entre outras.

¹⁴ . O primeiro periódico específico, o “Remo”, de vida breve, fora lançado em 1900. O importante e mais duradouro “A Canoagem” foi publicado a partir de 1903.

¹⁵ . O presidente e os ministros assistiram a competição de um iate atracado na Baía de Guanabara. A exceção foi o Barão do Rio Branco, que já possuía há algum tempo ligação mais direta com os clubes, que preferiu permanecer no Pavilhão, em companhia de Pereira Passos.

¹⁶ . Tal obra foi inaugurada em 1905, como parte de comemoração do aniversário do prefeito, mas somente foi totalmente concluída em 1906.

¹⁷ . Em 1906, Passos também lança um regulamento municipal sobre o funcionamento das praias, estabelecendo horário para os banhos e determinando os modelos de casas de banho, inclusive com a exigência de uma sala para socorrer afogados.

¹⁸ . Mesmo com outras modificações posteriores, ainda existem hoje, em local próximo, sedes de alguns clubes, como a do Boqueirão do Passeio.

Referências Bibliográficas

A CANOAGEM, Rio de Janeiro, ano 1, n.2, julho/1903.

A CANOAGEM, Rio de Janeiro, ano 1, n.3, julho/1903.

A CANOAGEM, Rio de Janeiro, ano 1, n.5, agosto/1903.

A CANOAGEM, Rio de Janeiro, ano 1, n.6, agosto/1903.

A CANOAGEM, Rio de Janeiro, ano 1, n.7, agosto/1903.

A CANOAGEM, Rio de Janeiro, ano 1, n.10, setembro/1903.

BILAC, Olavo. 1903. “A cidade”. *A Canoagem*, Rio de Janeiro, 1(1):5.

BOURDIEU, Pierre. 1983. “Como é possível ser esportivo?” *In*: _____. *Questões de sociologia*. Rio de Janeiro: Marco Zero.

BRENA, Giovanna Rosso Del (org.). 1985. *O Rio de Janeiro de Pereira Passos: uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: Index.

CLARK, T.J. 2004. *A pintura da vida moderna*. São Paulo: Companhia das Letras.

CURVELLO JÚNIOR, Ernesto. 1903. “Anuario do Sport nautico de 1903”. *A Canoagem*, Rio de Janeiro, 1(2):7.

DEBORD, Guy. 1997. *Sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto.

FERREIRA, Dias. 1975. “Relatório anual da presidência”. In: ROCHA, José da Silva. *Club de Regatas Vasco da Gama - histórico*. Rio de Janeiro: Gráfica Olímpica Editora.

JORNAL DO COMÉRCIO, Rio de Janeiro, 16 de abril de 1905.

JORNAL DO COMÉRCIO, Rio de Janeiro, 6 de maio de 1906.

MENDONÇA, Alberto B. 1909. *História do sport náutico no Brazil*. Rio de Janeiro: Federação Brasileira de Sociedades de Remo.

MELO, Victor Andrade de. 2001. *Cidade Sportiva*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará.

MELO, Victor Andrade de. 2003. “Lazer e camadas populares: reflexões a partir da obra de Edward Palmer Thompson”. In: _____. *Lazer e minorias sociais*. São Paulo: Ibrasa.

MELO, Victor Andrade de. 2004. *Esporte, imagem, cinema: diálogos*. Relatório de pesquisa/pós-doutorado em Estudos Culturais. Rio de Janeiro: Programa Avançado de Cultura Contemporânea. Disponível em: <http://www.ceme.eefd.ufrj.br/cinema>.

MELO, Victor Andrade de, PERES, Fabio de Faria. 2005. *Lazer, esporte e modernidade: diálogos com e a partir da arte*. Rio de Janeiro, mimeo.

NEEDELL, Jeffrey D. 1993. *Belle Époque tropical*. São Paulo: Companhia das Letras.

SEVCENKO, Nicolau. 1998. “A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio”. In: _____(org.). *História da vida privada no Brasil - 3*. São Paulo: Companhia das Letras.

THOMPSON, E.P. 1987. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

WRIGHT MILLS, Charles. 1979. *A nova classe média*. Rio de Janeiro: Zahar.