

## **Febre esportiva: o esporte náutico e a construção de uma nova paisagem urbana no Rio de Janeiro**

Cláudia Maria de Farias<sup>1</sup>

As reflexões que proponho nesta intervenção, sobre o esporte náutico e a construção de uma nova paisagem urbana na cidade, estão presentes na minha dissertação de mestrado “Febre esportiva: esporte náutico e modernidade no Rio de Janeiro (1895-1914), defendida no PPGH da UFF, em 2005, e ganhadora do prêmio “menção honrosa” no Concurso de Monografia “Afonso Carlos Marques dos Santos, promovido pelo AGCRJ, em 2006. Nela, analisei a construção de um repertório de crenças e representações que surgiu em torno do remo/regatas, estabelecendo relações bem definidas com a modernidade inaugurada na cidade do Rio de Janeiro, na virada para o século XX – conjuntura já tão estudada por historiadores, como Jaime Benchimol, Oswaldo Porto Rocha, Jeffrey Needell, Sevcenko e outros. Assim, minha pesquisa demonstrou a importância do esporte como objeto de estudo histórico capaz de revelar, sob um novo prisma, outras nuances dessa realidade social, principalmente no tocante à expansão das formas de sociabilidade urbana e à construção de identidades e memórias coletivas articuladas às vivências esportivas de grupos urbanos emergentes.

Neste sentido, busquei compreender como a prática esportiva, introduzida pela leva de imigrantes que aqui aportava com o fim do trabalho escravo, foi paulatinamente absorvida pelos habitantes da Capital Republicana – ainda com restritos espaços de sociabilidade e divertimento resultantes da dinâmica colonial da cidade –, a ponto de modificar o cenário urbano e se espalhar como uma verdadeira febre, no limiar do novo século, entre os segmentos mais abastados da população. Antes mesmo que os jogos de futebol pudessem despertar a atenção do público carioca, a prática do remo representou a adoção de comportamentos considerados mais civilizados e modernos, ampliando as experiências coletivas de setores das camadas média e alta. Conforme afirmava João do rio na sua crônica:

*"Rapazes discutiam 'muque' em toda parte. Pela cidade, jovens, outrora raquíticos e balofos, ostentavam largos peitorais, a cinta fina, 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".<sup>2</sup>*

---

<sup>1</sup> Mestra em História Social pela UFF

<sup>2</sup> BARRETO, Paulo. O futebol. *Apud* COSTA, Nelson. *Páginas cariocas*. Guanabara: Secretaria Geral de Educação e Cultura, 1961. p.279

Portanto, examino a criação de algumas agremiações náuticas como novos espaços de sociabilidade, lazer e memória, forjados para marcar simbolicamente a ascensão e o prestígio desses grupos, expressando suas diferenças e identidades sociais. Neste sentido, a prática do remo é destacada como "habitus" de classe, pois funcionava como signo de distinção, reforçando a posição objetiva ocupada por uma determinada coletividade na estrutura social.

Cabe aqui ressaltar que o surgimento desses clubes privados e de espaços de divertimento públicos, ocorreu no contexto de difusão do slogan *mens sana in corpore sano* cuja máxima exaltava o vigor físico como meio de alcançar o desenvolvimento da nação. O movimento de adesão aos esportes, na cidade do Rio de Janeiro, impulsionou a construção de um cenário urbano amplamente ajustado aos valores comportamentais difundidos pela ideologia higienista. Como reflexo da grande aceitação que a prática de ginástica e esportes suscitava nas principais cidades européias, os empresários brasileiros não tardaram a perceber o grande filão comercial representado pela valorização da cultura física. Inaugurando novos espaços públicos e expandindo as formas de lazer e sociabilidade, eles se associaram ao Estado e aos membros das agremiações esportivas na divulgação da onda esportiva que se espalhava pela Capital Federal como parte de um novo tempo iniciado pela República. Assim, eles construíam por toda parte frontões e velódromos, onde se realizavam jogos de pelota e corridas de bicicletas, entre outros passatempos esportivos, na tentativa de forjar uma imagem moderna, civilizada e salutar para a Nação. A criação de clubes e associações esportivas, bem como a inauguração dessas lucrativas diversões públicas – vinculadas diretamente à influência das comunidades estrangeiras presentes no país – modificaram o cenário urbano do Rio de Janeiro que, assim, adquiriu uma infra-estrutura mais adequada à prática das várias modalidades esportivas que surgiam, entre elas, o remo.

Nesta intervenção, me proponho a examinar como a luta de uma determinada comunidade esportiva, pela ampliação das suas oportunidades de convívio e visibilidade social, acabou por lhes conceder uma identidade moderna, refletindo-se paralelamente nos espaços da cidade, através dos pedidos de licenças para a construção de arquibancadas, rampas de acesso e garagens para as embarcações, encaminhados pelos dirigentes dos clubes de regatas ao poder público municipal. Estas demandas acabaram traduzindo-se na construção de um local fixo e definitivo para a realização das competições náuticas – o Pavilhão de Regatas –, construído na enseada de Botafogo, em

1905, pelo então Prefeito da Capital Federal, Francisco Pereira Passos. Simbolizando o triunfo da modernidade brasileira, a construção tornou-se palco de grandes manifestações coletivas, “lugar de memória”<sup>3</sup> para as autoridades públicas, remadores e dirigentes esportivos na medida em que expressava uma base de identidade comum associada aos novos valores de beleza, saúde, progresso e civilidade compartilhados por estes sujeitos sociais.

As conexões existentes entre este esporte e a *belle époque* carioca são exploradas através da análise de alguns registros oficiais, sob a guarda do AGCRJ, produzidos pelos clubes de regatas e pela administração pública municipal (refiro-me às fontes manuscritas contidas nos códices sobre diversões públicas, regatas, Pavilhão de Regatas, jogos), com a finalidade de construir e regulamentar o uso de equipamentos urbanos necessários à difusão do remo. A análise dessa massa documental me ofereceu algumas pistas para entender a complexa rede de relações e de poder que se estabeleceu entre as associações náuticas e a prefeitura no tocante à organização e ao uso dos espaços da cidade, evidenciando um quadro de disputas simbólicas, entre Estado e sociedade civil, sujeito a rearranjos políticos. Destacarei, então, as ações e estratégias articuladas por dirigentes e remadores para expressarem suas diferenças e identidades sociais e, assim, inscreverem sua presença na paisagem urbana, tema desta palestra.

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

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

Para conseguir deferir seu pedido, o suplicante se encarregava "da construção e conservação da dita rampa e garantia não fazer reclamação alguma no caso de destruição da mesma por qualquer motivo de utilidade pública".<sup>5</sup> O requerimento de

---

<sup>3</sup> Cf. NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. In: *Projeto História*. São Paulo, PUC, n.10, dez 1993, pp. 7-28

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

<sup>5</sup> *Ibidem*, p.2

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

Como resposta, a Diretoria de Obras e Viação do Distrito Federal expediu um parecer favorável à solicitação, em 12 de dezembro do mesmo ano, desde que o peticionário "se obrigasse a conservar a rampa e o cais nesse trecho". No entanto, a concessão não se fez sem ressalvas. Anexado ao parecer, a Diretoria lavrava um termo de compromisso entre as partes, através do qual o requerente comprometia-se a cumprir e executar outras condições, além daquela prevista inicialmente. Primeiramente, transformando a construção em "logradouro público", o poder municipal determinava que a rampa ficasse desimpedida, salvo em dias de regatas, "de todo e qualquer depósito de modo a não haver embaraço à livre prática sobre a mesma". Por último, acrescentava uma cláusula particularmente significativa: o permissionário era obrigado "a empregar materiais de primeira qualidade, construindo a mesma rampa, segundo as regras da arte, e que tudo será fiscalizado por um engenheiro da municipalidade que poderá propor no caso de transgressão do presente, que seja cassada a concessão".<sup>6</sup>

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

---

<sup>6</sup> Ibidem, p. 3-4

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

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

Desse modo, o Clube de Regatas Fluminense, em 8 de maio de 1893, com sede à Rua General Sampaio, n.2, pretendendo "realizar sua regata inaugural na Enseada do Caju, no dia 21 do corrente mês", solicitava à Prefeitura do Distrito Federal a "permissão necessária para o levantamento de arquibancadas para o público e mais dependências inerentes a esse gênero de divertimento em terrenos da marinha, gentilmente cedidos para este fim pela Companhia São Lázaro".<sup>8</sup> Contudo, ao final da sua petição, a agremiação náutica sutilmente sublinhava que "tomava a liberdade de ponderar-vos que estas construções serão desmanchadas após o divertimento". Com a deliberação da licença, em 9 de maio do mesmo ano, mediante o cumprimento do que estipulava a sua Diretoria, o Fluminense assegurava seu propósito de não permitir que a municipalidade usufrísse posteriormente das benfeitorias realizadas, uma vez que as arquibancadas, erguidas sob um terreno da companhia São Lázaro, seriam desmanchadas após o evento esportivo. Temerosa de que o poder estatal lucrasse futuramente com a construção, inscrevendo outros fins e sentidos, a Diretoria do Fluminense forjava um dispositivo que garantia, de forma temporária, a concessão exclusivamente para o divertimento do grupo. Assim, o clube de regatas explicitava o sentido privado da obra.

Entretanto, se as concessões efetuadas aos clubes de remo, posteriormente à proclamação da República, evidenciavam o poder crescente de ação de grupos civis na esfera pública, devemos apontar para as constantes apropriações e articulações no uso social das imagens urbanas em conjunturas políticas diversas. Desta forma, o mesmo recurso impetrado pelo Clube de Regatas Fluminense foi, um pouco antes, usado como prerrogativa da decadente ordem imperial. Em 29 de junho de 1887, a Câmara

Municipal autorizava o pedido de concessão feito pelo Clube de Regatas Cajuense para a construção de arquibancadas provisórias, desde que "as mesmas fossem retiradas 48 horas após o divertimento".<sup>9</sup> Embora a produção do equipamento estivesse vinculada ao apelo de um grupo, seu uso privado ficava limitado pelo poder público.

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

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

Na exposição de motivos, o dirigente esportivo afirmava "ser o seu único interesse o desenvolvimento físico dos seus associados, pois "o clube é composto de amadores e não admite o jogo de poules". Articulando uma justificativa moral ao seu pedido, Gastão Cardoso tentava negociar uma concessão gratuita, visto que o clube não obteria lucros com o estabelecimento de apostas. Consciente do progressivo conagraçamento de interesses entre o poder público e privado no uso dos espaços urbanos, atestado por "concessões idênticas", ele almejava uma isenção de impostos para o levantamento das referidas arquibancadas ao associar, mais uma vez, o caráter nobre do evento esportivo às experiências e valores compartilhados por seus associados. Assim sendo, essas imagens urbanas se tornavam representações espaciais identificadas às vivências coletivas destes grupamentos nesta conjuntura histórica, servindo como instrumentos da “consciência de si”, lugar de lembrança das competições náuticas.

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

Logo depois, as ações da iniciativa governamental em favor das agremiações náuticas, se concretizaram na edificação de um amplo e fixo Pavilhão de Regatas, erguido pela administração Passos, na Enseada de Botafogo, em 1905. Construída em estilo eclético sobre as águas da Baía de Guanabara, a dimensão da obra – levantada no

---

<sup>8</sup> Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, códice 49-4-5 (documentação avulsa – regatas).

<sup>9</sup> Ibidem

bojo do amplo projeto de remodelação da cidade – representava a celebração de uma nova temporalidade: o cosmopolitismo da Capital da República. O monumento – erguido de acordo com os padrões formais da arquitetura moderna europeia – foi suporte de um duplo sentido, na medida em que incorporava e articulava interesses de grupos da elite urbana à iniciativa estatal. Fornecendo uma base de identidade comum, a imagem expressava valores sociais identificados ao progresso, à beleza e civilidade da *belle époque*.

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

A construção do Pavilhão de Regatas, muito embora correspondesse aos anseios da Federação de Remo, ocorreu na esteira das intervenções urbanísticas promovidas por Pereira Passos para o aformoseamento e modernização da cidade. Ao privilegiar o embelezamento da orla e alterar a paisagem urbana, elas deram um novo ânimo aos clubes de remo, notadamente às regatas, expressando formalmente um acordo firmado para consolidar e legitimar as bases materiais do projeto civilizador. Sob a égide da Federação Brasileira das Sociedades do Remo e dos favores governamentais concedidos, as regatas apareciam nos requerimentos de dirigentes esportivos, nas crônicas de revistas especializadas e dos principais jornais sob o signo da modernidade, do progresso e da beleza, em contraposição às práticas populares como as rinhas de galo, as touradas, o jogo do bicho, entre outras, consideradas “bárbaras e atrasadas”. Com efeito, é na virada para o século XX, especialmente na gestão Pereira Passos, que as competições náuticas assumem uma dimensão de destaque na vida social carioca. Ao expressar o investimento público feito no processo de remodelação da cidade, tais manifestações ofereciam a possibilidade de participação e colaboração da elite carioca

---

<sup>10</sup> Ibidem

na divulgação de novos códigos de representação social, símbolos por excelência da *belle époque*.