

**BOTAFOGO, CAJU, PAQUETÁ:  
A BAÍA DE GUANABARA EM FESTA  
- O REMO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO (1866-1895) -**

Victor Andrade de Melo<sup>1</sup>

**Resumo:** Este estudo objetiva discutir o papel desempenhado por sociedades náuticas no delineamento de um novo perfil de ocupação da Baía de Guanabara, concebida também como lugar de entretenimento. O recorte temporal tem em conta a fundação da primeira agremiação que teve maior vitalidade e longevidade (Clube de Regatas, 1866) e o momento inicial de estabilização do remo fluminense (1895). Foram utilizados dois tipos de fontes: documentos disponíveis em arquivos públicos e, majoritariamente, revistas e jornais publicados no Rio de Janeiro no período em tela. Espera-se lançar um olhar para a história da cidade, seu processo de urbanização e produção dos espaços, a partir de um importante indicador, os divertimentos públicos, especialmente um que logrou progressiva popularidade: o esporte.

**Palavras-chave:** Remo. Rio de Janeiro. História do Esporte. Geografia do Esporte.

**Botafogo, Caju, Paquetá: the Baía de Guanabara in party - rowing and the production of space (1866-1895)**

**Abstract:** This study aims to discuss the role played by nautical societies in the design of a new Baía de Guanabara occupation profile, also conceived as a place of entertainment. The time frame considers the foundation of the first association that had greater vitality and longevity (Clube de Regatas, 1866) and the initial moment of stabilization of the fluminense rowing (1895). Two types of sources were used: documents available in public archives and, mostly, magazines and newspapers published in Rio de Janeiro in the period. It is expected to take a look at the history of the city, its urbanization process and the production of spaces, based on an important indicator, public entertainment, especially one that has gradually gained popularity: sport.

**Keywords:** Rowing. Rio de Janeiro. Sport History. Sport Geography.

**Botafogo, Caju, Paquetá: la Bahía de Guanabara en fiesta – el remo y la producción del espacio (1866-1895)**

**Resumen:** Este estudio tiene por objetivo discutir el papel de las sociedades náuticas en el diseño de un nuevo perfil de ocupación de la Baía de Guanabara, también concebida como un lugar de entretenimiento. El marco temporal tiene en cuenta la fundación de la primera asociación que tuvo mayor vitalidad y longevidad (Clube de Regatas, 1866) y el momento inicial de estabilización del remo fluminense (1895). Se utilizaron dos tipos de fuentes:

---

<sup>1</sup> Professor Titular da Universidade Federal do Rio de Janeiro, RJ, Brasil. E-mail: [victor.a.melo@uol.com.br](mailto:victor.a.melo@uol.com.br).

documentos disponibles en archivos públicos y, mayoritariamente, revistas y periódicos publicados en Río de Janeiro en el período analizado. Se espera echar un vistazo a la historia de la ciudad, su proceso de urbanización y la producción de espacios, a partir de un indicador importante, los entretenimientos públicos, especialmente uno que ha ido ganando popularidad: el deporte.

**Palabras clave:** Remo. Rio de Janeiro. História del Deporte. Geografia del Deporte.

## Introdução

O ano de 1895 foi marcante no processo de estruturação do remo fluminense. Depois de mais de quatro décadas de experiências, se considerarmos as primeiras regatas melhor organizadas, promovidas em 1851 (MELO, 2014a), a modalidade começou a lograr certa estabilidade que ajudaria a consolidar sua notoriedade crescente. As agremiações náuticas se tornaram protagonistas de uma nova representação de esporte, relacionado à saúde, higiene, atividade física, maior exposição corporal, compleição muscular avantajada (MELO, 2001).

Articuladas com as mudanças em curso na sociedade fluminense, com os movimentos de adesão ao ideário e imaginário da modernidade e com a mais clara conformação de uma burguesia urbana, as sociedades náuticas colocariam em xeque o esporte mais popular até aquele momento – o turfe, que passou a ser representado pelas lideranças do remo e alguns cronistas como uma expressão de um tempo que precisava ser superado – rural, monárquico, conservador, preocupado mais com os lucros individuais do que com os benefícios que poderia oferecer ao futuro do país (MELO, 2001).

Em breve, os remadores seriam apresentados como exemplos de uma juventude que poderia conduzir o progresso do Brasil – forte, ousada, destemida, moralmente elevada, bem-disposta e preparada fisicamente. Não surpreende que tantos investimentos tenham sido feitos na modalidade no período da gestão municipal de Pereira Passos. O dirigente percebeu que o esporte náutico era adequado para celebrar as mudanças que protagonizava, materialmente perceptíveis nas reformas urbanas que promoveu no Rio de Janeiro nos anos iniciais do século XX (em conjunto com as realizadas pelo governo federal, tendo como presidente Rodrigues Alves) (MELO, 2001).

Em 1895, quatro agremiações foram centrais na promoção de iniciativas relacionadas ao remo: três delas fundadas nesse ano (Clube de Regatas do Flamengo, Grupo de Regatas Gragoatá e Clube de Regatas Icaraí), uma em 1894 (Clube/Grupo de Regatas Botafogo). Duas delas do Rio de Janeiro, duas de Niterói, estiveram envolvidas com a criação da União de Regatas Fluminense, entidade representativa que, no futuro, seria de fundamental importância para a estruturação da modalidade<sup>2</sup>.

Esses e outros clubes que surgiram no decorrer da segunda metade do século XIX se instalaram em praias da Baía de Guanabara, cujas águas apresentavam boas condições para a prática do remo: São Domingos,

---

<sup>2</sup> Sobre a União de Regatas Fluminense, ver Melo (2001) e Santana (2021).

Gragoatá e Icaraí, em Niterói; Caju e São Cristóvão, na Zona Norte do Rio de Janeiro; na mesma cidade, o Centro, Flamengo e Botafogo (as duas últimas na Zona Sul). Além disso, a Ilha de Paquetá acolheu algumas iniciativas.



Mapa do município neutro, E. de Maschek, [187-?].

Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Em vermelho, São Domingos, Gragoatá e Icaraí. Em roxo, Centro, Flamengo e Botafogo. Em azul, Caju e São Cristóvão. Em verde, a Ilha de Paquetá. Ao centro, a Baía de Guanabara.

A Baía de Guanabara é um dos mais importantes espaços do Rio de Janeiro e do Brasil. Fatos fundamentais da história nacional e da cidade ocorreram nas suas águas e margens. No olhar de Torrão Filho (2012), “constitui, na geografia brasileira, uma paisagem especial, uma espécie de síntese da identidade brasileira e privilegiado lugar de memória para a história do país” (p. 116). Para além disso, sua beleza chamou a atenção e encantou muitos estrangeiros e nacionais (LAMEGO FILHO, 1964).

A Baía de Guanabara foi fundamental no que tange à segurança, abastecimento e desenvolvimento do Rio de Janeiro, Niterói e outras cidades em seus arredores. Seus usos e as representações a seu respeito, contudo, foram se modificando no decorrer do tempo. Na primeira metade do século XIX, conforme observa Carvalho (1996, p. 164):

Pouco a pouco os espaços litorâneos da baía são redefinidos, alternando suas funções e usos: belas paisagens naturais (Paquetá, Ilha do Governador, Charitas), portadoras de um sentido bucólico, se confrontam com paisagens industriais emblemáticas do mundo moderno (Ponta de Areia, Saúde,

Gamboa), com seus estaleiros, indústrias, vilas operárias e postos de fiscalização da imigração.

Essa autora percebe que, a partir de meados do século XIX, a Baía de Guanabara passou a ser representada “através da sensibilidade romântica, naturalista, realista, impressionista” (p. 165), enfatizando-se os embates entre a natureza e a urbanização crescente, ainda prevalecendo, contudo, uma visão idílica. Nesse momento, começava a se delinear outro uso do espaço, um novo perfil, uma nova função – local de diversão numa cidade que progressivamente aderira ao ideário e imaginário da modernidade, influenciada pelos ventos do continente europeu, adotando-se estilos de vida mais públicos. Nesse cenário, melhor se estruturava seu mercado de entretenimentos, entre os quais a prática esportiva (MELO, 2017).

Este estudo objetiva discutir o papel desempenhado por sociedades náuticas no delineamento de um novo perfil de ocupação da Baía de Guanabara, concebida também como lugar de entretenimento. O recorte temporal tem em conta a fundação da primeira agremiação que teve maior vitalidade e longevidade (Clube de Regatas, 1866) e o momento inicial de estabilização do remo fluminense (1895).

Vamos nos debruçar sobre três locais da Baía de Guanabara nos quais houve promoção de iniciativas náuticas: Botafogo, Caju e Ilha de Paquetá. O caso de Niterói não será abordado por já ter sido discutido em duas ocasiões (MELO, 2020a; 2020b). De toda forma, há que se entender que as ações dos clubes sediados nessa cidade integravam plenamente as mudanças em curso, configurando mesmo uma *experiência guanabarina* que extrapolava as fronteiras do Rio de Janeiro<sup>3</sup>.

O que expressaria essa nova configuração da Baía de Guanabara? O que esse processo tem a nos informar sobre a urbanidade fluminense? Partimos do princípio de que o espaço é produzido tendo em conta as relações sociais estabelecidas no cenário citadino, encarado como mercadoria inclusive no que tange à setorização dos tempos sociais: o mundo do trabalho, o mundo privado, o mundo das diversões (CARLOS, 2020). Assim sendo, entender a produção do espaço é também lançar um olhar para a dinâmica social manifesta nos movimentos de constituição da cidade (CARLOS, 2019).

Essa autora está claramente dialogando com as reflexões de Henri Lefebvre, autor que ainda chama atenção para a articulação entre produção e reprodução, não somente por meio da mobilização de artefatos materiais, como “também de práticas sociais, conhecimento, estruturas sociais e instituições” (SILVA; ORNAT; CHIMIN JUNIOR, 2019, p. 74).

No decorrer do século XIX, a população do Rio de Janeiro cresceu e se espalhou. Com a urbanização se dirigindo à Zona Sul e Zona Norte, logo também para a Zona Oeste, novos sentidos e significados estavam a ser construídos para a experiência citadina. Nesse cenário, a Baía de Guanabara passou a não ser mais concebida somente como lugar relacionado ao abastecimento e segurança, mas também à festa e diversão. Nossa hipótese de trabalho é que as iniciativas promovidas por uma série de agremiações náuticas são produtos de um espaço que estava em transformação, mas

---

<sup>3</sup> Essa movimentação ficaria ainda mais clara no caso do iatismo, que somente melhor se estruturaria nas primeiras décadas do século XX (MELO, 2020c).

também produtoras desse espaço, intervenientes importantes nas mudanças em curso.

Trata-se de um estudo desenvolvido na interface de várias disciplinas/subdisciplinas. Indubitavelmente, tem em conta certos olhares da Geografia Urbana na medida em que procura pensar a “prática socioespacial como momento explicativo que revela a profunda indissociabilidade entre produção do ser humano e a produção do espaço” (CARLOS, 2012, p. 95). Na visão da mesma autora,

(...) a cidade como conceito e realidade concreta realiza-se numa miríade de espaços-tempos justapostos; os da troca, do lazer, da circulação, do trabalho, reunindo e centralizando todos os elementos que dão sentido à vida social. Nesta direção o desvendamento da cidade aponta a compreensão do urbano no contexto da constituição da humanidade do homem. Assim, pensar a cidade e o urbano é pensar a vida do homem, seus desejos e necessidades, como determinada sociedade vive e se reproduz na cidade e como pensa o seu futuro e aquele da cidade (CARLOS, 2012, p. 98).

Como estamos abordando experiências ocorridas no século XIX, assumimos os diálogos com a Geográfica Histórica, de acordo com o que sugere Maurício Abreu (2000, p. 23): “Analisar o conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ação que deram origem aos espaços geográficos do passado é uma tarefa que cabe ao geógrafo executar”<sup>4</sup>.

Este é também um estudo desenvolvido no âmbito da Geografia do Esporte. Um dos principais estudiosos do tema, Gilmar Mascarenhas, ao debater os preconceitos que afastavam a Geografia do tema, bem como as potencialidades dessa aproximação, faz uma observação que bem se aplica a esta investigação:

Queremos por fim registrar que não acreditamos que a única maneira de tratar geograficamente os esportes seja através da constituição de uma subdisciplina independente denominada “geografia dos esportes”. Não discordamos obviamente do projeto desta subdisciplina (aliás bastante veiculada na literatura), posto que os esportes possuem uma lógica própria de espacialização, justificando, portanto, mais uma ramificação no corpo da ciência geográfica, que inclusive entendemos como capaz de fornecer uma perspectiva valiosa e original. Preferimos, todavia, apostar também na incorporação do universo esportivo aos grandes campos da geografia, como por exemplo as geografias cultural, urbana, política, etc., posto que os esportes se relacionam ampla e intensamente com outras dimensões do acontecer social, podendo enriquecer nosso entendimento acerca da urbanização, das redes e das políticas territoriais, das identidades e representações, etc (1999, s. p.).

Por fim, deve-se considerar que este é também um estudo de História do Esporte, subdisciplina que se dedica a investigar as práticas corporais

---

<sup>4</sup> Para outro olhar sobre a Geografia Histórica, ver Erthal (2003).

institucionalizadas no tempo e no espaço, em seus aspectos sociais, políticos, econômicos e culturais, a partir de uma dupla dimensão: possíveis contribuições para melhor entender o fenômeno que goza de grande relevância; por meio de tal compreensão, lançar olhares para o cenário no qual se insere (MELO; SANTOS; FORTES; DRUMOND, 2013).

Para alcance do objetivo, foram utilizados dois tipos de fontes: alguns poucos documentos localizados em arquivos públicos e, majoritariamente, jornais e revistas publicados no Rio de Janeiro no período em tela. A utilização desse material nos permitiu perceber a espacialidade das iniciativas, bem como discutir as intencionalidades dos seus protagonistas e as representações públicas de suas ações.

Espera-se lançar um olhar para a história da cidade, seu processo de urbanização e produção dos espaços, a partir de um importante indicador, os divertimentos públicos, especialmente um que logrou progressiva popularidade: o esporte.

### **Botafogo em festa**

A Baía e a Praia de Botafogo formam um conjunto talvez único no mundo, e só podem rivalizar em beleza com a magnífica entrada de Lisboa e o porto não menos admirável de Constantinopla, excedendo, porém, a todos na severa majestade das altas montanhas que a circundam, (...), e no lineamento dos dois semicírculos que a fecham, um dos quais é formado pelas águas límpidas e azuladas e o outro por largo passeio bordado em toda sua vasta extensão por casas, palácios, *chalets* e chácaras, em cujos jardins se ostentam elegantes arvoredos, arbustos, variados e formosos tapetes de verdura e de flores<sup>5</sup>.

Essa descrição paradisíaca da Enseada de Botafogo foi por um cronista traçada por ocasião de uma regata realizada com grande sucesso. Àquela altura, já se estabelecera uma forte relação do bairro com os esportes náuticos, algo que começou a se constituir ainda na primeira metade do século XIX (na década de 1840), quando foram realizados pioneiros desafios de embarcações, e efetivamente passou a melhor se consolidar a partir dos anos 1850.

No ano de 1851, foi criada a pioneira agremiação náutica do Rio de Janeiro e do Brasil. De alguma forma, foi um desdobramento de um primeiro momento de valorização da ocupação do litoral como forma de entretenimento. Logo depois de fundada, se anunciaram os preparativos para a promoção de sua regata inaugural, a ser realizada em 1 de novembro (MELO, 2014a).

A comunicação da iniciativa causou alvoroço na cidade. Os periódicos acompanharam amiúde e debateram todos os detalhes da organização do evento. Essa primeira regata melhor estruturada entusiasmou cronistas e lideranças políticas, que julgavam ser uma expressão de que a sociedade fluminense começava a progredir.

---

<sup>5</sup> O Vulgarizador, edição 38, 1879, p. 7.

No olhar de alguns periodistas, o evento contribuiria para preencher uma lacuna da capital: a falta de divertimentos públicos. Mais ainda, o remo, desde esses primórdios, era encarado como um entretenimento adequado por seu caráter ordeiro e suas supostas contribuições para o desenvolvimento da “raça brasileira” e da Armada nacional (MELO, 2014a).

Um aspecto mais deve ser ressaltado. Pressupunha-se que seria uma excelente ocasião para, num momento em que ainda eram restritas as possibilidades de mobilidade pública, se ocupar uma região afastada do Centro, encarada como potencial lugar de moradia em função de sua beleza. Assim celebrou um cronista de Marmota na Corte, um dos principais periódicos naquele momento, jornal engajado na causa de desenvolvimento do Rio de Janeiro:

Como lindo o Botafogo  
 Não ficará nesse dia,  
 Vendo correrem de aposta  
 Muitos botes à porfia!

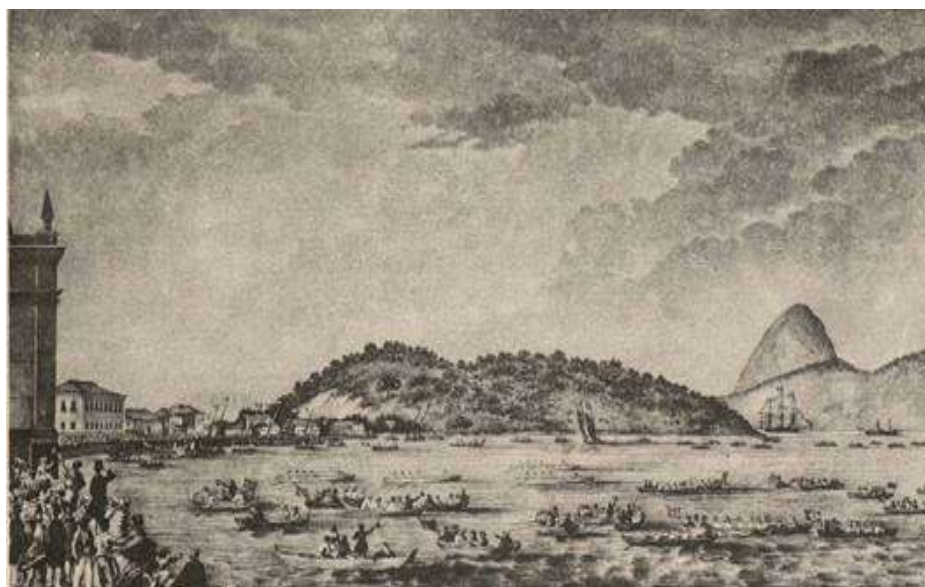
De carros e seges a praia hordada,  
 Bordado de moças o cais ficará.  
 De imensa faluas aquela enseada  
 Que vista agradável então formará!<sup>6</sup>

No dia do evento, a crer nas descrições dos cronistas, Botafogo assumiu um caráter festivo que fez lembrar os tempos nos quais acolhia celebradas corridas de cavalos, com a diferença de que também o mar ficou lotado de embarcações, compondo um belo quadro com o público que se espalhava pelo litoral e pelas casas da rua da praia. Para alguns periodistas, tratou-se de uma festividade pública jamais vista no Rio de Janeiro, chegando-se a estimar cerca de 10 mil presentes (MELO, 2014a). Independentemente do exagero, foi uma ocasião que deixou marcas na memória cidadina, alçando o bairro a uma nova consideração pública.

As duas imagens a seguir nos ajudam a perceber diferentes representações do espaço naqueles anos 1850. A primeira, de 1852, é uma ilustração de William Gore Ouseley (domínio público), apresentando um aspecto bucólico da Praia de Botafogo. A segunda é uma litografia de A. L. Guimarães (acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro) e retrata a agitação que tomou conta da Enseada por ocasião da primeira regata da Sociedade Recreio Marítimo; provavelmente trata-se da pioneira imagem de um evento esportivo no Brasil promovido.

---

<sup>6</sup> Marmota na Corte, 31 out. 1851, p. 1.



A Sociedade Recreio Marítimo não teve vida longa, mas Botafogo seguiu sendo uma referência no tocante à realização de regatas no Rio de Janeiro. Entre os eventos de remo organizados na Enseada, podemos citar as experiências marcantes da Sociedade Regata (1852), os páreos promovidos em 1855 e 1861, as iniciativas da Sociedade Passeio Marítimo e Regata (1862) até finalmente chegar à fundação do Clube de Regatas (1866) (MELO, 2015a; MELO, 2015b).

Muitas dessas ocasiões foram marcadas pela grande presença de público, como observou certa feita um cronista: “o numeroso concurso que, apesar do mau tempo, assistiu à regata que ultimamente teve lugar na mesma baía, deixa ver claramente quanto esse divertimento agrada ao povo fluminense”<sup>7</sup>. Nos eventos náuticos, gente de todos os tipos e estratos sociais, inclusive a família imperial, tomavam conta do litoral, do mar, das casas. A

<sup>7</sup> Correio Mercantil, 26 out. 1861, p. 1



imprensa dava conta dessa enorme movimentação (detalhes, conflitos, expectativas, resultados).

Em diversos momentos, por vezes com ironia – na medida em que o público pouco assistia às competições, preferindo se deter no que ocorria no litoral –, os periódicos sugeriram que Botafogo virava uma festa nos eventos náuticos, ocasiões crescentemente celebradas e aguardadas pela população.



Caricatura irônica à presença do público em uma regata.  
Semana Ilustrada, 6 out. 1861, p. 8.

Assim um cronista descreveu o bairro por ocasião de uma regata, sugerindo que Botafogo se tornava apreciado por ser reconhecido como local de entretenimento:

Carruagens, coupés, victorias, caleches, tilburys, cavalos, bestas e homens atropelavam-se ontem por toda extensão da enseada de Botafogo. (...). As janelas de todas as casas estavam cheias de bonitas moças trajando elegantes vestuários. Além, em meio da baía, o mar estava coalhado de escaleres e barcos de todas formas, tamanhos cores e denominações<sup>8</sup>.

Há que se considerar que a cidade e o bairro passaram por mudanças notáveis no decorrer da segunda metade do século XIX. Botafogo é uma das mais antigas áreas de habitação do Rio de Janeiro, durante séculos considerado um subúrbio por estar afastado da região central onde a maior parte da população se estabelecia. Era basicamente um local de passagem para se alcançar os engenhos que havia na Lagoa Rodrigo de Freitas (SANTOS, 1981).

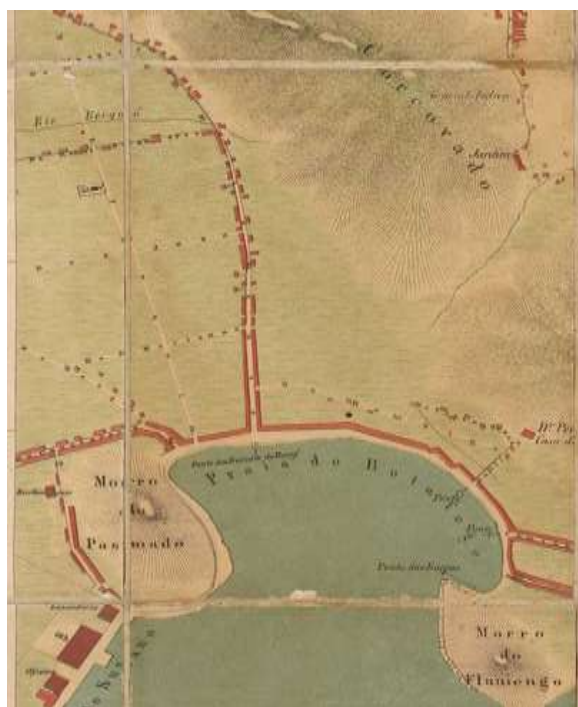
<sup>8</sup> CRÔNICA. Correio Mercantil, 1 out. 1861, p. 1.

Botafogo começou a ser mais habitado na primeira metade do século XIX, especialmente depois da chegada da família real portuguesa (1808). Paulatinamente, por lá se estabeleceram estrangeiros abastados à busca de viver em um lugar mais aprazível (ABREU, 1987). A partir dos anos 1850, cresceu o número de moradores em função de loteamentos de antigas chácaras e da instalação de um sistema público de transporte terrestre. Além disso, havia vapores que ligavam o bairro ao Centro e ao Caju (SANTOS, 1981).

As mais belas construções se encontravam no litoral; nas ruas que entravam em direção às elevações e à Lagoa Rodrigo de Freitas já se percebe um processo de diversificação social (SANTOS, 1981). A essa altura, nota-se, no Rio de Janeiro, um espraiamento populacional em direção à Zona Sul como um todo, tornando-se mais ocupados bairros com a Glória e o Flamengo. Nesse cenário, Botafogo progressivamente deixará de ser aristocrático e acolherá uma nova burguesia urbana – com destaque para um setor dos comerciários (SANTOS, 1981).

Os dados coligidos por Abreu (1987) nos permitem perceber as mudanças de perfil do bairro. Em 1821, na Freguesia da Lagoa, quando ainda era considerada rural e da qual fazia parte Botafogo, eram 2.125 moradores. Em 1838, 3.319. Em 1870, já encarada como freguesia urbana, se alcançou o número de 11.304, o maior crescimento proporcional da cidade (241%). Em 1890, chegou a 28.741.

Nos três mapas a seguir, todos do acervo da Biblioteca Nacional, podemos ver as mudanças na malha urbana do bairro. O primeiro é a “Nova planta da cidade do Rio de Janeiro”, de 1864. O segundo é a “Nova planta indicadora da cidade do Rio de Janeiro e subúrbios: incluindo as linhas de ferro-carris”, de Alexander Speltz (1877). O terceiro é a “Planta da cidade do Rio de Janeiro e de uma parte dos subúrbios” de E. de Maschek (c. 1885).





A despeito do bairro nunca ter se destacado por alguma atividade econômica específica, assistiu a um processo de diversificação e instalação de comércios, pequenas manufaturas, restritas áreas agrícolas. Sempre foi, centralmente, uma área mais residencial.

Perceba-se como todas essas características constituíram um quadro adequado para que em Botafogo se desenvolvessem iniciativas de entretenimento: espaços livres, aumento populacional, diversificação

societária, maior integração com a região central, melhoria da infraestrutura urbana e, não menos importante, uma bela enseada com águas apropriadas para o desenvolvimento de diversões náuticas.

No decorrer do tempo, no bairro foram instalados bares, restaurantes, hotéis, sociedades musicais, agremiações carnavalescas, teatros, sociedades dançantes e clubes esportivos. Depois das já citadas pioneiras experiências náuticas, o Clube de Regatas foi um desses que deixou marcas no local e na memória cidadina.

A agremiação foi criada em 1866, ainda que sua primeira regata tenha sido realizada no ano posterior. A princípio, promoveu uma atividade que se tornaria usual entre os clubes esportivos, os passeios náuticos, sendo as ilhas da Baía de Guanabara um destino valorizado, em especial Paquetá<sup>9</sup>. Nessas ocasiões, também expressão da ocupação do mar com fins de divertimento, os sócios navegavam num barco no qual se oferecia farta comida e bebida, bem como a animação de bandas de música. No destino, organizavam-se páreos “amistosos”. Era um evento festivo cujos ecos ressoavam pelas águas do mar.

A primeira competição náutica da agremiação foi promovida em junho de 1867. Movimentaram o bairro de Botafogo não somente as provas em si, mas também os “ensaios”, treinos realizados pelas equipes durante semanas antes do evento. No dia anterior à regata, um cronista observou que o mar já estava tomado de embarcações a acompanhar os preparativos. No litoral, especialmente na altura da Rua Marquês de Abrantes (local da largada) e da Rua São Clemente (chegada), “o povo que ali acudira pressuroso (...) fazia daquela bacia de Vênus um adorno se não fora ela já de natureza”<sup>10</sup>. A matéria deu conta da empolgação, do burburinho, do entusiasmo dos presentes, promovendo uma profunda transformação da paisagem em geral calma e bucólica da enseada.



<sup>9</sup> CLUB de Regatas. *Jornal do Comércio*, 23 dez. 1866, p. 1.

<sup>10</sup> REGATA. *Diário do Rio de Janeiro*, 28 mai. 1867, p. 2.

Planta da cidade do Rio de Janeiro e subúrbios, Ulrik Greiner, [190-?].

Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Em vermelho, a Rua Marquês de Abrantes. Em azul, a Rua São Clemente. Em amarelo, futura sede do Clube de Regatas Guanabarenses/Clube Guanabarenses/Clube de Botafogo. Em lilás, o trajeto aproximado da raia de regatas.

Outro cronista, ao perceber o quanto esses ensaios mobilizavam a população, informou que “toda extensão da praia estava cheia de gente e carros, andando para lá e para cá. As janelas cheias de homens e senhoras. No mar havia algumas canoas, um vaporzinho, muitas bandeiras e duas balizas”<sup>11</sup>. Botafogo tornava-se reconhecido como lugar de festa e celebração pública; as regatas ajudavam e eram protagonistas na conformação desse perfil.



Praia de Botafogo, pintado do natural no cais que faz volta para o Morro da Viúva.

Nicholas Facchinetti, 1878, óleo sobre tela, 33 x 25,5 cm.

Acervo Museu Imperial.

Nessa imagem, pode-se ter uma visão do que seria a raia da Enseada de Botafogo, do ponto de vista aproximado da largada.

Na mesma ocasião, ironicamente, outro periodista afirmou: “Proscrevendo-me dos meus hábitos formei um decidido proposto: divertir-me muito e sempre que o permitissem as obrigações. Para estreitar a execução, resolvi assistir à grande festa da regata da Enseada de Botafogo”<sup>12</sup>. Novos costumes estavam a se delinear, ele mesmo se convencendo que deveria aderir a essas alternativas de experiência cidadã. Foi mais um a identificar o grande frenesi que tomava conta da praia quando eram promovidos eventos náuticos. O bairro tornava-se local privilegiado para acessar essas novas possibilidades de uso da cidade.

<sup>11</sup> PONTOS e vírgulas. Semana Ilustrada, 5 mai. 1867, p. 2.

<sup>12</sup> FOLHETIM do Diário do Rio. Diário do Rio de Janeiro, 18 ago. 1867, p. 1.

Esse cronista também sugeriu que pouca gente prestava a atenção ou entendia o que se passava nos páreos: “a regata não era no mar, era em terra, e as lanchas eram as *victorias*<sup>13</sup>, tripuladas por elegantes (?), carregadas de joias, sonos e aborrecimentos”. O que se destaca, uma vez mais, é o registro da presença de gente de diferentes grupos sociais, uma ocasião perfeita para ver e ser visto. Não surpreende, portanto, o comparecimento de importantes lideranças políticas, até mesmo o Imperador e sua família<sup>14</sup>.

Veículos de uso privado ou público integravam a paisagem daquela Praia de Botafogo profundamente transformada pelo afluxo de interessados. No mar, muitas eram as embarcações particulares, da Armada, de agremiações, bem como de empresas que, por 1\$000, transportavam os interessados em assistir às provas de dentro da enseada<sup>15</sup>.



Anúncio de barcas para interessados em assistir às regatas.  
Correio Mercantil, 27 jun. 1867, p. 3.

A essa altura, o termo regata já era utilizado na cidade não somente para definir as iniciativas esportivas, mas também, de forma irônica, para se referir aos constantes alagamentos das ruas, bem como para citar disputas políticas diversas. Isso é um sinal do aumento da popularidade dos eventos náuticos que, por serem realizados no espaço público e num local que induzia à maior distensão dos costumes, começaram mesmo a interferir em alguns hábitos. Um exemplo foram as vestimentas. Tornou-se usual a venda de “gravatas à regata”, “chapéus à regata” e “camisas à regata”. No futuro, esse impacto seria ainda maior, entre os quais com a popularização do paletó saco (MELO, 2001).

<sup>13</sup> Trata-se de um modelo de carruagem de dois lugares puxada a cavalos. Usualmente, as famílias abastadas possuíam esse veículo.

<sup>14</sup> REGATA. *Semana Ilustrada*, 7 jul. 1867, p. 2742.

<sup>15</sup> REGATAS. *Diário do Rio de Janeiro*, 28 jun. 1867, p. 4. Várias companhias ofereciam o serviço, inclusive a famosa Ferry, que fazia a ligação Rio de Janeiro-Niterói.



Anúncio de vendas de chapéus à regata.  
Jornal do Povo, 1 dez. 1878, p. 1.

A regata inaugural do Clube de Regatas seguiu e aperfeiçoou um modelo de competições que se tornou usual durante anos. Foram disputados páreos de amadores e profissionais, os últimos destinados àqueles que trabalhavam em atividades marítimas, especialmente militares da Armada, costumeiros participantes das provas. Além disso, era comum que tomassem parte membros de embarcações estrangeiras ancoradas na Baía de Guanabara.



Anúncio do Clube de Regatas  
Jornal do Comércio, 24 jun. 1867, p. 2.

A inscrição se dava por guarnição, feita pelo patrão (timoneiro), o líder da embarcação. As categorias se referiam ao número de remadores e aos tipos de barcos: canoas, baleeiras, escaleres e depois outriggers, mais apropriados às provas. O aumento da velocidade e da competitividade fascinou ainda mais o público.

Nas primeiras regatas promovidas pelo Clube de Regatas, houve um diferencial: somente foram aceitas as inscrições de associados, apresentados

como “moços distintos do comércio, e que por seu cavalheirismo têm conquistado o aplauso público”<sup>16</sup>. Posteriormente, contudo, passou a ser permitida a participação de não sócios, uma estratégia adotada para ampliar a repercussão dos eventos promovidos pela agremiação.

O primeiro presidente foi o comerciante de grande porte José de Avelar Pereira, que também fora remador, ativo participante das regatas organizadas na metade inicial dos anos 1860. Já o segundo foi Jesuíno Lamego Costa, deputado por Santa Catarina, morador de Niterói, reconhecido oficial da Armada, futuro Chefe de Esquadra (atualmente seria Contra-Almirante), conselheiro de guerra e Barão da Laguna.

Aqui vale a pena um destaque, um sinal da diferença do remo. No turfe, os dirigentes, boa parte deles proprietários de negócios com animais, não conduziam os cavalos, os jóqueis é que ficavam responsáveis pela tarefa. No esporte náutico, a maioria dos diretores foram ou eram remadores, mantendo uma relação mais desinteressada, economicamente falando, com a prática.

Na imprensa, os elogios às realizações da sociedade náutica foram fartos, sempre estendidos a Botafogo. Mesmo quando se tratava de algo aparentemente mais simples, como o “lançamento ao mar de uma canoa”<sup>17</sup>, resultava em “grande número de pessoas em terra e o mar coalhado de embarcações”. O Clube de Regatas interferiu na dinâmica e perfil do bairro não somente por ocasião dos eventos, mas também por seu funcionamento cotidiano. Passou até mesmo a ser apresentado como uma vantagem nos anúncios de vendas de alguns imóveis da região, uma referência local.

De toda forma, notáveis eram mesmo as regatas, que passaram a ser promovidas com maior frequência, ajudando a forjar determinadas representações sobre o bairro: jovial, mas também acolhendo os mais velhos; aristocrático, mas também burguês; local de elite, mas também popular; bucólico, mas agitado. Um lugar de encontros, inclusive de homens e mulheres, como inferiu uma poesia publicada no *Jornal do Comércio*:

De Botafogo na regata  
Não sabe o que gozei  
Quando as tuas nas minhas mãos  
Ternamente eu apertei<sup>18</sup>.

O próprio remo dramatizava duas dimensões que poderiam parecer opostas, mas se ajustavam nos discursos da ocasião: diversão, sim, todavia também uma atividade séria que tinha em conta contribuir com o futuro da nação e da cidade. A Baía de Guanabara uma vez mais era o centro de importantes ocorrências, dessa vez com sentidos que extrapolavam antigas noções de abastecimento e segurança.

<sup>16</sup> REGATA. *Correio Mercantil*, 26 maio 1867, p. 2.

<sup>17</sup> CLUB de Regatas. *Jornal do Comércio*, 26 nov. 1867, p. 2.

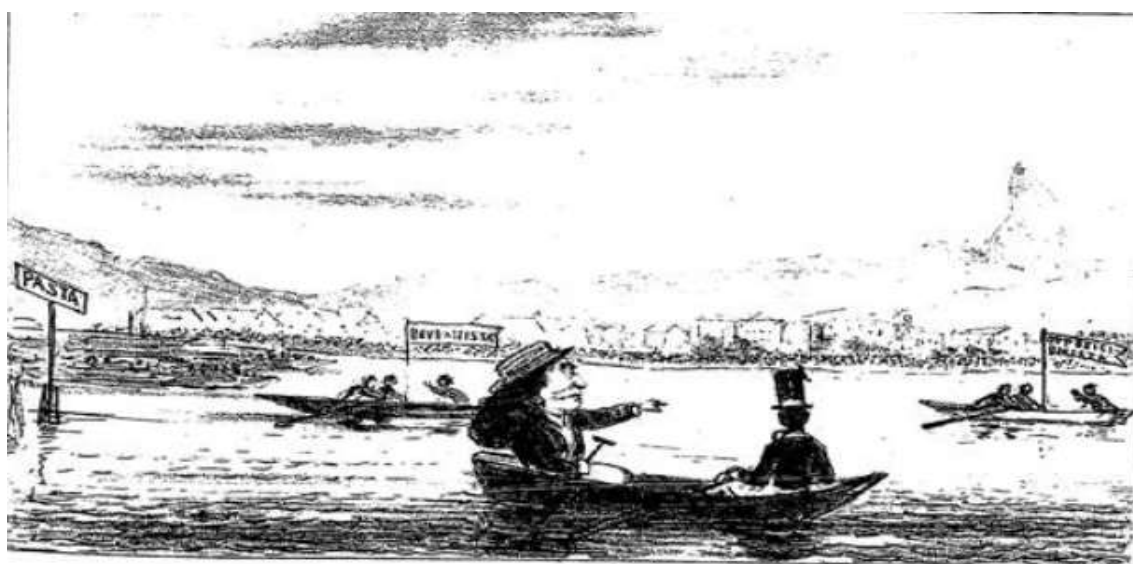
<sup>18</sup> A...*Jornal do Comércio*, 7 ago. 1867, p. 4.





Referência às regatas em charge.  
A Vida Fluminense, 25 jan. 1868, p. 9.

Com sede administrativa na Rua das Violas, Centro do Rio de Janeiro, próxima de uma região marcada pelo intenso comércio, há indícios de que o Clube de Regatas se manteve aberto até 1868<sup>19</sup>. Em 1869, contudo, já não vemos mais atividades da agremiação, tampouco outros eventos náuticos. Na verdade, em geral, observa-se uma redução da intensidade do funcionamento do mercado de entretenimentos.



Moz.— Nhonhô, qual ganhará ?  
 Da. SKM.— Ainda perguntas, não vêa a grande distancia em que a outra ficou ?  
 Moz.— Como foi isto, se o remador da que ficou atrás até parece mais leve ?  
 Da. SKM.— É' por isso mesmo, nestas regatas perde sempre o remador mais leve....

Referência às regatas em charge.  
Semana Ilustrada, 7 jul. 1867, p. 1.

<sup>19</sup> CLUB de Regatas. Jornal do Comércio, 18 dez. 1867, p. 2.

Desde a décadas de 1850, o setor da diversão pública veio crescendo e se consolidando como importante. Nos anos 1860, todavia, sentiu o impacto de uma crise financeira que teve origem no cenário internacional, das diversas epidemias que acometeram a cidade, especialmente dos desdobramentos materiais e simbólicos da Guerra do Paraguai que, no final da década, chegavam a seu auge (MELO, 2017).

Nos anos 1870, paulatinamente o setor do entretenimento foi recuperando seu vigor. Nesse cenário, as regatas também voltaram a ser promovidas na cidade. As primeiras competições não tinham um clube como promotor; eram iniciativas de adeptos do remo que desejavam retomar o costume<sup>20</sup>. De toda forma, o antigo espaço seguiu sendo um dos principais a acolher os eventos náuticos, como esse realizado em 1872: “Consta-nos que alguns oficiais dos navios de guerra estrangeiros, (...), estão organizando uma regata para o dia 1 do próximo futuro mês de novembro na vistosa Baía de Botafogo”<sup>21</sup>.

Por vezes, se anunciava que a regata seria promovida por “uma sociedade de amadores”<sup>22</sup>, iniciativa celebrada com a esperança de que o remo pudesse renascer “por ser mais uma diversão oferecida ao povo, que dela tanto carece”. Foi mesmo em 1874 que surgiu uma agremiação que muitas contribuições deu para a estruturação da modalidade e para a conformação de uma representação festiva da Praia de Botafogo: o Clube de Regatas Guanabareense. Assim um entusiasmado cronista se referiu a um dos eventos promovidos pelo novel grupo náutico:

Aposto que o leitor não perdeu a regata de domingo! – Pudera! Aquilo não se perde. Quem despreza a ocasião de ver reunida a flor da sociedade fluminense, da qual a parte mais bela e mimosa, palpitante de interesse e emoção, tem os olhos fixos naqueles frágeis esquifes que resvalam ligeiros por sobre as águas límpidas e azuis da soberba e gentil Baía de Botafogo, ao impulso desses denotados tritões que se dobram e se esforçam para a conquista de graciosos sorrisos e do aplauso de cerca de dez mil espectadores<sup>23</sup>.

O cronista não demonstrou surpresa com tamanho afluxo de público. Para ele, tratava-se de um divertimento barato que se oferecia a uma cidade carente de atividades dessa natureza, um tema que a municipalidade prometia estar atenta há nos sem que efetivamente se esforçasse para tal. Há que se lembrar que, àquela altura, já havia bondes para Botafogo. A Botanical Garden Rail Road Company, a propósito, usualmente oferecia horários extras saindo do Centro para facilitar o trânsito dos interessados<sup>24</sup>.

Outro periodista, ao celebrar a regata inaugural do clube, que demorou a acontecer, gerando grande expectativa, ao citar a Enseada de Botafogo, sugeriu que:

---

<sup>20</sup> REGATA. Jornal do Comércio, 26 jan. 1870, p. 2.

<sup>21</sup> REGATA. A Nação, 24 out. 1872, p. 2.

<sup>22</sup> REGATA. A Nação, 16 ago. 1873, p. 2.

<sup>23</sup> CRÔNICA. Vida Fluminense, 26 dez. 1874, p. 2.

<sup>24</sup> VÁRIAS notícias. Diário do Rio de Janeiro, 20 dez. 1874, p. 3.

em um teatro onde a natureza se apresenta esplendorosa, sem rival no mundo, e que para ser o primeiro do universo, só precisa que o homem levante os monumentos com que a arte soube adornar sítios semelhantes, não podia deixar de ser, como foi, admirável essa festa maravilhosa<sup>25</sup>.

Natureza e cultura integradas numa celebração pública que atendia a novos interesses citadinos – essa foi uma representação constantemente esgrimida pelos cronistas a consagrar o caráter festivo da Baía de Guanabara.

O responsável pelo folhetim do Diário do Rio de Janeiro também dedicou muitas linhas para comentar o evento que teve lugar no “pitoresco lago de Botafogo”<sup>26</sup>. Para ele, o grande afluxo de público tinha a ver com o fato de que muitas foram as tentativas de, sem sucesso, criar uma agremiação náutica que promovesse as regatas tão apreciadas pela população. O Guanabareense, assim, atendia as expectativas latentes em parte daquela sociedade fluminense.



Anúncio de regata do Clube de Regatas Guanabareense  
Gazeta de Notícias, 24 out. 1876, p. 3.

Com sede na prestigiosa Rua do Ouvidor, a diretoria da agremiação era integrada por notórios personagens do Rio de Janeiro. Era muito ativo seu secretário, José Pereira da Silva Taylor, remador, futuro Diretor de Regatas, costureiro participante de iniciativas associativas da cidade (foi, por exemplo, associado e conselheiro do Clube dos Políticos).

O Clube de Regatas Guanabareense, desde o início, procurou primar pela boa organização de seus eventos que ofereciam páreos para amadores e “profissionais”, também aceitando inscrições de não associados. Eventualmente, promoveram-se disputas de natação<sup>27</sup>. Não havia prêmios em

<sup>25</sup> REGATAS. O Globo, 21 dez. 1874, p. 3.

<sup>26</sup> FOLHETIM do Diário do Rio, 16 ago. 1874, p. 1.

<sup>27</sup> Posteriormente, a Praia de Botafogo acolheria os pioneiros páreos e iniciativas agremiadas relacionadas à natação (MELO, 2015c).

dinheiro. Os vitoriosos recebiam medalhas e presentes, por vezes oferecidos por empresas que desejavam vincular seu nome às iniciativas náuticas – companhias de transporte público (terrestre ou marítimo), firmas do comércio, periódicos, entre outros.

Pelos jornais, foram usuais as saudações à agremiação, bem como a percepção de que o mar ficava “coalhado de grande número de vapores e escaleres vistosamente embandeirados, e toda extensão do cais coberta de povo”<sup>28</sup>. A venda de *poules* animava ainda mais o ambiente.

Entre o público, como ocorreu nas experiências anteriores, se encontrava gente de todo estratos sociais, inclusive importantes personalidades da cidade, entre as quais a família imperial. Um diferencial interessante é que o clube montava arquibancadas acessíveis com o pagamento de entradas, não somente restritas aos associados<sup>29</sup>.

Uma observação importante por estarmos abordando a questão do espaço. As arquibancadas continuavam a ser montadas na altura da Rua Marquês de Abrantes, antigo Caminho Novo de Botafogo, aberto no final do século XVIII, uma sequência da Rua do Catete que levava ao bairro,

Na esquina com a praia havia a casa onde morou Carlota Joaquina. O Marquês comprara tal residência que serviu de sede para importantes eventos, como corridas de cavalo, entre as quais a promovida em 1825 para celebrar o reconhecimento da independência por parte de Portugal, ocasião que contou com a participação direta de D. Pedro I (MELO, 2014a). Percebe-se como a Praia tinha uma antiga tradição de acolher atividades recreativas.



Casa de Marquês de Abrantes.  
Óleo sobre tela sem data e sem autor.  
Coleção Raymundo de Castro Maya.

A região onde fora montada a arquibancada era de mais fácil alcance. O bilhete de acesso custava 2\$000, o que não era exatamente barato, o dobro

<sup>28</sup> REGATA. O Globo, 10 ago. 1874, p. 1.

<sup>29</sup> CLUBE de Regatas Guanabarenses. Jornal do Comércio, 4 dez. 1875, p. 3.

dos preços populares usuais nos divertimentos (MELO; PERES, 2014). Possivelmente, isso promovia uma seleção da frequência. De toda forma, havia tal possibilidade, o que denotava um intuito de envolver outros estratos nos eventos. Posteriormente, foram oferecidas tribunas distintas para sócios/convidados e não sócios, enfatizando-se a separação do público, mas também ampliando a capacidade de receber interessados.

Deve-se citar que também havia os já citados serviços de barcas para quem desejasse assistir às provas de dentro da Baía de Guanabara. O bilhete custava 1\$000, acessível para estratos médios da cidade. Várias empresas ofereciam tal alternativa, um pacote que incluía acesso a embarcações ornamentadas, com bandas de música e, em alguns casos, opções mais caras, comidas e bebidas.



Anúncio de “bondes marítimos” oferecidos por ocasião das regatas. Gazeta de Notícias, 5 set. 1875, p. 3.

O caráter de entretenimento das regatas era acentuado por algumas atrações oferecidas pelo clube. Um exemplo foi um pau de sebo. Quem lograsse vencer o desafio, seria premiado com 50\$000<sup>30</sup>. A iniciativa mobilizou a cidade e rendeu boas risadas aos frequentadores. Além disso, era usual que um espetáculo sempre apreciado, fogos de artifícios, encerrasse os eventos.

O fato é que o sucesso do Guanabarense teve como desdobramento a exigência de uma organização de eventos cada vez mais apurada, até mesmo porque seguiu crescente o público. O clube procurou sempre aperfeiçoar a infraestrutura para acolher os frequentadores e a realização dos páreos.

A retomada da promoção das regatas agitou Botafogo, chamando ainda mais a atenção para o bairro que, como vimos, crescia e passava por mudanças diversas. As notícias sobre os eventos, bem como as rivalidades entre guarnições e remadores, ambas constantemente veiculadas nos jornais, ampliavam as expectativas.

<sup>30</sup> CLUB de Regatas Guanabarense. Gazeta de Notícias, 2 set. 1876, p. 2.

Percebendo esse novo momento, Josephina Sicard, proprietária do Hotel Campestre, situado na Praia de Botafogo, reformou seu estabelecimento e anunciou que estava pronto para receber o público por ocasião das regatas, mas também “famílias e senhoras do comércio”, bem como oferecer refeições<sup>31</sup>. Houve, de fato, um incremento do comércio local que, por ocasião de eventos promovidos aos domingos, pedia autorização para manter-se aberto.

Em função do sucesso das regatas promovidas pelo Guanabarenses, no âmbito esportivo começou mesmo a se estabelecer uma rivalidade de bairros que, de certa maneira, emulava as mudanças societárias e territoriais da cidade. O turfe, pioneira modalidade que se estruturou no Rio de Janeiro, teve seu primeiro e mais longo hipódromo instalado, em 1849, na região de São Francisco Xavier, próximo da residência da família real (Quinta da Boavista, São Cristóvão). Nesse momento, a população ainda vivia majoritariamente longe do mar.



Planta da cidade do Rio de Janeiro e de uma parte dos subúrbio, E. de Maschek, c. 1885.

Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Em vermelho, Quinta da Boavista. Nas suas redondeza, hipódromos do Jockey Club (verde) e do Derby Club (amarelo). Em azul, o Centro. Em lilás, a Enseada de Botafogo.

Naqueles anos 1870, quando as praias passaram a chamar mais atenção, quando maior número de pessoas passou a habitar bairros litorâneos, especialmente setores de uma burguesia urbana, as iniciativas do remo ajudaram a conformar a “vasta e pitoresca Enseada de Botafogo”<sup>32</sup> como novo espaço valorizado. Nos dias em que havia eventos simultâneos dos dois

<sup>31</sup> REGATA. *Jornal do Comércio*, 6 dez. 1874, p. 6.

<sup>32</sup> CRÔNICA local. *Brazil Americano*, 11 set. 1875, p. 3.

esportes, a população se dividia e os periódicos registravam essa ocorrência: “Qual se deve preferir, corridas ou regatas? Há opiniões e opiniões tão desencontradas que o único meio de decidir a grande questão é dar preferência a ambas”<sup>33</sup>.

Vejamos que essa nova movimentação não significou um desenvolvimento imediato do bairro. As páginas dos periódicos registram muitas reclamações dos moradores, especialmente no que tange à infraestrutura urbana que se desenvolvia, mais ainda apresentava muitas deficiências. Um anônimo, ao criticar diversos problemas de Botafogo, ironizou: “para ver-se aí a polícia é necessário que haja regata”<sup>34</sup>.

Em 1876, o Guanabarenses intensificaria sua relação com o bairro ao alugar, na rua da praia, “o belo palacete propriedade do cidadão americano Hara, e onde ultimamente residia o Sr. conselheiro Saldanha Marinho”<sup>35</sup>. Ao consultarmos o Almanak Laemmert, identificamos que esse personagem morou em alguns endereços: Rua Bela do Príncipe (atual Silveira Martins), Praia do Flamengo, Rua Marquês de Abrantes e pouco tempo na Praia de Botafogo, exatamente em 1876.

Nesse mesmo logradouro, morava o Visconde de Souza Franco, falecido em 1875. Algumas fontes indicam que na sua residência se instalou o Clube de Regatas Guanabarenses, mesmo prédio no qual, durante um tempo, na década de 1910, se estabeleceu o Automóvel Clube do Brasil. O palacete ainda está em pé, se notabilizando por ter sido sede do Colégio Andrews (atualmente por lá se encontra o Colégio PH).



Palacete de Souza Franco, sede do Clube, já com o Colégio Andrews instalado.

Disponível em: <https://www.andrews.g12.br/>.

<sup>33</sup> SPORT. O Mosquito, 11 set. 1875, p. 4.

<sup>34</sup> O Jornal, 21 nov. 1875, p. 2.

<sup>35</sup> CLUB de Regatas. O Globo, 5 nov. 1876, p. 2.

Tudo indica que a residência de Marinho e o Palacete de Souza Franco eram a mesma construção. Independentemente da localização exata, a sede contribuiu para a movimentação de Botafogo. Já desde o início, ofereceu aos associados salas para leituras, jogos recreativos, bilhar e chá, mantendo-se aberta de 17h às 23h em dias úteis e de 9h às 23h em domingos e feriados. Assim observou um cronista: “Os habitantes de Botafogo devem ser gratos à sociedade que escolheu esse bairro para nele estabelecer a casa de suas reuniões”<sup>36</sup>.



Planta da cidade do Rio de Janeiro, [187-?].

Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Em vermelho, a região próxima à Marques de Abrantes. Em azul, a Rua São Clemente. Em lilás, a sede do Guanabarenses.

Em 1878, se tornou mais regulada a atuação do clube com a aprovação dos Estatutos pelo Conselho de Estado<sup>37</sup>, largamente debatidos e avaliados, gerando inclusive muitas sugestões de mudanças<sup>38</sup>. Era um documento muito minucioso no qual se pode destacar todas as normas de funcionamento da agremiação e promoção das regatas, bem como sua disposição de também organizar provas de barco a vapor e estabelecer escolas de natação e ginástica.

<sup>36</sup> CLUB de Regatas Guanabarenses. O Globo, 5 dez. 1876, p. 2.

<sup>37</sup> Conselho de Estado/Ministério do Império. Decreto n. 7.122, de 28 de dezembro de 1878. Aprova os estatutos do Club de Regatas Guanabarenses. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1851-1899/D7122-1878.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/D7122-1878.htm).

<sup>38</sup> Conselho de Estado – Atas. V. D. no. 7.122 de 28 de dezembro de 1878 e carta 1 de fevereiro de 1879. Consulta de 12 de agosto de 1878. Sobre os estatutos da Sociedade denominada “Clube de Regatas Guanabarenses”



A essa altura, as diretorias eram um misto de brasileiros e estrangeiros<sup>39</sup>. Vejamos o perfil de alguns presidentes. João Francisco Frões da Cruz era importante liderança de Niterói, vereador e presidente da Câmara daquela cidade. Progressista, foi um dos incentivadores da abolição da escravidão na capital da Província do Rio de Janeiro. Esteve envolvido com a criação e dinamização de uma importante agremiação niteroiense, o Clube Olímpico Guanabareense (MELO, 2019)

Já Eduardo Klingelhofer, também sócio do Jockey Club, era comerciante do ramo de importação e exportação e membro da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. Tratava-se de uma família de alemães evangélicos envolvida com os novos negócios urbanos e com inovações tecnológicas. Chegou a ser representante comercial do Consulado do Império Austro-Húngaro.

Melhor estruturado, cada vez mais, o nome do clube circulava na cidade, constantemente elogiado por suas contribuições para a capital e para nação por instituir o gosto por um esporte considerado saudável e sinal de avanço civilizacional. As regatas eram um assunto que mobilizava a população. R. dos Santos Junior publicou uma poesia dando conta da movimentação do litoral<sup>40</sup>:

#### ESCAVAÇÕES REALISTAS

##### IV.

Na praia.

Era à beira da tarde, ao descair da tarde,  
Sentiam-se sussurros na multidão compacta,  
Uns barcos deslizavam ao longe, docemente,  
E iam dar princípios aos páreos de regata.

O ar tinha a calidez pesada dos desertos,  
O sol vinha tombando em direção ao mar.  
E eu senti a atração de quem por entre nuvens,  
Lançava agudas vistas ao mundo sublunar.

Passavam airosamente carruagens ricas,  
Com gastas messalinas, sentadas indolentes,  
Mostrando impudicamente uns vestuários vis,  
E uns gestos luxuriosos, firmes, surpreendentes.

À sombra dos arvoredos os grupos de família,  
Seguiam com as vistas as marchas dos bateis.  
E os burgueses ricos e alegres parasitas,  
Compravam doidamente as *poules* infieis.

Ganhara uma galera e ao vozear confuso,  
Aos hurrallis em delírio da louca multidão,  
Juntou-se os passos lentos de animais tristonhos,  
Levando um corpo morto à última mansão.

<sup>39</sup> Almanak Laemmert, 1877, p. 513; O Globo, 25 mai. 1877, p. 2.

<sup>40</sup> SANTOS JUNIOR, R. dos. Escavações realistas. Renascença, 30 set. 1878, p. 3.



Imagem de regata no balanço dos principais acontecimentos da semana.  
O Besouro, 21 set. 1878, p. 4.

Qualquer interferência no espaço urbano gerava críticas se atrapalhasse as regatas. Em 1878, quando a City Improvements instalava a estrutura de esgoto em Botafogo, moradores e frequentadores reclamaram por atrapalhar o público de acompanhar as provas do litoral<sup>41</sup>. Os incidentes que ocorriam em terra e mar nunca eram tributados ao Guanabarenses. A não ser a demora em promover regatas.

Essas sim eram cobradas, um indício de que a sociedade fluminense cada vez mais apreciava os divertimentos públicos, inclusive os náuticos. Estatutariamente, eram previstas três regatas por ano, a serem realizadas em meses de temperatura mais amena (maio, julho e setembro). Todavia, usualmente havia eventos extraordinários. Foi crescente o número de páreos por competição, um indicador de que o interesse pelo esporte se ampliava não somente entre os que desejavam assistir às provas, mas também perceptível no aumento do número de praticantes.

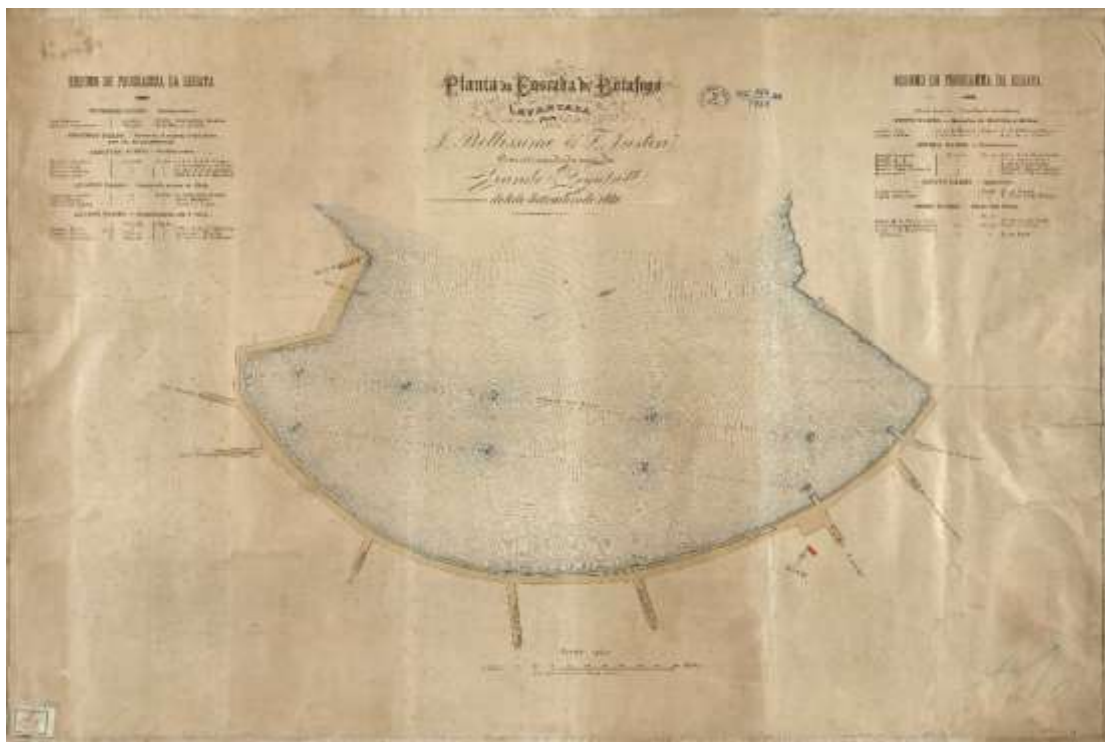
As iniciativas do clube contribuíram para a maior integração de certos grupos sociais, mas também acirrou rivalidades. Se antes elas existiam entre as guarnições, passaram a ocorrer entre coletivos, tais como entre o Exército e a Marinha e notadamente entre outras agremiações que começaram a criar suas equipes de remo. Nesse caso, a primeira vez que se enfrentaram foi numa regata promovida em 1881, quando o último páreo foi disputado pelo Guanabarenses, pelo Clube Ginástico Português e pelo Congresso Brasileiro; o Congresso Ginástico Português manifestou interesse, mas acabou não competindo<sup>42</sup>.

Esta agremiação também participaria de regatas, bem como outras como a Sociedade Francesa de Ginástica e o Clube Atlético Fluminense, assim como novas associações náuticas que seriam fundadas, como os Clubes de Regatas Paquetaense, Cajuense e Niteroiense. Da mesma forma, o Guanabarenses tomaria parte nas provas promovidas por suas congêneres.

<sup>41</sup> PRAIA de Botafogo. O Cruzeiro, 18 ago. 1878, p. 2.

<sup>42</sup> Gazeta de Notícias, 7 ago. 1881, p. 1. Essa ocasião foi abordada por Melo e Peres (2014).

Colégios da cidade também inscreveram guarnições<sup>43</sup>. Era cada vez maior o número de remadores.



Planta da Enseada de Botafogo. Levantada por J. Bellissime & F. Justin, com o traçado da raia da grande regata de 8 de setembro de 1881, 49,5 x 65 cm. Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Um cronista percebeu que o crescente envolvimento e surgimento de agremiações era uma chave para o maior desenvolvimento do remo na cidade, algo que supostamente o próprio Guanabarensense notara: “Como se vê, a emulação estabelecida entre as diversas sociedades não pode senão trazer maior esplendor a essas festas. Os que perdem uma vez, ficam com o desejo de desforra”<sup>44</sup>.

Com essa mais intensa mobilização ao redor da modalidade, surgiram novos desafios e preocupações. Uma delas foi a possibilidade mais amiúde de encontros de homens e mulheres na cena pública. Os espaços esportivos foram dos primeiros nos quais se observou um novo protagonismo feminino, sendo também ocasiões de flerte num momento em que a ideia de amor romântico se tornou mais veiculada na cidade (MELO, 2007). Um cronista ironizou os desdobramentos desencadeados pela ampliação das alternativas de entretenimentos para as moças:

o divertimento, mais ou menos, lhes redonda em suplício, pois que o prospecto de visitas à Rua do Ouvidor tira-lhes o sono. Há uma regata, o primo Juca ou Manduca anunciam-na à prima

<sup>43</sup> Gazeta de Notícias, 1 set. 1885, p. 1.

<sup>44</sup> REGATA em Botafogo. Gazeta de Notícias, 12 set. 1881, p. 1.

Mariquinhas e começa o pobre pai de família a não ter sossego. Ao sair, leva cento e vinte recomendações e outras tantas encomendas, e ao entrar em casa cabem-lhe em cima saraivas de perguntas, que o endoidecem<sup>45</sup>.

A ligação da enseada com a diversão, os eventos náuticos e com o público feminino foi consagrada na polca “Delícia das Moças (...) dedicada aos moradores de Botafogo”<sup>46</sup>. Na partitura, havia um panorama do bairro em dia de regata. As mulheres paulatinamente tornavam-se personagens públicas valorizadas.

A princípio, não participavam das provas, mas já eram parte importante das regatas, não só se envolvendo ativamente na organização dos eventos, como também porque sua presença era considerada como sinal importante de que se tratava de uma atividade moralmente elevada.

Não surpreendentemente, dada a essa nova presença nas regatas, as revistas de modas começaram a apresentar modelos femininos de roupas adequadas para a ocasião. Inspirados (ou mesmo copiados) em similares europeus, buscavam não perder de vista a funcionalidade, sendo mais leves e ágeis, mas também atendendo às preocupações com o pudor.



Sugestão de costume feminino de regata.  
A Estação, 15 out. 1887, p. 1.

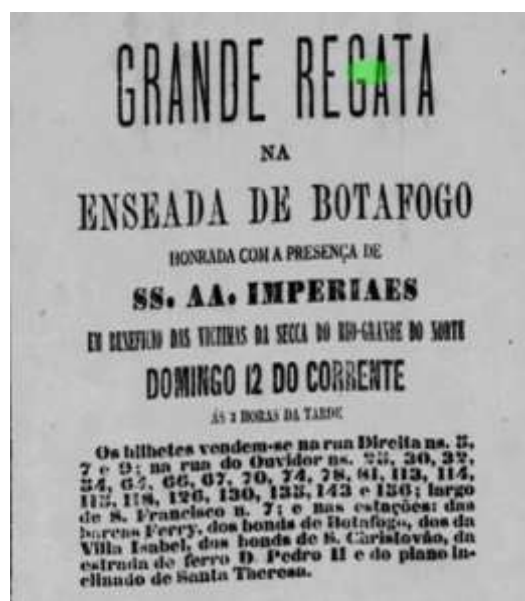
Algum tempo depois, as mulheres começaram também a marcar presença nas raias, atuando como patroas e remadoras. No caso do Guanabarenses, a primeira vez que isso ocorreu foi numa regata de 1884 na qual houve uma prova em que disputaram guarnições femininas da

<sup>45</sup> AS TORTURAS dos pais de famílias. O Município, 15 set. 1878, p. 2.

<sup>46</sup> MÚSICAS modernas. Gazeta de Notícias, 13 out. 1879, p. 4.

agremiação de Botafogo e do recém-criado Clube de Regatas Niteroiense<sup>47</sup>. A partir de então, páreos semelhantes passaram a ser usualmente promovidos<sup>48</sup>. Essas iniciativas consagravam o perfil progressista das sociedades náuticas e dos envolvidos com o remo.

De fato, a reputação da sociedade náutica aumentou mais ainda quando começou a se engajar em causas nacionais. Nessas ocasiões, explicitava-se a ideia de *utile Dulce*, uma noção que sempre marcou o desenvolvimento do campo esportivo no Brasil, a representação de que não se tratava de qualquer divertimento, mas sim algo que traria múltiplas contribuições ao país (MELO, 2014a).



Anúncio de regata em benefício das vítimas da seca no Rio Grande do Norte. Jornal do Comércio, 5 ago. 1877, p. 5.

Em 1877, promoveu-se um evento náutico para arrecadar fundos para as vítimas da seca no Rio Grande do Norte<sup>49</sup>. Em 1879/1880, uma vez mais a agremiação se engajou numa causa maior, a comemoração do terceiro centenário de Camões<sup>50</sup>. Ao narrar todos os festejos que houve na cidade, um cronista enfatizou a exuberância das regatas organizadas. Botafogo, na verdade, foi o centro das celebrações, inclusive as noturnas, que se encerravam com fogos de artificios que deixaram a orla parecendo dia, no olhar dos periodistas entusiasmados.

Todos os jornais elogiaram o papel desempenhado pelo Guanabarensense e a beleza da Enseada de Botafogo, dimensões que progressivamente se articulavam nos discursos da imprensa. Ao comentar o evento, um periodista sugeriu que era uma das mais lindas do mundo, cenário perfeito para acolher

<sup>47</sup> Gazeta de Notícias, 30 mar. 1884, p. 6. Sobre o clube de Niterói, ver Melo (2020b).

<sup>48</sup> Ver, por exemplo: Gazeta de Notícias, 1 set. 1885, p. 1.

<sup>49</sup> SECA do Rio Grande do Norte. Jornal do Comércio, 11 ago. 1877, p. 2.

<sup>50</sup> O Vulgarizador, edição 38, 1879, p. 7.

as mais de 100 mil pessoas que havia em terra e mar: “parecia na verdade que a população inteira da capital se havia mudado neste dia para Botafogo”.

O Guanabarenses construiu uma grande arquibancada, com um pavilhão especial para a família imperial. Além disso, havia instalações semelhantes da Sociedade Tenentes do Diabo e dos Fenianos. Outras agremiações estiveram representadas em embarcações, fazendo companhia a toda frota da Armada, barcos de companhias e de particulares. Sociedades literárias e musicais marcaram presença. A cidade se mobilizou. Botafogo acolheu o público sob a batuta do clube náutico.

GAZETA DE NOTÍCIAS — Domingo 13 de Junho de 1880

## TERCEIRO CENTENARIO DE CAMÕES

### GRANDE FESTIVAL MARITIMO

HONRADO COM A AUGUSTA PRESENÇA DE SS. MM. IMPERIAES  
NA ENSEADA E PRAIA DE BOTAFOGO

## HOJE 13 de Junho de 1880 HOJE

GRANDE COMISSÃO PROMOTORA:

BENEFICÍO DE MAR

## REGATA

A REGATA PRINCIPAL A AS 2 1/2 HORAS EM PONTO

CLASSIFICAÇÃO	NOME DO BARCO	COMANDO	PROTECTOR
PRIMEIRO PARO	PRIMEIRO PARO	PRIMEIRO PARO	PRIMEIRO PARO
SEGUNDO PARO	SEGUNDO PARO	SEGUNDO PARO	SEGUNDO PARO
TERCEIRO PARO	TERCEIRO PARO	TERCEIRO PARO	TERCEIRO PARO
QUARTO PARO	QUARTO PARO	QUARTO PARO	QUARTO PARO
QUINTO PARO	QUINTO PARO	QUINTO PARO	QUINTO PARO
SEXTO PARO	SEXTO PARO	SEXTO PARO	SEXTO PARO
SEPTIMO PARO	SEPTIMO PARO	SEPTIMO PARO	SEPTIMO PARO
OITAVO PARO	OITAVO PARO	OITAVO PARO	OITAVO PARO
NONO PARO	NONO PARO	NONO PARO	NONO PARO
DIZIMO PARO	DIZIMO PARO	DIZIMO PARO	DIZIMO PARO
ONZIMO PARO	ONZIMO PARO	ONZIMO PARO	ONZIMO PARO
DOZIMO PARO	DOZIMO PARO	DOZIMO PARO	DOZIMO PARO
TRIZIMO PARO	TRIZIMO PARO	TRIZIMO PARO	TRIZIMO PARO
QUATROZIMO PARO	QUATROZIMO PARO	QUATROZIMO PARO	QUATROZIMO PARO

Na fachada do Club de Regatas Guanabarenses ostenta-se a effigie do immortal cantor dos Lusitânos—Luz de Camões

RECORDE DE VELOCIDADE D'UMA FORTUNA, POR SERVAIS COELHO, AS 10 HORAS. CASOS PARTICULARES DE VELOCIDADE

DIREITA

1. S. P. M. Soares de Botafogo	2. S. P. M. Soares de Botafogo	3. S. P. M. Soares de Botafogo	4. S. P. M. Soares de Botafogo
5. S. P. M. Soares de Botafogo	6. S. P. M. Soares de Botafogo	7. S. P. M. Soares de Botafogo	8. S. P. M. Soares de Botafogo

ESQUERDA

FESTEJO NO MAR

A briga armada nacional e imperial, tomavel em dovuta consideração a solemnidade d'esto commettimento manda para a Enseada de Botafogo, embandeirar com arco e comprimentar ao immortal epico, cantor dos navegadores—LUZ DE CAMÕES—o transporte da guerra «Madeira».

FESTA VENEZIANA

As 7 horas da noite duas frota de Gondolas Venetianas, reconstituindo conjuncto de navios de differente epocha, partindo dos lados occidentales e orientales, acruzam-se. Constatando estas frota as gondolas de amadores (trizenha cruzadas).

DANGER, NATSBERGIA, SAU, VARCO DA GAMA.

Duas brilhantes Luzes Electricas

AS 11 1/2 HORAS DA NOITE

FOGO DE ARTIFÍCIOS SIMULTANEO

Anúncio de página inteira com todos os festejos do tricentenário de Camões Gazeta de Notícias, 13 jun. 1880, p. 7.

Em 1882, a agremiação de novo teve grande sucesso ao capitanear a organização de eventos diversos para celebrar o centenário da morte do

Marquês de Pombal. Além de uma regata, tornou-se reconhecida a encomenda do quadro “Última Corrida de Touros em Salva” (1882), de Pedro Peres, bem como a publicação de um vultuoso livro comemorativo com quase 800 páginas<sup>51</sup>. Tratou-se de uma clara articulação com iniciativas do Partido Liberal que estava no poder desde 1878. Futuramente, as agremiações náuticas se aproximariam mesmo de causas republicanas.



Capa do livro

“O marquês de Pombal – Obra comemorativa do centenário de sua morte”

Os elogios à regata foram semelhantes aos recebidos pelo evento promovido em homenagem a Camões. Da mesma maneira, o público compareceu em peso às festividades que deixaram registro na memória cidadina. Uma vez mais, o local foi exaltado: “O bairro de Botafogo é um dos mais belos da Corte. Ali, a Baía de Guanabara lança suas ondas na praia da pitoresca enseada, formando um arco de círculo”<sup>52</sup>.

Em função do perfil progressista, não surpreende que o clube tenha promovido uma regata para apoiar a Sociedade Abolicionista Cearense, em 1883, bem como outra para comemorar a abolição da escravatura naquele estado, em 1884. Foram mais duas ocasiões que movimentaram o bairro e referendaram a importância da agremiação para a cidade. A última competição foi mesmo considerada, até então, uma das maiores celebrações nacionais de combate à manutenção da escravidão.

Esses eventos permitem-nos perceber o perfil do clube e seus compromissos públicos assumidos. Um colunista exaltou a agremiação por ter mudado o padrão das comemorações cívicas, substituindo as enfadonhas

<sup>51</sup> CLUB DE REGATAS GUANABARENSE. O marquês de Pombal – Obra comemorativa do centenário de sua morte. Lisboa: Imprensa Nacional, 1885.

<sup>52</sup> ROMANCE a vapor. Jornal da Noite, 24 mai. 1882, p. 2.

marchas por festejos populares. A seu ver: “Nem outra coisa era de esperar de corações moços, ardentes, cheios de fé no futuro e veneração pelo passado”<sup>53</sup>.

No seu olhar, mesmo todos eloquentes elogios não faziam jus à excelência e importância das iniciativas do Guanabarenses. Na compreensão de alguns cronistas e lideranças políticas, a sociedade náutica tornara-se mais do que um grupo de pessoas envolvidas com o esporte, mas sim uma expressão de um novo modelo de cidade que determinados setores progressistas perspectivavam.

Perceba-se que nessa mesma edição do periódico se criticou as corridas de cavalos por serem expressão da jogatina e não de valores mais elevados que poderiam contribuir com o progresso do país e da cidade: “Também, antes de correrem os corredores, correu o dinheiro dos jogadores – das bolsas desses para as *poules*, das *poules* para a caixa da Sociedade (Jockey Club), da caixa para...sabe Deus para onde”.

Como citamos na introdução, se estabeleceria uma oposição entre o remo e o turfe, o primeiro representado como parte de um almejado futuro burguês e progressista, o segundo como sinal de um passado aristocrata e conservador. Note-se como se definiu o perfil dos presentes à cerimônia de aniversário do Guanabarenses realizada em 1881, ocasião em que o cronista elencou as dificuldades e desafios encontrados por aqueles rapazes que criaram a agremiação e foram conquistando a cidade com suas realizações, uma visão heroica de sua trajetória: “Respirava-se uma alegria saudável, gozava-se um bem estar nutriente, reconstituente”<sup>54</sup>.

A impressão passada foi a de ter sido uma festa simples, sem grandes exigências de vestimenta, com plena comunhão de homens e mulheres joviais. Foi um baile bem distinto daqueles originariamente promovidos pelas pioneiras sociedades dançantes (ainda que esses também tenham significado a seu tempo uma distensão de costumes)<sup>55</sup>. Mudavam os ares da cidade. O Guanabarenses era não só resultado como protagonistas dessas novidades. Nesse cenário, Botafogo tornara-se um dos sítios mais *fashionables* da cidade.

A sede do Gunabarenses tornou-se cada vez mais um lugar de diversos encontros sociais. Para além das reuniões informais diárias, dos treinos de remo, das festas comemorativas, das regatas, havia celebrados bailes e concertos<sup>56</sup>. No olhar de um cronista, “O Clube de Regatas é hoje o diretor do bom gosto fluminense”<sup>57</sup>. Outro foi ainda mais enfático:

O distinto Clube tem adquirido a reputação de tudo fazer com tanta magnificência e brilhantismo que apenas se anuncia um baile, uma regata, que chovem de todos os lados os pedidos para convites. E o Clube de Regatas vê sempre os seus salões repletos da elite da nossa melhor sociedade<sup>58</sup>.

<sup>53</sup> CLUB de Regatas. O Facho da Civilização, 15 jun. 1881, p. 3.

<sup>54</sup> Facho da Civilização, 15 ago. 1881, p. 4.

<sup>55</sup> Sobre a importância das sociedades de dança do Rio de Janeiro, ver Melo (2014b).

<sup>56</sup> PALCOS e salões. O Globo, 10 jul. 1882, p. 3.

<sup>57</sup> Gazeta de Notícias, 11 set. 1881, p. 2.

<sup>58</sup> CLUB de Regatas. Gazeta da Tarde, 10 jul. 1882, p. 2.



Nem tudo era festa, contudo. Um cronista, no Folhetim de O Globo, a despeito dos elogios usuais aos eventos náuticos e ao fato de que, a seu ver, as regatas se tornaram a maior festa popular do Rio de Janeiro, superando mesmo ocasiões religiosas como a Festa da Penha, sugeriu que as atividades do Guanabareense também incomodavam alguns moradores da Praia de Botafogo, inclusive porque eram constrangidos a receber familiares e amigos que nas suas casas se instalavam para não perder os festejos<sup>59</sup>.

O Paiz também dedicou ao tema a coluna “Ecos Fluminenses”, assinada por França Junior. Trata-se de um suposto relato de um leitor morador de Botafogo. Registram-se os avanços do bairro, por ele considerado lindo e elegante, um lugar marcado pela “excelência do bom tom, do luxo, do conforto, de todas essas futilidades que transformam a vida social em róseo paraíso”<sup>60</sup>. Além disso, era provido de confortos diversos, como sistema de transporte público.

Todavia, teria três problemas: ventar muito, os odores eventualmente nauseabundos da Baía de Guanabara e “um Clube de Regatas”. O suposto leitor até reconhece que a agremiação cumpria uma boa função pública, mas tinha um problema: promovia eventos náuticos que ocasionavam transtornos profundos para os moradores de Botafogo<sup>61</sup>.

Há que se ter em conta que, em algumas dessas ocasiões, foram registrados incidentes policiais, usuais quando se reúne tamanho número de gente na cena pública<sup>62</sup>. A matéria “As regatas, os bondes e a polícia” elencou alguns dos problemas que ocorriam no bairro por ocasião das competições de remo. Para o cronista, havia mesmo um risco de elas se tornarem “uma distração perigosa se acaso não se tomarem providências enérgicas”<sup>63</sup>.

A despeito de seu sucesso, não sabemos exatamente por quais motivos, em 1885 percebe-se uma redução da presença pública do Guanabareense. Os periódicos em várias ocasiões identificaram que o clube andava “quieto”<sup>64</sup>. Nesse ano, ainda promoveu alguns eventos de sucesso, sendo louvado por oferecer um “dos divertimentos dignos dos países mais adiantados”<sup>65</sup>, mas ficou notório seu afastamento das regatas, algo que talvez tenha relação com alguns movimentos internos da agremiação que progressivamente foi se tornando mais “social”.

Há um importante personagem que vai assumir protagonismo nesse momento: Luiz Ayque Caldas, último diretor de regatas do Guanabareense e um dos que, em 1886, liderou um processo de mudança na agremiação, sendo também um dos responsáveis por seu sucesso futuro. Mais adiante, será reconhecido como um dos que promoveu importantes intervenções no perfil do remo fluminense.

Nesse ano de 1886, ainda vemos alguns indícios de funcionamento do Clube de Regatas Guanabareense, especulações de que promoveria um evento náutico e participaria com guarnições das atividades promovidas pelo Clube

<sup>59</sup> AS REGATAS e a Penha. O Globo, 25 out. 1882, p. 2.

<sup>60</sup> O Paiz, 21 set. 1885, p. 2.

<sup>61</sup> Dez anos antes, os moradores de Botafogo já reclamavam desse impacto (AO CLUB de Regatas Guanabareense. Jornal do Comércio, 22 jun. 1875, p. 2).

<sup>62</sup> Ver, por exemplo: Gazeta de Notícias, 29 out. 1882, p. 1; A Folha Nova, 9 mai. 1883, p. 2.

<sup>63</sup> Brazil, 1 abr. 1884, p. 2.

<sup>64</sup> REGATAS em Botafogo. Diário de Notícias, 25 out. 1885, p. 1.

<sup>65</sup> CLUB de Regatas Guanabareense. Diário de Notícias, 5 ago. 1885, p. 2.

de Regatas Cajuense. Todavia, em julho, anunciou-se que os sócios decidiram criar uma nova agremiação<sup>66</sup>, logo sendo divulgada uma chamada para interessados<sup>67</sup>.

Em 1887, se fundou, no mesmo endereço da Praia de Botafogo, o Clube Guanabareense. Presidido pelo comendador e futuro barão João Antonio Mendes Totta Filho, diplomata e dirigente de importantes empresas, oferecia, além de atividades sociais (reuniões diversas, festas, bailes), um celebrado ringue de patinação, corridas de velocípedes e corridas a pé (MELO, 2017). A agremiação deu sequência ao frenesi que a antiga sociedade náutica ajudara a instituir no bairro.

Nesse mesmo ano, foi criado o Clube de Regatas Internacional, com sede na Rua das Marrecas (Centro), prevendo promover seus eventos numa faixa de litoral que se localizava entre a rampa do mercado da Glória (Praia do Russel) e o Boqueirão do Passeio<sup>68</sup>, sendo as arquibancadas e a casa de *poules* instaladas no terraço do Passeio Público<sup>69</sup>. A primeira regata parece ter contado com bom público, mas apresentou deficiências na organização.



Anúncio de evento do Clube de Regatas Internacional.  
O Paiz, 18 dez. 1887, p. 5.

Essa agremiação de curta duração antecipou o uso esportivo de uma faixa do litoral que se tornaria mais intenso nos anos finais do século XIX, quando se instalaram por lá o Natação e Regatas, o Boqueirão do Passeio, bem como, na vizinha Praia de Santa Luzia, o Vasco da Gama e um novo Internacional.

<sup>66</sup> Diário de Notícias, 1 jul. 1886, p. 1.

<sup>67</sup> Gazeta de Notícias, 21 dez. 1886, p. 3.

<sup>68</sup> Gazeta da Tarde, 19 dez. 1887, p. 2.

<sup>69</sup> SPORT. O Paiz, 20 dez. 1887, p. 2.



Planta da cidade do Rio de Janeiro e de uma parte dos subúrbio, E. de Maschek, c. 1885.

Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Em vermelho, a Enseada de Botafogo. Em lilás, a Praia do Flamengo. Em verde, a região do Outeiro da Glória, do Mercado da Glória e da rampa da Glória. Em azul, a raia das regatas do Clube Internacional. Em rosa, o Passeio Público.



Terraço do Passeio Público.

Rosalbino Santoro, óleo sobre tela, 78 cm x 55 cm, 1884.

Essa imagem permite ter uma boa noção da raia usualmente adotada nessa região, sendo a chegada na região do terraço e a largada, na altura do Outeiro da Glória que se vê, ao fundo do lado esquerdo.



Cais da Glória.

Rosalbino Santoro, óleo sobre tela, 78 cm x 55 cm, 1884.

Nessa obra, se pode ter uma visão do ponto de vista do local de largada, estando o Passeio Público ao fundo.

A Praia de Botafogo, todavia, não ficou sem movimento. Já tendo sido confirmada a vocação para acolher regatas, em 1888, na enseada foi promovido um evento náutico comemorativo da abolição da escravatura, organizado pela Comissão Central da Imprensa Fluminense, do qual tomaram parte o Cajuense, o Internacional, o Clube Naval e a Marinha Brasileira, mobilizando largamente os envolvidos e interessados pelo remo na cidade<sup>70</sup>. O Guanabarenses não participou das provas, mas deu suporte a sua realização e acolheu a cerimônia de encerramento<sup>71</sup>. Seguiu sendo uma referência do bairro para a cidade.

A Enseada acolheu ainda outra regata célebre, em 1889, realizada para celebrar a visita de um encouraçado chileno no Brasil atracado. O episódio que seria usual, na ocasião se revestiu de importância em função de ter sido uma estratégia esgrimida pelos adeptos da monarquia que sentiam aumentar os movimentos de reivindicação da República. O evento organizado pela Marinha ocorreu em 1º de novembro. 15 dias depois chegava ao fim a experiência monárquica (MELO, 2014c).

Esses eventos náuticos esporádicos não satisfaziam as expectativas de alguns setores. Vários cronistas lamentaram a falta dessas ocasiões sempre tão celebradas. Um deles observou: “Há muito que a população fluminense não tinha o prazer de assistir uma regata. Estes divertimentos são raros entre nós”<sup>72</sup>. Sempre que ocorria, o Guanabarenses acolhia alguma cerimônia importante<sup>73</sup>.

<sup>70</sup> Diário de Notícias, 19 mai. 1888, p. 3.

<sup>71</sup> SPORT. O Paiz, 20 mai. 1888, p. 2.

<sup>72</sup> SPORT. Diário do Comércio, 9 set. 1890, p. 1.

<sup>73</sup> Ver, por exemplo, relato sobre festividades realizadas em homenagem a Sampaio Ferraz, na ocasião chefe de polícia (SAMPAIO Ferraz. Gazeta de Notícias, 9 jul. 1890, p. 1).

No início dos anos 1890, começaram a surgir novidades. De um lado, apareceu uma primeira notícia de exploração mais comercial da Lagoa Rodrigo de Freitas, já se apontando uma possível utilização para a prática do remo<sup>74</sup>, algo que somente passou a ocorrer na primeira década do século XX. De outro lado, em 1891, surgiu uma nova agremiação que vai de novo tentar movimentar mais amiúde a Praia de Botafogo, a Union des Canotiers<sup>75</sup>.

Gustavo Belache, membro da colônia francesa, diretor da Sociedade Francesa de Ginástica, era um de seus dirigentes mais destacados. O presidente era Luciano Gary, herdeiro da empresa que levava o seu nome de família, pioneira nos serviços de limpeza pública, futuro encarregado dessa tarefa na prefeitura. Os barcos do clube ficavam guardados na casa de um dos sócios, Eduardo Pfeiffer, morador da Praia de Botafogo<sup>76</sup>, dono de uma casa de pensão na Lapa e de uma armazém em Juiz de Fora.

A despeito de a Union não ter sido tão ativa quanto o Guanabarenses, manteve-se em funcionamento por alguns anos. Por vezes se aliou a outras agremiações na realização de seus eventos, como um realizado em Paquetá com os Tenentes do Diabo<sup>77</sup>. Mas também organizou suas regatas, tendo a Praia de Botafogo ou do Flamengo como palco<sup>78</sup>. Os eventos seguiam atraindo bom público, a ponto da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico oferecer carros extras para atender os interessados.



Anúncio de carros extras oferecidos pela Companhia Jardim Botânico.  
 Gazeta de Notícias, 29 jul. 1893, p. 3.

<sup>74</sup> LAGOA Rodrigo de Freitas. O Paiz, 12 mai. 1891, p. 2.

<sup>75</sup> O Paiz, 26 nov. 1891, p. 3.

<sup>76</sup> Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Notação: 49.2.9. Descrição: Regatas: requerimento de Eduardo Pfeiffer para construir um paredão em frente ao número 142 da Praia de Botafogo, destinado às embarcações. Datas-limites: 1893. p. 2.

<sup>77</sup> T.D. Gazeta de Notícias, 17 ago. 1892, p. 3.

<sup>78</sup> UNION des Canotiers. Cidade do Rio, 14 jul. 1893, p. 2.

Um cronista dedicou à Union des Canotiers algumas linhas. No seu olhar, efetivamente, não recebiam muita atenção do público, mas seguiam mantendo-se em atividade por crer que “remar é um exercício higiênico que lhes tonifica o organismo, que lhes faz sempre correr sangue puro nas veias”<sup>79</sup>. O periodista elogiou os valores elevados que, supunha, moviam os associados e remadores da agremiação. Uma ressalva importante: O Paiz assumira o papel de defender o esporte náutico como sinal de progresso civilizacional.

Mais do que um posicionamento ocasional, trata-se de um indício das já citadas mudanças de sentidos e significados da prática do remo, encarado não como um jogo de apostas, mas sim como um contributo ao progresso da sociedade e da nação. A antiga argumentação de possíveis contribuições para o desenvolvimento da armada nacional foi ampliada com considerações sobre o seu potencial para educar os indivíduos que, do envolvimento com o esporte náutico, poderiam obter ganhos de saúde e de personalidade.

Para além das esporádicas iniciativas da Union des Canotiers, a Praia de Botafogo seguiu acolhendo regatas eventuais. Em 1890, o Clube Naval organizou um celebrado evento náutico<sup>80</sup>. Em 1892, nova sociedade entrou em funcionamento, o Clube dos Nautas, formado majoritariamente por militares da marinha mercante. Dirigida por Polycarpo Carneiro, era uma agremiação de defesa da categoria profissional, mas promoveu competições na Enseada, mantendo relação e contando com o apoio do Clube Guanabarenses<sup>81</sup>.

Em 1893, foi promovida uma regata em benefício do Liceu de Artes e Ofício<sup>82</sup>, bem como uma primeira experiência de páreos de iatismo, realizada por marítimos estrangeiros ancorados na Baía de Guanabara<sup>83</sup>. No ano seguinte, houve páreos em homenagem ao Uruguai<sup>84</sup>.

Por que não surgiram novos clubes nesses anos iniciais da década de 1890? Arrefecera-se o interesse pelo remo? Provavelmente, não. Melo (2020b) identificou que as ocorrências dos tumultuados primeiros momentos da República, especialmente a Revolta da Armada, interferiram na estruturação da modalidade na cidade de Niterói. É provável que algo semelhante tenha ocorrido no Rio de Janeiro. As regatas promovidas de forma esparsa, contudo, são indícios de que seguia latente o desejo de alguns setores de ver desenvolvido o esporte náutico.

Não chega a surpreender, portanto, que em 1894/1895 tenham surgido muitos clubes, dando sequência ao movimento que vinha se delineando. Entre esses, de grande importância foi o Grupo de Regatas de Botafogo. Vejamos que até 1892 ainda existia o Guanabarenses, mas em 1893 a Junta Comercial comunicou sua liquidação<sup>85</sup>. No mesmo ano, na mesma sede se instalou o Clube de Botafogo, presidido pelo comendador Antonio Xavier Carneiro<sup>86</sup>. A

<sup>79</sup> YACHTING. O Paiz, 21 ago. 1894, p. 2.

<sup>80</sup> REGATAS em Botafogo. Diário do Comércio, 29 ago. 1890, p. 2.

<sup>81</sup> O primeiro evento foi organizado em benefício das famílias de um naufrágio (encouraçado Solimões). Previram-se páreos de natação e mergulho, mas ao fim foram realizadas apenas provas de remo (O SOLIMÕES. Diário de Notícias, 9 jun. 1892, p. 1).

<sup>82</sup> REGATA. Diário de Notícias, 30 jul. 1893, p. 2.

<sup>83</sup> O Tempo, 14 out. 1893, p. 2.

<sup>84</sup> Brazil-Uruguay. O Paiz, 2 nov. 1894, p. 2.

<sup>85</sup> JUNTA Comercial. Jornal do Comércio, 1 mar. 1893, p. 7.

<sup>86</sup> GAZETILHA. Gazeta de Notícias, 5 mar. 1893, p. 2.

nova instituição angariou rapidamente novos sócios da elite do Rio de Janeiro<sup>87</sup>.

Em 1894, surgem notícias do Grupo de Regatas Botafogo, presidido por Luiz Caldas. É muito possível que haja uma relação entre as duas agremiações do bairro. Os remadores eram os mesmos. Perceba-se que os jornais nunca os trataram de forma separada, utilizando para se referir à organização e participação nas regatas referências aos três nomes – Grupo de Regatas Botafogo, Clube de Regatas Botafogo e Clube de Botafogo (que aliás era a denominação apresentada no Almanak Laemmert até o ano de 1911; somente em 1915 aparece Clube de Regatas Botafogo).



Anúncio do Grupo de Regatas Botafogo.  
Gazeta de Notícias, 12 abr. 1895, p. 3.

Luiz Caldas é apontado por dois memorialistas e lideranças do remo fluminense – Ernesto Curvello Júnior e Alberto Mendonça – como um dos responsáveis por combater as apostas nas competições náuticas. As informações dos periódicos, contudo, são bastante desconstruídas e carecem de sustentação, inclusive porque havia muitos homônimos. O que foi possível identificar é que teve uma trajetória como remador e dirigente do Clube de Regatas Guanabarenses, sendo um dos líderes do processo de sua transformação em Clube Guanabarenses, onde foi um dos responsáveis por diversas inovações, dirigindo a agremiação de forma a torna-la mais presente na cidade, movimentando ainda mais o bairro.

Na novo Guanabarenses, manteve-se um grupo de remadores do qual, se Luiz Caldas não integrava efetivamente, ao menos apoiava. Não surpreende que tenha sido um dos dinamizadores do Grupo de Regatas de Botafogo, já no momento em que já existia o Clube de Botafogo. Perceba-se, contudo, que

<sup>87</sup> Gazeta de Notícias, 16 mar. 1893, p. 2.

Caldas, morador do bairro, corretor de navios, gerente comercial da casa Norton Megaw, empreendedor, faleceu em 1894<sup>88</sup>.

Na ocasião, aventou-se que Arthur Galvão assumiria a presidência do Grupo de Regatas Botafogo<sup>89</sup>, mas esse se retirou e acabou fundando uma sociedade náutica em homenagem ao antigo presidente, o Grupo de Regatas Luiz Caldas<sup>90</sup>, que chegou a lograr, por pouco tempo, de alguma notoriedade, participando de importantes iniciativas dos primórdios de melhor estruturação do esporte náutico, inclusive a fundação da União de Regatas Fluminense.

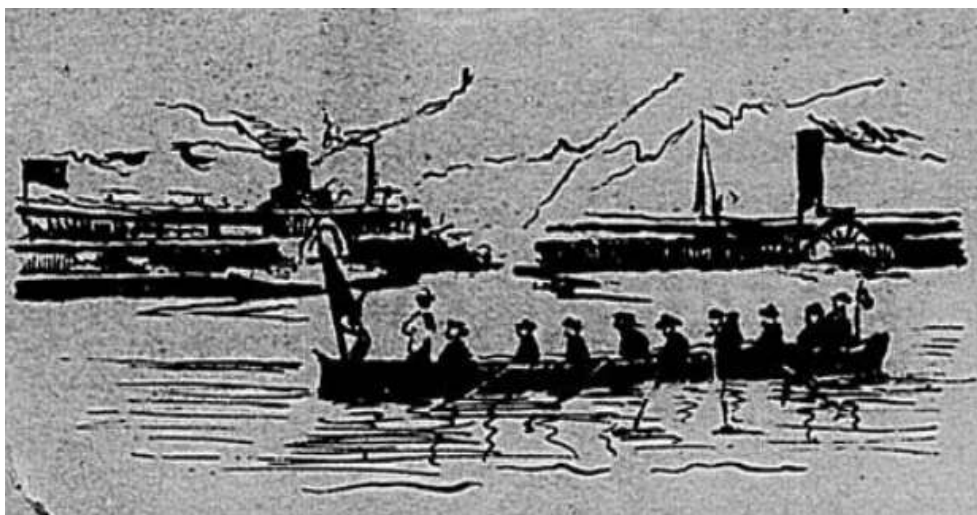


Imagem da Sem Igual, embarcação construída pelo Union des Canotiers, adquirida pelo Grupo de Regatas de Botafogo, renomeada para Luiz Caldas<sup>91</sup>.  
O Mercúrio, 20 ago. 1898, p. 1.

Assim sendo, provavelmente por ter sido mesmo importante liderança da modalidade, louvaram sua memória o Grupo de Regatas Botafogo (Clube de Regatas Botafogo/Clube de Botafogo) e o Grupo de Regatas Luiz Caldas, já presidido por um antigo conhecido, Luciano Gary<sup>92</sup>. Em 1896, a agremiação passou a se chamar Sul-Americano<sup>93</sup> e posteriormente Veteranos do Remo, reunindo também remadores da antiga Union des Canotiers<sup>94</sup>. Foram associações de vida curta.

Já o Botafogo, que se tornou um dos grandes dinamizadores do remo na cidade e na enseada do bairro nos anos finais do século XIX, teve vida mais longa, existindo até os anos 1940, quando se fundiu com o Botafogo Futebol Clube dando origem ao atual Botafogo de Futebol e Regatas.

<sup>88</sup> NECROLOGIA. O Paiz, 27 jun. 1894, p. 2.

<sup>89</sup> O Paiz, 29 jun. 1894, p. 2.

<sup>90</sup> O Paiz, 26 ago. 1894, p. 2; Gazeta da Tarde, 11 jul. 1895, p. 2.

<sup>91</sup> SPORT. O Paiz, 24 nov. 1894, p. 2.

<sup>92</sup> O Paiz, 22 mai. 1896, p. 3.

<sup>93</sup> O Paiz, 8 dez. 1896, p. 2.

<sup>94</sup> YACHTING. O Paiz, 14 abr. 1897, p. 2.







No mapa atual (google maps), a região antes retratada. Perceba-se que a ilha que se encontra no centro da enseada sequer se vê na imagem anterior, por estar distante do litoral.

(Em azul, o Cemitério de São Francisco Xavier).

O Caju fazia parte da Fazenda de São Cristóvão, de propriedade dos jesuítas. As terras foram loteadas quando esses foram expulsos do país, em 1759. A região começou a ficar mais conhecida quando Luiz José Gouveia Freire vendeu sua propriedade para a família real portuguesa que tinha chegado ao Rio de Janeiro em 1808, fugindo das guerras napoleônicas em curso no continente europeu (ALVES, 2007).

A Quinta Imperial do Caju foi bastante utilizada como espaço de diversão pelos monarcas e sua família – tanto D. João quanto Pedro I e Pedro II. Registra a crônica que por lá D. João teria inclusive tomado banhos de mar para se curar de uma afecção de pele<sup>95</sup>.

A propriedade da família monárquica ocupava somente uma parte do Caju, bairro que foi passando por mudanças no decorrer do século XIX e metade inicial do XX. No olhar de Alves (2007, p. 8), ponto de vista interessante para nosso estudo:

O Caju foi se consolidando como bairro ao longo do tempo a partir de sucessivas intervenções que criaram formas espaciais no século XIX associadas, inicialmente, a usos de lazer de uma classe social mais privilegiada economicamente e, posteriormente, a usos “sujos”, fabris, industriais e de moradia de classes menos privilegiadas envolvidas nas prestações de serviços de baixa qualificação ao setor industrial.

No período por nós investigado, a princípio, ainda era uma região conhecida por suas águas límpidas e calmas, bem como pelo clima ameno em função da vasta vegetação. Até a década final do século XIX, quando começou

<sup>95</sup> Na verdade, há dúvidas se isso de fato ocorreu e se foi mesmo nesse sítio. Para um debate sobre esse tema e um panorama histórico do Caju, ver o post de Cleydson Garcia disponível em: <https://especialrioantigo.blogspot.com/2021/05/imperial-quinta-do-caju-um-patrimonio.html>

a mudar de perfil em função da nova ocupação econômica – a indústria, foi habitada por gente ligada à elite fluminense. Como observa Bernardes (1958, p. 56), “A praia do Caju foi uma das mais reputadas da capital durante o século XIX, aí tendo surgido uma rua residencial de gente abastada. Contava, em 1878, seis sobrados e 35 casas térreas, ao longo de uma rua toda calçada”.

No período monárquico, o Caju se encontrava próximo de um importante sítio de poder, a Quinta da Boavista, e perto do Centro. Todavia, durante um bom tempo, manteve-se como uma região de difícil acesso terrestre, mais facilmente alcançável por transporte marítimo<sup>96</sup>. O trânsito somente se tornou melhor quando foi se aterrando o Saco de São Diogo por uma série de reformas que, inicialmente, facilitaram a chegada da família real a sua propriedade de São Cristóvão e, posteriormente, o caminho para a Zona Norte, especialmente para os bairros do Maracanã, Tijuca e Vila Isabel.



Mappa do município neutro, E. de Maschek, [187-?].

Em vermelho, o Caju. Em lilás, São Cristóvão. Em azul, a Quinta da Boavista. Em verde, o Centro. Em amarelo, Botafogo.

De fato, a partir dos anos 1850, o vizinho bairro de São Cristóvão foi se tornando mais urbanizado, recebendo inclusive projetos arquitetônicos como a Vila Guarany (MELO; CHEVITARESE, 2018). A criação de linhas de bonde melhor integrou a região, inclusive o Caju, ao Centro. Aperfeiçoou-se a infraestrutura urbana. Há que se citar também a instalação do Cemitério de São Francisco Xavier e do Hospital de Nossa Senhora do Socorro.

Na década de 1860, transferiu-se para a região o Arsenal de Guerra, bem como surgiram as primeiras iniciativas fabris, ainda de porte limitado, algo que se tornaria mais notável a partir dos anos 1890. Com isso, no decorrer do tempo, no Caju e arredores, passaram a viver moradores de outro

<sup>96</sup> Sobre o transporte marítimo para o Caju, ver Santos Junior (2016).

perfil, tanto operários quanto gente de estrato médio que desempenhava funções gerenciais<sup>97</sup>.

Vejam os dados da Freguesia de São Cristóvão para ter uma ideia dessas mudanças (ABREU, 1987). Em 1872, eram 10.961 moradores, enquanto, em 1890, esse número chegou a 22.202, um aumento de 103%. Em 1906, já havia 45.098 habitantes. No que tange à ocupação profissional, os trabalhadores da indústria passaram de 2.446 (1890) para 6.620 (1906) (MIYASAKA, 2016).



Faluas Ancoradas na Ponta do Caju no Rio de Janeiro.

Castagneto, 1885.

Óleo sobre cartão, 24 x 32 cm.

Acervo Paulo Fontainha Geyer.

Mesmo com as mudanças, no século XX, o Caju manteve-se relacionado ao mar, seja por abrigar uma das mais importantes colônias de pescadores do país<sup>98</sup>, seja por ser o local onde se instalaram relevantes empresas da indústria naval. Outra atividade náutica teve lugar naquela faixa de litoral. O perfil da região no século XIX ajuda a entender porque, durante um tempo, acolheu também regatas e atividades de clubes de remo.

Desde os anos 1850, regatas foram promovidas no Caju. Em 1853, foi boa a repercussão de um evento por lá organizado, todavia havendo reclamações acerca da dificuldade de chegar ao local. Dois anos depois, houve outra competição náutica, também logrando sucesso. Em comum entre as duas ocasiões, o fato de não terem sido iniciativas de clubes, mas de grupos informais que não tiveram continuidade (MELO, 2015a; 2015b), o mesmo que se observa em 1863, quando foram disputados dois páreos por quatro guarnições que pelos jornais marcaram um desafio<sup>99</sup>.

<sup>97</sup> Para uma descrição pormenorizada das indústrias que se instalaram na região, ver Alves (2007).

<sup>98</sup> Sobre a pesca no Caju, ver Bernardes (1958).

<sup>99</sup> Jornal do Comércio, 31 out. 1863, p. 3; REGATA. Jornal do Comércio, 10 nov. 1863, p. 1;



Ponta do Caju.  
Teixeira da Rocha, coleção particular.

Destaque mesmo merece, algumas décadas depois, em 1886, a criação do Clube de Regatas Cajuense, com sede na Praia do Caju<sup>100</sup>. Assumiram a presidência Augusto Cândido Xavier Cony – professor na escola pública da Freguesia de Santana, docente de francês, intelectual e membro do Partido Liberal, entre outras importantes funções<sup>101</sup> – e Joaquim Antonio de Cordovil Maurity, militar da Armada, herói da Guerra do Paraguai, futuro almirante. O funcionário do Ministério dos Negócios da Justiça, José C. S. Bordini, e o empresário do ramo têxtil (dono de curtume localizado na Rua de General Sampaio), Paulo Eugenio Bret, foram secretários.

A primeira regata foi disputada em junho do mesmo ano. O sucesso foi tão grande que animou a diretoria a promover em setembro novo evento<sup>102</sup>. Perceba-se que o afluxo de público foi facilitado por a região já ser atendida por bondes da Companhia São Cristóvão que, a exemplo do que fazia a Jardim Botânico quando as provas eram na Praia de Botafogo, oferecia carros extras, linhas especiais que partiam do Largo de São Francisco (Centro).



Anúncio da Companhia de São Cristóvão.  
Gazeta de Notícias, 29 jun. 1887, p. 4.

<sup>100</sup> CLUB de Regatas Cajuense. Diário de Notícias, 21 jan. 1886, p. 1.

<sup>101</sup> Revista Ilustrada, ano 7, n. 285, 1882. p. 6.

<sup>102</sup> CLUB de Regatas Cajuense. O Rio de Janeiro, 5 ago. 1886, p. 2.

O Cajuense aproveitava o sucesso do Guanabareense, por sua vez contribuindo para a movimentação de uma faixa do litoral que sempre teve acesso mais restrito. Em várias ocasiões, os cronistas sugeriram que os eventos náuticos levavam “meia cidade ao bairro”<sup>103</sup>. Em detalhes, descreveram o frenesi que tomava conta do Caju por ocasião das regatas.

Um cronista assim definiu o aspecto do litoral por ocasião de uma das regatas promovidas pelo clube: “Os salões da sociedade estavam cheios de senhoras e todas as casas da praia apresentavam um aspecto festivo pelo grande número de famílias que nelas se abrigavam”<sup>104</sup>. Bandas de música animavam o público que se espalhava pela areia. O mar ficava lotado de embarcações particulares e de companhias que vendiam bilhetes para os interessados em participar dos festejos.

Uma parte da imprensa celebrou que as iniciativas poderiam contribuir para a “prosperidade e desenvolvimento do arrabalde do Caju”<sup>105</sup>. De fato, percebe-se que eram eventos bem organizados. Alguns cronistas, todavia, em mais de uma ocasião, criticaram o posicionamento das arquibancadas, bem como a deficiência do serviço de *poules*<sup>106</sup>.

Aparentemente, três aspectos interferiam na organização das regatas do Cajuense: uma menor experiência dos dirigentes do novo clube; o próprio litoral do Caju, menor do que o da Praia de Botafogo; uma certa expectativa alta gestada pelas realizações do Guanabareense. Perceba-se que aquela faixa de litoral era mais representada como pitoresca, não gozando do mesmo grau de notoriedade do que a Enseada mais famosa.



Anúncio de regatas do Cajuense.  
O Sportman, 18 jun. 1887, p. 3.

Algumas guarnições que participaram das regatas do Cajuense já vinham tomando parte nos eventos do Guanabareense, inclusive as equipes de clubes esportivos, como vimos, naquele momento uma importante novidade. A maioria dos competidores era mesmo de associados da agremiação do Caju, gente que morava no bairro ou nas redondezas, especialmente em São

<sup>103</sup> CLUB de Regatas Cajuense. Diário de Notícias, 8 out. 1886, p. 1.

<sup>104</sup> CLUB de Regatas Cajuense. Diário de Notícias, 11 out. 1886, p. 1.

<sup>105</sup> CLUB de Regatas Cajuense. A Evolução, 17 jun. 1886, p. 1.

<sup>106</sup> CLUB de Regatas Cajuense. A Evolução, 30 jun. 1886, p. 1; CLUB de Regatas Cajuense. O Sportman, 28 mai. 1887, p. 3.

Cristóvão que vinha crescendo e possuía uma vida social muito ativa. Como as duas praias eram contíguas, a sociedade náutica contribuía com a movimentação de toda aquela região da Baía da Guanabara.

As regatas do Cajuense apresentaram algumas inovações. Um exemplo interessante é, em 1886, a organização de um páreo de velas<sup>107</sup>, uma novidade que se tornou usual nas atividades da agremiação, antecipando o que só seria mais comum na década final do século XIX e na inicial da centúria seguinte (MELO, 2020c).

Além disso, programava páreos femininos, o primeiro deles disputado, em 1886, pelas remadoras do Niteroiense que já tinham participado de regatas do Guanabarenses (duas irmãs M. e B. Massiere e a srta. Tribouillet)<sup>108</sup> e pelas associadas do Cajuense (R. Sherrard e as irmãs Lucy e Alice Fox, as duas últimas filhas de outro remador e associado, George Fox<sup>109</sup>, que chegou a ser tesoureiro do clube). Segundo alguns cronistas, a prova causou bastante empolgação no público, inclusive pelo resultado apertado que consagrou a guarnição local<sup>110</sup>.

Uma observação importante: Alice Fox competia entre os homens como patroa de uma embarcação vitoriosa que levava seu nome<sup>111</sup>. Essa pioneira remadora parece ter sido mesmo uma mulher à frente de seu tempo. Foi registrado nos jornais um certo escândalo que causava devido a suas roupas ousadas. Um cronista certa vez comentou: “Alice Fox, uma robusta senhora de amplos seios corados. Mme. Alice sabe que tem um bonito colo, e gosta de mostra-lo: vinha decotadíssima”<sup>112</sup>.

Não era a única a participar de provas masculinas. Amélia Bastos também assumia a mesma função na guarnição da Aymoré e da Rainha de Portugal<sup>113</sup>. Essas mulheres marcaram seu nome na memória do tempo, a elas se referindo a imprensa como “belas e corajosas *canotières* do Clube de Regatas Cajuense”<sup>114</sup>.

O Cajuense aparenta ter tido uma vida mais esportiva do que social. As ocasiões mais festivas não raramente eram desfrutadas em outra agremiação, o Clube de São Cristóvão<sup>115</sup>, que gozava de grande reputabilidade na região. A sociedade náutica, de fato, parece ter se inserido mais na vida da Freguesia do que na cidade como um todo, ainda que participando de grandes eventos, como ocorreu quando se fez representar na já citada regata organizada por

<sup>107</sup> CLUB de Regatas Cajuense. Diário de Notícias, 23 out. 1886, p. 4.

<sup>108</sup> Para mais informações, ver Melo (2020b).

<sup>109</sup> Morador do Caju, membro da colônia britânica, era agente comercial atuando especificamente no The Commercial Telegram Bureaux, empresa do ramo de informações e cotações. Vale citar que Cleudson Garcia percebe que, desde a chegada da família real portuguesa, muitos foram os estrangeiros que viveram no Caju, inclusive muitos britânicos (<https://especialrioantigo.blogspot.com/2021/05/imperial-quinta-do-caju-um-patrimonio.html>).

<sup>110</sup> CLUB de Regatas Cajuense. A Evolução, 30 jun. 1886, p. 1.

<sup>111</sup> Ver, por exemplo: Diário de Notícias, 24 set. 1886, p. 4.

<sup>112</sup> VIDA fluminense. O Combate, 31 jan. 1892, p. 1.

<sup>113</sup> SPORT. Diário de Notícias, 15 ago. 1886, p. 1.

<sup>114</sup> Gazeta de Notícias, 29 jul. 1888, p. 1.

<sup>115</sup> CLUB de São Cristóvão. Gazeta de Notícias, 11 jul. 1887, p. 2.

uma Comissão da Imprensa para celebrar a abolição da escravidão, em 1888<sup>116</sup>, evento realizado na Praia de Botafogo<sup>117</sup>.

O que ocorre é que com a interrupção das atividades náuticas do Guanabarenses, que como vimos mudou de perfil, o Cajuense se tornou a mais ativa agremiação de remo da cidade, o que movimentou mais a região. Ao observar tal ocorrência, um cronista elogiou aquela faixa do litoral, percebendo sua adequação para a prática:

Favorece-a o local esplêndido, a Enseada de São Cristóvão, em cuja ponta norte fica situado o edifício social, à beira mar, sendo que a pista é uma reta de, proximamente 2000 metros. O ponto de partida é por devante da Matriz da Freguesia, e a baliza de chegada pouco à esquerda da sede do clube, em uma deliciosa curva da Ponta do Caju<sup>118</sup>.



Planta da cidade do Rio de Janeiro e subúrbios, Ulrik Greiner, [190-?].

Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Em vermelho, a Igreja de São Cristóvão. Em lilás, o local das sedes dos clubes náuticos. Em azul, aproximadamente a raia das regatas.



Praia do Caju, Augusto Malta, 1923.

Acervo do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Esse era o lugar aproximado da chegada.

<sup>116</sup> CLUB de Regatas Cajuense. Gazeta da Tarde, 23 jul. 1888, p. 2.

<sup>117</sup> A Época, 15 mai. 1888, p. 2.

<sup>118</sup> NO CLUB Cajuense. Gazeta de Notícias, 23 jul. 1888, p. 2.



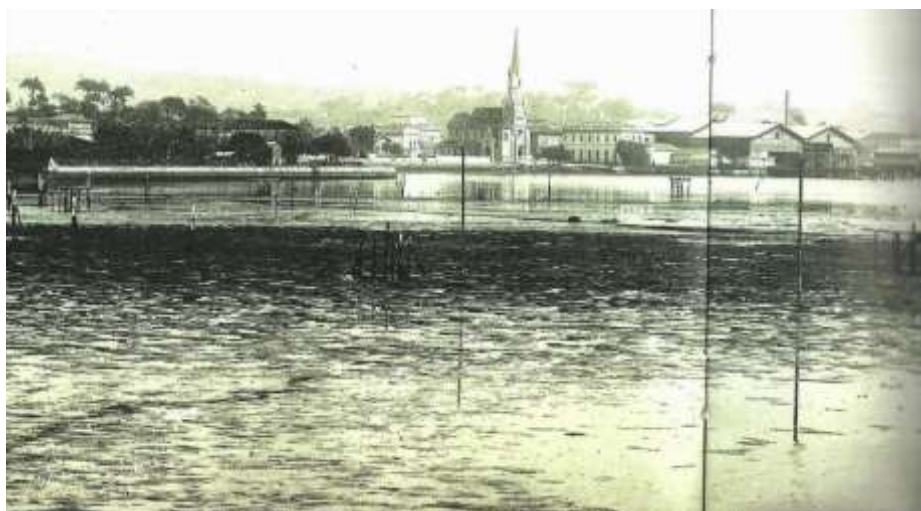


Foto da Praia de São Cristóvão com Igreja ao Centro.  
Não foi possível obter mais especificações da imagem.

Disponível em: <http://jmoledssaocristovao.rj.blogspot.com/2010/05/fotos-de-sao-cristovao-rj.html>

Local aproximado da largada.

Não surpreende, assim, que o Cajuense tenha sido procurado pela Câmara Municipal para organizar uma regata em homenagem ao Imperador Pedro II em sua volta ao Brasil, ocasião em que se esperava promover diversos festejos pela cidade, inclusive em São Cristóvão, onde o monarca residia<sup>119</sup>.

A despeito dos elogios e da importância de suas realizações, o clube parece ter enfrentado constantemente algumas dificuldades de estruturação. Ao que parece, houve conflitos internos na diretoria que, ao fim e ao cabo, levaram a sua dissolução<sup>120</sup>. Além de tudo, a iniciativa não parece ter gozado, nos meios da imprensa e entre os aficionados, do mesmo grau de simpatia que se manifestava com o Guanabarenses. Efetivamente, em 1888, não mais aparecem muitas notícias sobre a agremiação do Caju.

O Cajuense, contudo, não foi a única sociedade náutica da região. No final de 1886, chegou a ser anunciado o evento inaugural do Clube Fluminense de Regatas e Natação, a ser realizado na Praia das Palmeiras, mesclando páreos das duas modalidades, inclusive com provas de nado para mulheres. Tendo Custodio Braga como secretário, tinha sede na Rua de São Cristóvão<sup>121</sup>. Essa curiosa iniciativa não parece ter tido sequência, pelo menos a ela não encontramos mais referências. Sequer foi realizada a primeira regata prevista<sup>122</sup>.

<sup>119</sup> Gazeta da Tarde, 27 jul. 1888, p. 1.

<sup>120</sup> CLUB de Regatas Cajuense. Gazeta da Tarde, 31 jan. 1888, p. 3.

<sup>121</sup> Diário de Notícias, 12 dez. 1886, p. 4

<sup>122</sup> CLUB Fluminense de Regatas e Natação, O Paiz, 28 dez. 1886, p. 2.

**CLUB FLUMINENSE**  
DE  
**REGATAS E NATAÇÃO**  
(EM S. CHRISTOVÃO)  
**GRANDES REGATAS DE INAUGURAÇÃO**  
A REALIZAREM-SE NA PRAIA DAS PALMEIRAS  
**NÓ DIA 2 DE JANEIRO DE 1887**  
AO MEIO-DIA EM PONTO

**PROGRAMMA DE INSCRIÇÃO**

<p>1.<sup>o</sup> para-INAUGURAÇÃO—1.000 metros—Balestras e 4 pontos, para amadores.</p> <p>2.<sup>o</sup> para-DIAS DE JANEIRO—500 metros—A nádo, para amadores.</p> <p>3.<sup>o</sup> para-ESPERANÇA—1.000 metros—Revalores de 10 pontos, para marinheiros.</p> <p>4.<sup>o</sup> para-EXPERIENCIA—500 metros—A nádo, para amadores.</p> <p>5.<sup>o</sup> para-S. CHRISTOVÃO—1.000 metros—Canoas e 4 pontos, para amadores.</p>	<p>6.<sup>o</sup> para-ENSAIO—500 metros—A nádo, para amadores.</p> <p>7.<sup>o</sup> para-VIRTUOSIDADE—1.000 metros—Oito a 4 pontos, para amadores.</p> <p>8.<sup>o</sup> para-RIO DE JANEIRO—100 metros—A nádo e 4 pontos, para amadores.</p> <p>9.<sup>o</sup> para-PROGRESSO—1.000 metros—E valeres de 10 pontos, para marinheiros.</p> <p>10.<sup>o</sup> para-ANIMAÇÃO—500 metros—A nádo, com valeres de 10 pontos, para amadores.</p>
--	--

**OBSERVAÇÕES**

As inscrições escriptas-se hão na secretaria do club, á rua de S. Christovão n. 111, no dia 28 do corrente, ás 7 horas da noite, e recebem-se por especial favor na rua do General Dias n. 1 C (Carraria), até ás 5 horas da tarde do dia 1.<sup>o</sup>

A lista de inscrição será de 2.000 para os parcos a nádo e de 1.000 para os de embarcações; não poderão realisar-se parcos sem que tenham-se inscriptas pelo menos duas embarcações, e por parcos a nádo, tres pessoas; assim como não se accedem inscrições sem as respectivas joias, sendo estas dirigidas ao 1.<sup>o</sup> secretario.

**CUSTODIO BRAGA, 1.<sup>o</sup> secretario.**

Anúncio do Club Fluminense de Regatas e Natação.  
Diário de Notícias, 12 dez. 1886, p. 4.

Alguns anos depois, em 1892, surgiu uma nova sociedade náutica na região: o Clube de Regatas Fluminense<sup>123</sup>, presidido por Arthur M. T. de Azeredo<sup>124</sup>, com sede na Rua do General Sampaio. A nova agremiação parece ter algum grau de relação com o antigo Cajuense, como se pode ver pelos dirigentes.

**Club de Regatas Fluminense**

**De ordem do Sr. presidente, convido todos os Srs. socios a reunirem-se em assembléa geral, quinta-feira 10 do corrente, ás 7 1/2 horas da noite, na Villa S. Lazaro, a fim de elegerem a directoria definitiva — PAULO EUGENIO BRET, secretario interino.**

Anúncio de fundação do Clube de Regatas Fluminense  
O Paiz, 9 nov. 1892, p. 9.

<sup>123</sup> CLUB de Regatas Fluminense. O Paiz, 9 nov. 1892, p. 9.

<sup>124</sup> Devemos citar que Niterói já anunciara a criação, em 1878, de um clube com o mesmo nome. A iniciativa não avançou, destacando-se mesmo, alguns anos depois, a atuação do Clube de Regatas Niteroiense (MELO, 2020b).

Paulo Eugenio Bret foi um associado do clube pioneiro do Caju. O secretário era um antigo conhecido, J. Bordini. O diretor de regatas também, Augusto Cony. Era semelhante o hábito de encerrar as regatas com provas de iatismo<sup>125</sup>. Promoveu alguns eventos, inclusive um deles na Enseada de Botafogo, mas não teve grande duração. Somente parece ter funcionado em 1893.

Depois dessa iniciativa, o Caju ficou anos sem abrigar uma sociedade náutica. Provavelmente sentiu os já citados desdobramentos da Revolta da Armada e mesmo uma certa queda de prestígio com a mudança do eixo de poder, com a transferência da residência do governante da Quinta da Boavista, em São Cristóvão, para o Palácio do Itamaraty, no Centro, e depois para o Catete, no palácio do antigo Barão de Friburgo (atual Museu da República).

Efetivamente, só no final do século XIX, surgiu na região uma sociedade que teve mais longa trajetória e desempenhou papel mais relevante na modalidade. O Grupo de Regatas Cajuense, criado em 1898, foi inclusive um dos filiados à União de Regatas Fluminense, ao Conselho Superior de Regatas e à importante Federação Brasileira de Sociedades de Remo<sup>126</sup>.

Como foge ao recorte deste estudo, apenas citamos que, em 1902, o Cajuense se transformou no Clube de Regatas São Cristóvão<sup>127</sup>, agremiação que de alguma forma ainda existe, fundida com o São Cristóvão Atlético Clube, criado em 1909, dando origem ao atual São Cristóvão de Futebol e Regatas



Clube de Regatas São Cristóvão. Regatas na Praia do Caju.  
Careta, 24 mai. 1913, p. 22.

<sup>125</sup> A Capital, 20 mai. 1893, p. 4.

<sup>126</sup> Sobre essas entidades representativas do remo, ver Melo (2001) e Santana (2021).

<sup>127</sup> ROWING. O Malho, 8 nov. 1902, p. 20.



Sócios e convidados assistindo regatas na Praia do Caju.  
Caretta, 24 mai. 1913, p. 22.

Enfim, ainda que em menor grau do que ocorreu na Enseada de Botafogo, os clubes náuticos do Caju foram agentes importantes na produção daquele espaço, na conformação de um perfil festivo para a região. Isso fica ainda mais claro quando percebemos que o remo perdeu força naquela faixa do litoral conforme foi mudando a vocação econômica.

No mar, passariam a reinar outros personagens: os pescadores e trabalhadores do porto e da indústria naval.



Praia do Caju, 1915  
<https://diariodorio.com/breve-historia-do-bairro-do-caju/>

### **Paquetá em festa**

- É uma bonita ilha.
- Não duvido.
- Reuniremos uma sociedade pouco numerosa, mas bem escolhida.
- Melhor para vocês.
- No domingo, à noite, teremos um baile.
- Estimo que se divirtam<sup>128</sup>.

Uma última região da Baía de Guanabara merece atenção por ter acolhido, no século XIX, atividades náuticas: a Ilha de Paquetá<sup>129</sup>. Fagerlande (2018) infere que essa que é a segunda maior ínsula da Baía de Guanabara, a partir de meados do século XIX, no cenário de mudanças que marcaram o Rio de Janeiro, tornou-se progressivamente, em especial para um setor das elites, um lugar valorizado para experiências de banhos de mar, esportes náuticos, passeios, veraneio. Anteriormente, mesmo sempre exaltada por sua beleza e aspecto bucólico<sup>130</sup>, abrigou atividades agrícolas e pecuárias, bem como uma fábrica de cal (COARACY, 1965).



Ilha de Paquetá, Marc Ferrez, 1885.

Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Ilha\\_de\\_paqueta\\_1885.jpg](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Ilha_de_paqueta_1885.jpg)

Nesse cenário, não surpreende que Paquetá viesse a abrigar atividades náuticas, pela primeira vez como parte das festividades de São Roque<sup>131</sup>, padroeiro da capela na ilha inaugurada em 1698. Durante anos, por vezes

<sup>128</sup> Extrato de “A Moreninha”, de Joaquim Manuel Macedo, romance lançado em 1844, conhecido como marco inicial do romantismo na literatura brasileira. Ainda que haja polêmicas, é muito veiculada a ideia de que é ambientado numa insula inspirada em Paquetá que, aliás, é também conhecida como Ilha dos Amores.

<sup>129</sup> Na primeira metade do século XX, houve também regatas na região de Ramos (MELO, 2020d). Vale também registrar que foram organizados eventos náuticos na Baía de Sepetiba (MELO, 2020e).

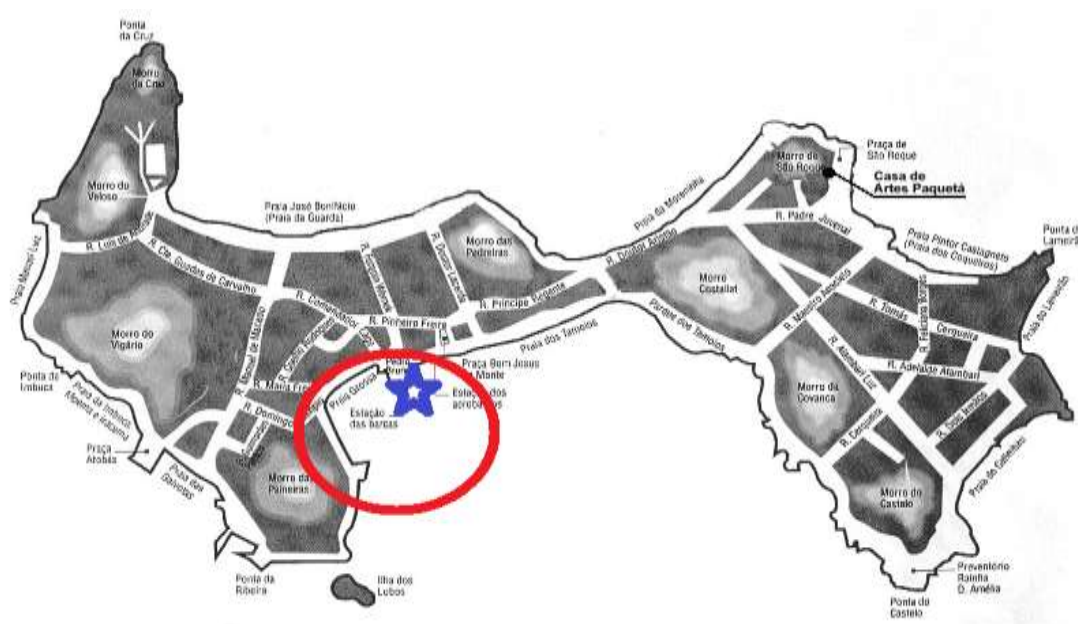
<sup>130</sup> Vale citar que um imaginário sobre a ínsula se reforçou com a publicação do já citado romance de Joaquim Manuel Macedo.

<sup>131</sup> Diário de Notícias, 20 jan. 1871, p. 3. A festa, realizada até os dias atuais, tornou-se muito reconhecida na cidade, registrada por muitos memorialistas e literatos. Ver, por exemplo: Vieira Fazenda (1919).

com ajuda de clubes náuticos, regatas seriam promovidas nessas celebrações<sup>132</sup>.

Foi em 1883 que surgiu a primeira agremiação náutica da Ilha, o Clube de Regatas Paquetaense, formado por moradores e veranistas<sup>133</sup>. Assumiu como presidente, Joaquim Elysio Pereira Marinho, o Barão de Guaby, deputado e futuro Ministro da Marinha; como vice, João da Silva Pinheiro Freire, médico, intendente (vereador) e importante liderança de Paquetá (era, por exemplo, um dos responsáveis pela organização das festas de São Roque); como diretor de regatas, José Pinto de Serqueira, funcionário qualificado do Ministério da Agricultura<sup>134</sup>. Todos eram proprietários de residências na insula.

Na regata inaugural, realizada na Enseada da Praia Grossa, entre os diversos páreos para amadores e profissionais, realizou-se uma prova feminina<sup>135</sup>, a primeira vez que isso ocorreu no Rio de Janeiro, antes mesmo das já citadas experiências semelhantes promovidas no Guanabareense e no Cajuense. Foi uma iniciativa saudada por muitos cronistas<sup>136</sup>. Os jornais deram conta do grande público que se fez presente. A Companhia Ferry fez, inclusive, uma previsão de barcas extras para atender os interessados.



Mapa de Paquetá.

Disponível em: <https://ilhadepaqueta.com.br/mapas-ilha-e-baia/>  
Em vermelho, Enseada da Praia Grossa. Em azul, estação das barcas.

<sup>132</sup> Em 1886, por exemplo, o Clube de Regatas Paquetaense organizou as provas náuticas, oferecendo também um páreo de natação (FESTAS de S. Roque. Gazeta da Tarde, 7 out. 1886, p. 2).

<sup>133</sup> CLUB de Regatas Paquetaense. A Folha Nova, 7 abr. 1883, p. 3.

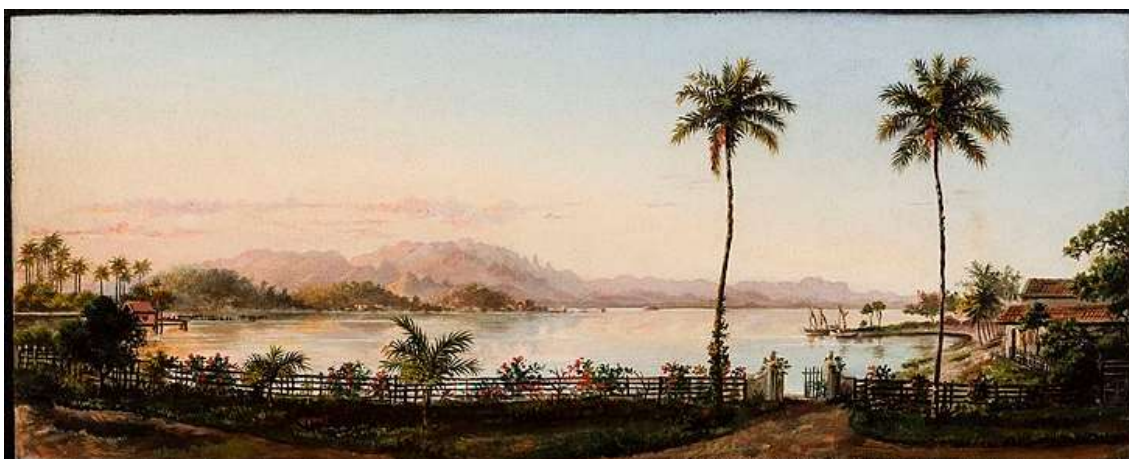
<sup>134</sup> Gazeta de Notícias, 11 abr. 1883, p. 2.

<sup>135</sup> A Folha Nova, 3 mai. 1883, p. 4.

<sup>136</sup> FOLHETIM. A Folha Nova, 17 set. 1883, p. 1.

O Guanabareense, à época presidido pelo Barão do Rio Bonito, José Pereira de Faro, compareceu em peso ao evento inaugural, oferecendo uma embarcação a seus associados, distintamente do que fazia nas regatas do Cajuense. É verdade que no momento em que a agremiação do Caju estava dando seus primeiros passos, a de Botafogo estava se afastando das atividades náuticas. Todavia, não desprezemos a possibilidade de que isso pode indicar um certo perfil societário distinto nas iniciativas náuticas. Os clubes de Botafogo e Paquetá mantinham fortes relações, frequentando e apoiando mutuamente suas realizações. O do Caju ficou sempre mais afastado.

Como ocorrera nas regatas organizadas em Botafogo e no Caju, a ocasião serviu para que se elogiasse a região. Para um cronista, a “formosa Ilha de Paquetá, que tem apenas uma coisa ruim – a viagem para lá”<sup>137</sup>, estava mais bonita do que nunca. No seu olhar, “estava ali representada a fina flor de nossa sociedade, o que ela possui de mais *chic* e galante. A gente não podia se mover”. Outro periodista não poupou tintas: “Estava deslumbrante o espetáculo que apresentava ontem a linda baía da pitoresca Ilha de Paquetá”<sup>138</sup>. Para um terceiro, destacava-se o fato de que “se há uma localidade que se preste a esse gênero de divertimento, é, com certeza, a enseada da pitoresca ilha, em frente à sua graciosa praia em semicírculo”<sup>139</sup>.



Enseada de Paquetá com Serra dos Órgãos ao fundo (atribuído).

Nicola Antonio Facchinetti, óleo sobre tela, 22,4 x 47,3 cm.

Acervo da Pinacoteca do Estado de São Paulo.

De outro lado, as atividades do Paquetaense interferiram na dinâmica local. A bucólica ilha ganhava ares de modernidade e uma movimentação pouco usual. Uma vez mais, vemos as regatas participando do processo de produção do espaço, delineamento de um perfil, estímulo a novas ocupações. Somente as festas de São Roque promoviam tão grande mudança no cotidiano da ínsula. No caso de Paquetá, contudo, talvez possamos falar de grau de

<sup>137</sup> CLUB de Regatas Paquetaense. A Folha Nova, 7 mai. 1883, p. 1.

<sup>138</sup> CLUB de Regatas Paquetaense. Gazeta de Notícias, 7 mai. 1883, p. 2.

<sup>139</sup> PEQUENOS ecos. Revistas Ilustrada, ano 10, n. 409, 1885, p. 2.

interferência. Isso é, já existia em construção uma vocação para o entretenimento que se exponenciava nos dias de eventos.

A despeito dos bons resultados, depois de 1887 já não vemos mais notícias de regatas promovidas pelo Paquetaense. Em 1888, ainda se encontram informações esparsas sobre a agremiação, sua desistência de participar do evento celebrativo da abolição da escravatura<sup>140</sup>, bem como notícias sobre atividades sociais que sempre foram usuais na sua trajetória, como torneios de tiro ao alvo e bilhar<sup>141</sup>.

O clube ainda apareceu no Almanak Laemmert até 1904. Provavelmente, manteve-se como uma agremiação social de funcionamento restrito. As águas da Ilha, por sua vez, continuaram a ser utilizadas para a promoção eventual de regatas, como a já citada do Union de Canotiers em conjunto com os Tenentes do Diabo. Em 1895, foi também bastante divulgado um desafio de iatismo que entrou para a memória como uma das pioneiras ocasiões em que essa modalidade ganhou maior protagonismo (MELO, 2020b).

Paquetá seguiria e segue até hoje representada como espaço privilegiado de entretenimento, ainda que a poluição da Baía de Guanabara tenha interferido no perfil de seus moradores e frequentadores.

## Conclusão

Em 1895, a intensa movimentação do remo na Baía de Guanabara estimulou a busca de articulação entre as sociedades náuticas. Aparentemente por iniciativa do Botafogo, foi fundada a União de Regatas Fluminense<sup>142</sup>, segundo um cronista, contando “com o valioso concurso da Companhia Ferro-Carril Jardim Botânico, que nunca deixa de auxiliar diversões desta natureza no pitoresco bairro de Botafogo”<sup>143</sup>. No seu olhar, “Felizmente, vai entrar numa nova fase o útil e divertido esporte náutico”. A enseada se conformaria cada vez mais como espaço festivo, símbolo de diversão, sinal de modernidade.

A União ainda demoraria dois anos para funcionar plenamente (SANTANA, 2021), mas já era um indício das mudanças. Nos anos finais do século XIX, além das sociedades de menor duração citadas (Luiz Caldas, Sul-Americano, Veteranos), havia dez clubes disputando as regatas na Baía de Guanabara: Icaraí e Gragoatá, de Niterói; Natação e Regatas, Vasco da Gama e Boqueirão do Passeio e um novo Clube Internacional de Regatas, do Centro do Rio de Janeiro; Flamengo, do bairro de mesmo nome; Botafogo e Guanabara, de Botafogo; Grupo de Regatas Cajuense, depois renomeado para Clube de Regatas São Cristóvão, no Caju.

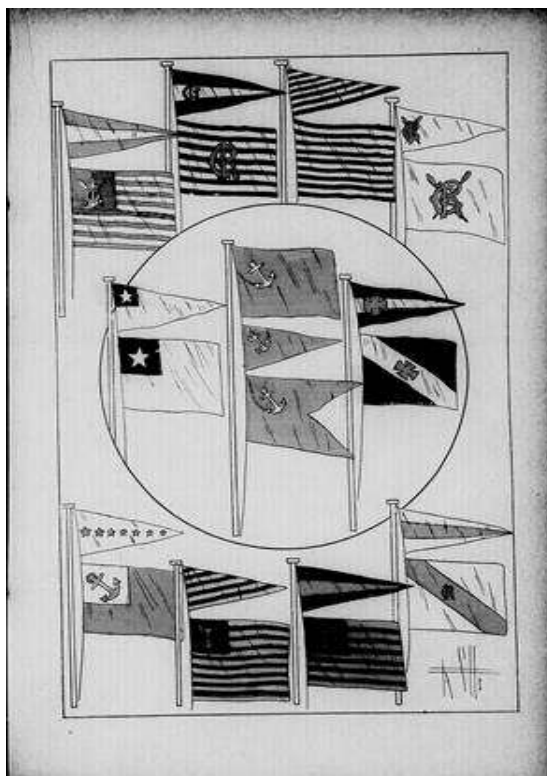
<sup>140</sup> A Época, 16 mai. 1888, p. 2.

<sup>141</sup> CLUB de Regatas Paquetaense. Cidade do Rio, 25 mai. 1888, p. 3.

<sup>142</sup> SPORT. O Paiz, 12 set. 1895, p. 3; SPORT. Gazeta de Notícias, 12 set. 1895, p. 2.

<sup>143</sup> SPORT. Gazeta de Notícias, 12 set. 1895, p. 2.





Flâmulas dos clubes náuticos.  
Almanaque do Garnier, 1903, p. 368.

Se antes, nas zonas Centro e Sul do Rio de Janeiro, apenas a Enseada de Botafogo acolhia regatas, elas já se espalhavam por outras praias, como podemos ver no mapa a seguir.



Planta da cidade do Rio de Janeiro e subúrbios, Ulrik Greiner, [190-?].

Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Em amarelo escuro, a Praia Vermelha. Em vermelho, a Praia de Botafogo. Em azul, a Praia do Flamengo. Em lilás, a Praia da Glória. Em marrom, a Praia da Lapa. Em amarelo claro, a Praia de Santa Luzia.

Tratou-se de um processo que veio se delineando desde meados do século XIX, quando a Baía de Guanabara paulatinamente também adquiriu uma nova função, se delineou um novo perfil: local de festa. Não era mais somente concebida para acolher atividades relativas à segurança e economia, mas também eventos que tinham forte relação com os novos usos do espaço urbano, entre os quais se encontravam os divertimentos públicos, entre eles os esportes náuticos.

O próprio espraiamento do tecido urbano para áreas hoje plenamente integradas à cidade, mas na época consideradas arrabaldes, especialmente o bairro de Botafogo, é marcado pelas novas dimensões dramatizadas pelos esportes náuticos: a valorização de uma vida mais saudável, pública e festiva. Um novo espaço está sendo produzido, enquadrando mesmo o anterior – o Centro, que progressivamente seria relacionado aos negócios. A ocupação de algumas dessas regiões foi marcada por ideias de civilização e progresso, a partir das quais se lançava um olhar específico para a natureza, algo a ser domado e enquadrado a partir de princípios racionais.

As diferenças de produção do espaço ficam de alguma maneira expressas na trajetória dos clubes náuticos. As experiências do Paquetaense se desenvolveram em um lugar já encarado como de entretenimento, exponenciando essa ideia, mas também contrapondo uma representação bucólica que cercava a insula. As iniciativas do Caju não lograram tanto êxito quanto as da Zona Sul, inclusive pelas condições locais – de mais difícil acesso, menos habitado e perfil alterado em função da mudança da vocação econômica.

Já o que ocorreu em Botafogo, com maior intensidade, perdurou durante muitos anos. O bairro que outrora era um arrabalde considerado afastado e de passagem, foi se integrando à dinâmica urbana e se tornando um dos principais sítios de entretenimento público da cidade. Naquela faixa do litoral, que acolhia multidões por ocasiões das regatas, ficou categórico o uso festivo da Baía de Guanabara, sendo o esporte náutico de grande importância na produção desse espaço, no delineamento de seu novo perfil.

Não surpreende que, Pereira Passos, no âmbito das reformas urbanas que protagonizou, tenha promovido grande intervenção no litoral de Botafogo, celebrada com a construção da primeira instalação permanente para os esportes náuticos, o Pavilhão de Regatas, que deixou profundas marcas na memória cidadina e se tornou seu importante espaço de entretenimento.



Pavilhão de Regatas.  
Fotografia / negativo de vidro, papel de gelatina, prata, 24 X 30 cm.  
Domínio Público/Acervo do Instituto Moreira Salles.



Pavilhão de Regatas/Cartão Postal.

Enfim, os clubes náuticos foram agentes relevantes na configuração da Baía de Guanabara como um dos principais lugares de entretenimento público do Rio de Janeiro. Tal relevância somente se reduziria quando houvesse a maior ocupação de uma nova faixa de litoral – as praias oceânicas de Leme, Copacabana, Ipanema e Leblon, algo que se deu também em função de um inchaço populacional dos bairros do litoral das águas preservadas da referida angra, progressivamente poluídas com os dejetos residenciais e industriais, o que a tornou menos adequada para a prática do esporte náutico.

Com essa mudança, as regatas de remo se deslocaram para a Lagoa Rodrigo de Freitas, enquanto as águas da Baía de Guanabara seguiram acolhendo as competições de iatismo. O segundo tema, foi abordado por Melo (2020c). O primeiro, é assunto para estudo já em desenvolvimento.

## Referências

ABREU, Maurício. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 1987.

ABREU, Maurício de Almeida. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. *Geosp - Espaço e Tempo*, v. 4, n. 1, p. 13-25, 2000.

ALVES, Eliana Baptista. *O bairro do Caju: a construção de uma periferia empobrecida*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Rio de Janeiro: Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2007.

BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. Pescadores da Ponta do Caju: aspectos da contribuição de portugueses e espanhóis para o desenvolvimento da pesca na Guanabara. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 20, n. 2, p. 49-69, 1958.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A “Geografia Urbana” como disciplina: uma abordagem possível. *Revista do Departamento de Geografia – USP*, São Paulo, volume especial 30 Anos, p. 92-111, 2012.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Henri Lefebvre: a problemática urbana e sua determinação espacial. *Geosp - Espaço e Tempo*, São Paulo, v. 23, n. 3, p. 458-477, dez. 2019.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o “direito à cidade”. *Direito e Práxis*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, p. 349-369, 2020.

CARVALHO, Anna Maria Fausto Monteiro de. A Baía de Guanabara: os itinerários da memória. *Revista USP*, São Paulo, n. 30, p. 156-169, jun.-ago. 1996.

COARACY, Vivaldo. *Paquetá: imagens de ontem e de hoje*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1965.

ERTHAL, Rui. Geografia Histórica – considerações. *GEOgraphia*, Niterói, ano V, n. 9, p. 29-39, 2003.

FAGERLANDE, Sergio Moraes Rego. Paquetá: os primórdios do Rio de Janeiro como balneário. *Revista Oculum Ensaios*, Campinas, v. 15, n. 2, p. 287-298, mai.-ago. 2018.

LAMEGO FILHO, Alberto Ribeiro. *O homem e a Guanabara*. Rio de Janeiro: IBGE, 1964.

LUCCOCK, John. *Notes on Rio de Janeiro, and the southern parts of Brazil; taken during a residence of ten years in that country, from 1808-1818*. Londres: Samuel Leigh, 1820.

MASCARENHAS, Gilmar. A Geografia dos Esportes: uma introdução. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, n. 35, 1999.

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

MELO, Victor Andrade de. Mulheres em movimento: a presença feminina nos primórdios do esporte na cidade do Rio de Janeiro (século XIX-primeira década do século XX). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 27, n. 54, p. 127 - 152, 2007.

MELO, Victor Andrade. Antes do *club*: as primeiras experiências esportivas na capital do império (1825-1851). *Projeto História*, São Paulo, n. 49, p. 1 - 40, 2014a.

MELO, Victor Andrade. Educação do corpo – bailes no Rio de Janeiro do século XIX: o olhar de Paranhos. *Educação e Pesquisa*, São Paulo, v. 40, n. 3, p. 751 - 766, 2014b.

MELO, Victor Andrade de. As práticas esportivas nas homenagens aos chilenos In: MALERBA, Jurandir; HEYNEMAN, Cláudia Beatriz; RAINHO, Maria do Carmo Teixeira (orgs.). *Festas chilenas: sociabilidade e política no Rio de Janeiro no ocaso do Império*. Porto Alegre: EdiPUCRS, 2014c. p. 113-132.

MELO, Victor Andrade. Entre a elite e o povo: o *sport* no Rio de Janeiro do século XIX (1851-1857). *Tempo*, Niterói, vol. 21, n. 37, p. 208-229, 2015a.

MELO, Victor Andrade. O *sport* em transição: Rio de Janeiro, 1851-1866. *Movimento*, Porto Alegre, v. 21, n. 2, p. 363-376, 2015b.

MELO, Victor Andrade. Enfrentando os desafios do mar: a natação no Rio de Janeiro do Século XIX. *Revista de História*, São Paulo, n.172, p. 299 - 334, 2015c.

MELO, Victor Andrade de. Uma diversão civilizada – a patinação no Rio de Janeiro do século XIX (1872-1892). *Locus*, Juiz de Fora, v. 23, n. 1, p. 81 - 100, 2017.

MELO, Victor Andrade. O espetáculo que educa o corpo: clubes atléticos na cidade de Niterói dos anos 1880. *História da Educação*, Santa Maria, v. 23, e85836, 2019.

MELO, Victor Andrade de. Da Revolta às regatas: o remo e a “reconstrução” de Niterói (1895-1904). *Almanack*, Guarulhos, v. 1, n. 26, p. 1-43, 2020a.

MELO, Victor Andrade. Forjando a capital: as experiências dos primeiros clubes de turfe e remo de Niterói (décadas de 1870-1880). *Tempo*, Niterói, v. 26, n. 1, p. 43-66, 2020b.

MELO, Victor Andrade. Duas capitais, uma experiência em comum: o iatismo na Baía de Guanabara (1906-1923). *Topoi*, Rio de Janeiro, no prelo, 2020c.

MELO, Victor Andrade de. Para o bairro, para o subúrbio, para a nação: a experiência náutica do Olaria Atlético Clube (1915-1930). *Tempo*, Niterói, 2020d. no prelo.

MELO, Victor Andrade de. Diversão no paraíso? Experiências esportivas no bairro de Sepetiba (Rio de Janeiro, décadas de 1940-1970) - na encruzilhada da memória e da história. *Recorde - Revista de História do Esporte*, v. 13, n. 1, p.1 - 74, 2020e.

MELO, Victor Andrade; CHEVITARESE, André Leonardo. Embates na sociedade fluminense: a experiência do Prado Guarany (1884-1890). *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 38, n. 78, p. 235-258, ago. 2018.

MELO, Victor Andrade de; PERES, Fabio de Faria. *Gymnastica no tempo do Império*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2014.

MELO, Victor Andrade de; SANTOS, João Manuel Casquinha Malaia; FORTES, Rafael; DRUMOND, Maurício. *Pesquisa histórica e história do esporte*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2013.

MIYASAKA, Cristiane Regina. *Os trabalhadores e a cidade: a experiência dos suburbanos cariocas (1890-1920)*. Tese (Doutorado em História). Campinas: Unicamp, 2016.

SANTANA, Walmer Peres. *A consolidação do Club de Regatas Vasco da Gama (1898-1906)*. Dissertação (Mestrado em História). Rio de Janeiro: UERJ, 2021.

SANTOS, Sergio Roberto Lordello dos. *Expansão urbana e estruturação de bairros do Rio de Janeiro: o caso de Botafogo*. Dissertação (Mestrado em Ciências). Rio de Janeiro: UFRJ, 1981.

SANTOS JUNIOR, Edilson Nunes dos. *Sobre as águas da Guanabara: transporte e trabalho no Rio de Janeiro do século XIX (1835-1845)*. Dissertação (Mestrado em História). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2016.

SILVA, Joseli Maria; ORNAT, Marcio Jose; CHIMIN JUNIOR, Alides Baptista. O legado de Henri Lefebvre para a constituição de uma geografia corporificada. *Caderno Prudentino de Geografia*, Presidente Prudente, v. 3, n. 41, p. 63-77, jul-dez, 2019.

TORRÃO FILHO, Amílcar. Inútil paisagem: memória e utopia na Baía de Guanabara, de Jean de Léry a Lévi-Strauss. In: FAU/USP. *Espaços Narrados: a construção dos múltiplos territórios da língua portuguesa*. São Paulo, 2012. p. 116-135.

VIEIRA FAZENDA, José. *Revista do IHGB*, Rio de Janeiro, tomo 86, v. 140, 1919.

Recebido em 02 de março de 2021  
Aprovado em 15 de maio de 2021