



## **A Moda e a Cidade na Reforma Pereira Passos<sup>1</sup> Modernidade, velocidade, visibilidade e controle na *Belle Époque* carioca**

Rosane Feijão de Toledo Camargo<sup>2</sup>  
Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ

### **Resumo**

No início do século XX, o Rio de Janeiro passou por grandes transformações urbanas com a Reforma Pereira Passos. As mudanças, no entanto, não se restringiram à parte física da cidade: o desejo de modernização da então capital do país fundou novos hábitos e sensibilidades, ao mesmo tempo que forçava a exclusão de tudo o que fugia de uma idéia estrita de civilização, baseada em padrões europeus. A moda vestida pelas elites também se baseava na cultura européia. Este estudo é uma análise de como a moda se estabeleceu e se firmou a partir de um discurso disciplinar e como ela se presta a reflexões sobre questões centrais da modernidade, como a velocidade e a visibilidade.

### **Palavras-chave**

Moda; Modernidade; Reforma Pereira Passos

### **Corpo do trabalho**

#### **1. Introdução**

A cidade e a moda são fenômenos intrinsecamente ligados à idéia de modernidade: ambas têm um impulso considerável em seu desenvolvimento a partir do Renascimento, no século XIV, mas atingem novos patamares de complexidade a partir da segunda metade do século XIX, influenciando e sendo influenciados pelas novas tecnologias desenvolvidas nesse período. No início do século XX, no Rio de Janeiro, o pensamento moderno definiu os rumos da cidade: o projeto de reforma urbana do prefeito Pereira Passos reformulou as áreas centrais e o sistema viário da recente capital da República, mas, além disso, norteou várias outras transformações, entre elas aquelas que tentavam moldar os hábitos dos habitantes da cidade a padrões europeus, seguindo um modelo que a elite dessa sociedade entendia como “civilizado” – uma elite também em mutação, já que no momento essa elite passava de agrária a urbana.

---

<sup>1</sup> Trabalho apresentado ao Grupo de Trabalho Mediações e Interfaces Comunicacionais do Inovcom, evento do XIII Congresso de Ciências da Comunicação na Região Sudeste.

<sup>2</sup> Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília, Especialista em Comunicação e Imagem pela PUC-Rio e Mestranda em Comunicação Social pela PUC-Rio.



Interessa-me, aqui, analisar como o desejo de modernidade determinou as mudanças no espaço físico da cidade e na sensibilidade dos seus habitantes, e de que forma isso pode ser percebido através de seu vestuário. Apesar de tratar de um intervalo de tempo bastante definido – o período de implantação e manutenção da Reforma Pereira Passos, durante as duas primeiras décadas do século XX – concordo com Tom Gunning (2004, p.33) quando este se refere à modernidade mais como uma nova configuração de experiência, “formada por um grande número de fatores, que dependeram claramente da mudança na produção demarcada pela Revolução Industrial” do que propriamente como um período histórico demarcado.

Mas em que consiste exatamente essa “modernidade”? Será ela realmente uma fase superada? Vivemos mesmo em um tempo pós-moderno, para além do que se definiu como moderno? E será que características que definimos como tipicamente contemporâneas não estariam já presentes em nossa sociedade há um século atrás? A partir das relações que me proponho explorar, veremos que estas questões irão definir o início do século XX como uma fase em que aspectos desses dois tempos se confundem e, assim, definem as relações entre indivíduo e sociedade. A moda, ligada tanto à esfera do indivíduo como à do coletivo, irá oferecer como objeto de análise não somente o vestuário em si, com suas formas e tecnologia próprias, mas também o discurso – um discurso disciplinar – que se estabelece em jornais e revistas da época para que determinadas formas, pertinentes aos ideais de então, sejam propagadas e adotadas.

Neste trabalho, pretendo abordar questões referentes à modernidade a partir de dois aspectos que me parecem centrais: a experiência da velocidade – que engloba reflexões sobre aceleração, mobilidade e circulação – e a visibilidade, desejada ou impingida, apontando a cidade como espaço privilegiado para a constituição dessas análises e a moda como fenômeno emblemático inerente a ela.

## **2. Modernidade e velocidade**

As máquinas a vapor, que definiram a Revolução Industrial na Inglaterra, no final do século XVIII, foram a principal fonte de propulsão da modernidade. Aplicadas inicialmente à indústria têxtil, transformaram a velocidade de produção de tecidos, influenciando na relação de oferta e procura, nos produtos derivados dessa produção e, é claro, nas forças sociais aí envolvidas. Mas tal tecnologia iria ainda incidir mais fortemente sobre a vida cotidiana da população do século XIX quando aplicada aos meios de transporte, e, conseqüentemente nas formas de comunicação, imprimindo uma



aceleração inédita à circulação de pessoas, produtos e informações. “Já se dava ênfase à velocidade antes do advento do vapor; no entanto, agora, ela havia se tornado imperativa” (BRIGGS e BURKE, 2006), dizem-nos os autores de *História Social da Mídia*, ao comentarem a revolução que derivou dessa fonte de energia. Mas a modernidade tornava imperativo também se habituar a esta velocidade, adaptar-se a ela, e, assim feito, desejá-la cada vez mais intensa.

Esse desejo, o desejo da velocidade, está entre os principais fatores que alimentaram as buscas de novas tecnologias, com a energia do vapor dando lugar à da eletricidade e aos derivados de petróleo, e as novas invenções como o telégrafo e o telefone criando possibilidades inéditas nas comunicações. No início do século XX os automóveis instauraram um novo ritmo nas cidades e a preocupação com a facilidade de circulação dos veículos passou a gerenciar o sistema viário: quanto mais livres e desobstruídos os caminhos, maior a rapidez para percorrê-los.

A reforma urbana do Rio de Janeiro foi pensada justamente para facilitar a circulação, a partir da modernização do porto, tornando-o mais apto a receber o fluxo externo – de passageiros e mercadorias –, e do traçado de novas vias, mais largas e francas, articuladas diretamente com o porto. Mas o traçado racional e geométrico que criou as novas avenidas atendeu também a outros objetivos – entre eles o de controle, que analisarei mais adiante – e impôs o que Deleuze e Guattari chamam de “segmentaridade mais dura”, substituindo as formações morfológicas relativamente flexíveis da configuração anterior do centro urbano por essências ideais, mais fixas. Deleuze e Guattari citam o exemplo do Império Romano, “que comporta um desenho geral dos campos e das praças fortes, uma arte universal de ‘demarcar por traçados’, um planejamento territorial, uma substituição dos lugares e territorialidades pelo espaço, uma transformação do mundo em cidade” (1996, p. 88), impondo, assim, através de uma razão de Estado linear ou geométrica, uma segmentaridade mais dura do que as das sociedades ditas primitivas, nas quais os segmentos ainda preservariam a “faculdade de brotar”, mantendo uma relação dinâmica com segmentações em ato, capazes de se fazerem e se desfazerem.

As transformações radicais operadas na zona central do Rio pelo poder do Estado visavam substituir uma ocupação “des-ordenada”, ou seja, que há muito havia fugido da ordem desejada pelas elites dirigentes (talvez pela própria modificação dessa elite). Os becos e ruelas da cidade colonial, apesar de intensamente povoados – ou, talvez, justamente por isso –, imprimiam-lhe um ritmo lento, estanque, incompatível



com o desejo de mobilidade reclamado pelo capital que dependia da circulação para fazer valer a sua força – uma circulação física e não, como hoje, “gaseificada”<sup>3</sup>. Pode parecer haver aqui certo paradoxo, ao relacionarmos esta configuração mais antiga da cidade, qualificada acima como estanque, às formações morfológicas flexíveis, mas flexibilidade, aqui, tem mais a ver com possibilidade de mudança do que com velocidade.

Num sentido inverso, ou seja, absolutamente inflexível e impermeável a mudanças, temos o projeto de remodelação que foi levado a cabo pelo Prefeito Pereira Passos. Nada, nem ninguém, poderia desviar o traçado preciso das novas avenidas, como, por exemplo, o da Avenida Central, criada para ser o grande símbolo de progresso e de civilização. João do Rio a descreve em uma crônica de 1912, intitulada *Chegada de um estrangeiro ao Rio*, na qual narra o possível deslumbramento de um europeu, recém-chegado à cidade, ao lançar o olhar pela janela do quarto do hotel e ver a Avenida, anteriormente descrita como “um *boulevard* iluminado como para uma festa”: “Cheguei à janela e os meus olhos dominaram um espetáculo magnífico, a fulguração da Avenida. Aquela rua era uma apoteose permanente e um símbolo”<sup>4</sup>.

A reforma de Pereira Passos não foi um plano diretor para a cidade, para toda a cidade. Ela se restringiu a uma área específica: o centro, não exatamente o centro geográfico, mas o centro produtor de significado, ou, para usar o mesmo termo de Deleuze e Guattari, o “centro de significância” (1996, p. 87), como também o era, nessa época, o Rio em relação ao país. É certo que as mudanças foram aplicadas pelo Estado, mas as idéias que as direcionaram partiram das crenças e desejos de alguns setores da sociedade que naquele momento constituíam a sua elite. Todo um agenciamento se produziu a partir dessas crenças (no progresso, na ciência, na superioridade do modelo europeu) e desses desejos (de modernidade, de velocidade, de visibilidade), que, disseminados principalmente pela imprensa, mas também pela literatura e outras manifestações culturais, acabaram formando uma corrente ou um fluxo de forças que permitiu ao Estado exercer o seu poder e levar a reforma a cabo.

Isso é muito bem demonstrado pelos atos cotidianos, entre os quais a construção da aparência pessoal é um exemplo de grande força. Houve um tempo em que o poder

---

<sup>3</sup> Hoje temos a possibilidade de funcionamento de grande parte da economia através de circulação de informações que não exigem um deslocamento no espaço. A expressão “gaseificada” se refere a isso e se baseou no texto *Post-scriptum sobre as sociedades de controle*, de Gilles Deleuze in *Conversações*, p. 221.

<sup>4</sup> *João do Rio por Renato Cordeiro Gomes*, p.83.

central dos Estados nacionais editava “leis suntuárias”, que prescreviam o que cada indivíduo poderia usar, a partir de seu pertencimento a determinada classe ou ranking social. Nas sociedades modernas, no entanto, isso não faz mais sentido, e se as escolhas relativas às roupas e acessórios se dão a partir da possibilidade de compra de cada um, elas são principalmente dirigidas pelas informações veiculadas pelos meios de comunicação. Ou seja, as escolhas estão diretamente ligadas ao acesso às informações: são as informações que, quer se queira ou não, definem as escolhas. Ninguém é formalmente obrigado a mudar a forma como se veste, tal decisão é tomada individualmente, embora as linhas gerais, que a mídia costuma chamar de “tendências”, sejam definidas macropoliticamente.

Houve grande mudança nos trajes ocidentais femininos nos primeiros anos do século XX, uma mudança molar, conseqüência da propagação de um fluxo das crenças e desejos moleculares. Os novos trajes passaram a atender à idéia de mobilidade, compondo um corpo mais leve e, portanto, mais veloz. As diversas silhuetas experimentadas pelas mulheres durante o século XIX estavam carregadas de símbolos que as definiam como seres frágeis, estáticos, passivos e dependentes. Todas elas tinham em comum a manutenção de uma cintura muito fina, definida por uma peça íntima, o espartilho, que diminuía a capacidade respiratória e tolhia boa parte dos movimentos. Juntem-se a isso ombros caídos, cavas muito estreitas, saias pesadas, recheadas de anáguas mais pesadas ainda e fica fácil entender como tal figura se contrapõe à idéia de dinamismo (Fig. 1). No entanto, na década anterior ao início do século XX isso começa a mudar: por volta de 1890 todas as pesadas estruturas que mantinham as saias armadas e volumosas já tinham desaparecido do guarda-roupa feminino. Elas, as saias, agora deslizavam rente ao corpo e se abriam abaixo da linha dos quadris para tomar a forma de “sino” ou, mais tarde, em 1900, a de “tulipa” (Fig.2).



**Figura 1:** Silhueta típica de meados do século XIX: ombros caídos e cavas apertadas, que diminuem os movimentos dos braços, cintura moldada pelo espartilho e saia ampla, sustentada por com uma anágua estruturada dando-lhe o formato de “balão”.

**Fonte:** BOUCHER, 1996, p. 359.



**Figura 2:** À esquerda, saia “sino”, de 1895. À direita, vestido de 1900, de aparência mais leve e longilínea, cuja parte inferior tem a forma de “tulipa”.

**Fonte:** RUPPERT et alii, 1996, p.285 e 289.



Por volta de 1910, o espartilho deixa de ser uma peça fundamental do vestuário feminino, apesar das tentativas da indústria de mantê-lo em circulação, dando-lhe novas formas e nomeando-o “anatômico” ou “científico”. De nada adiantou: estava claro que a peça que oprimia cintura, busto e quadris era incompatível com os novos ideais de mobilidade que o corpo vinha adquirindo. A fluidez se instaura na moda e a silhueta das mulheres modernas passa a ser definida por um vestido de linhas simples e estreitas, ajustado logo abaixo do busto, mas totalmente solto a partir daí (FIG. 3). Foi o estilista Paul Poiret que lançou o novo modelo de vestidos de cintura alta, logo abaixo do busto, francamente inspirado nos exóticos figurinos orientais desenhados por Leon Bakst e apresentados durante a temporada européia do Balé Russo de Sergei Diaghilev na capital francesa, entre 1909 e 1911.



**Figura 3:** Vestidos de Paul Poiret, 1908.

**Fonte:** BAUDOT, 1997, p. 22

Na capital brasileira as idéias parisienses foram rapidamente assimiladas, afinal estavam perfeitamente de acordo com aquelas propagadas com a reforma da cidade: para espaços públicos mais amplos, arejados e de fácil circulação, roupas mais leves, que deixavam o corpo ainda mais livre do que as anteriores, além, é claro, de seguirem as “tendências” européias.

## **2. Visibilidade e Controle**

Símbolo de modernidade, sem dúvida, mas, ao que parece, a Avenida Central incorporava ainda muitos outros significados. Não seria ela, também, um símbolo de poder do novo governo e de sua determinação? Afinal, para que seus 1800 metros fossem construídos, foram desapropriadas e demolidas 590 edificações e reloteados, vendidos ou permutados os terrenos, num prazo de apenas vinte meses. Uma pequena amostra dessa força pode ser vista no trecho da planta que mostra o traçado da

nova avenida sobre a antiga malha urbana: o traçado preto indica lotes e ruas antes da construção da Avenida; os traços vermelhos desenhavam as ruas a serem executadas pelo Governo Federal e as manchas amarelas são as projeções de terrenos federais a serem utilizados para construções diversas (FIG. 4).



**Figura 4:** Trecho da planta da Avenida Central, entre a rua de Santo Antônio e a rua do Ouvidor.

**Fonte:** O Álbum da Avenida Central, 1983, anexo: “Plantas da Avenida Central”.

Não se pode esquecer que o projeto da reforma e sua concretização aconteceram num momento de afirmação de uma nova forma de governo: o Brasil tinha se tornado uma república havia apenas pouco mais de uma década e a mudança do sistema político aconteceu após o fim de um outro sistema ainda mais arcaico do que a monarquia: a escravidão. A corrida para a modernidade precisava se afirmar não só internamente: era necessário que ela também fosse reconhecida a nível mundial. Era considerado fundamental que o Brasil moderno vibrasse em harmonia com Paris, então modelo de civilização para todo o mundo ocidental, formando como que uma força centrífuga, através da qual os poderes privados e públicos convergissem para o pensamento das camadas dominantes, alcançando para a cidade em que viviam e, por conseqüência, para si mesmos, o desejado status de civilizados.

A questão da visibilidade é, aqui, crucial: é por ela que passam muitas questões referentes à modernidade e ao poder e suas estratégias de controle. Ela é fundamental, por exemplo, para se entender o porquê dos trinta e três metros de largura da Avenida





Central – na época da sua construção, uma dimensão inédita para o país –, que substituiu a acanhada rua do Ouvidor como “principal índice simbólico da cidade” (SEVCENKO, 1998, p. 522). Tudo ali magnificava a experiência da visão: seu traçado absolutamente retilíneo, que abria uma enorme perspectiva ao olhar; a iluminação feérica proporcionada pelos modernos globos elétricos da iluminação pública; as vitrines de ares cosmopolitas, e, é claro, o cuidado com a aparência das pessoas que por ali passavam. Assim como os índices de progresso deveriam estar presentes neste espaço, dali tentava-se banir todo e qualquer elemento destoante, ou seja, tudo o que pudesse despertar nas elites republicanas sentimentos de vergonha e indignação, ou seja, tudo o que se referia ao passado e às tradições julgados “bárbaros”, aos grupos populares e a todos os sinais de sua presença. Pereira Passos, decretou, então, uma série de normas “civilizadoras”, em franco antagonismo com as práticas tradicionais populares, entendidas como atrasadas e até mesmo perigosas. Segundo André Nunes de Azevedo (2003, p. 50), entre outras coisas, o prefeito

proíbe que se cuspa na rua e nos bondes, proíbe a vadiagem de caninos, proíbe que se façam fogueiras nas ruas da cidade, que se soltem balões, proíbe a venda ambulante de loterias, de exposição de carnes à venda nas ruas, também proíbe o trânsito de vacas leiteiras na cidade e andar descalço e sem camisa.

Pode-se perceber que tais normas diziam respeito especialmente aos espaços públicos, que, nas áreas reformadas, amplamente favoráveis ao olhar, tornam a vigilância muito mais propícia. Segundo Deleuze (1992, p. 220), as sociedades de controle passam a substituir as sociedades disciplinares depois da segunda guerra mundial, sendo uma das características destas últimas as “formas ultra-rápidas de controle ao ar livre, que substituem as antigas disciplinas que operavam na duração de um sistema fechado”. No entanto, o que podemos perceber é que já no início do século XX (ou desde meados do século XIX, na Europa, se nos remetermos à reforma parisiense de Haussmann, inspiradora da reforma carioca) esse controle ao ar livre já estava sendo colocado em prática. Os espaços públicos abertos, inaugurados neste período, favoreciam um olhar diferente do panóptico de Jeremy Bentham: os passantes que desfilavam pela Avenida Central, no Centro do Rio, sabiam que estavam sendo ou que poderiam estar sendo observados. E não por um, mas por diversos pares de olhos, distribuídos por toda a Avenida: guardas municipais, colunistas sociais e outros passantes como eles mesmos, o que fazia de cada um, simultaneamente, algoz e vítima



desse sistema, um sistema que se mostra tanto disciplinar como de controle (RODRIGUES, 2006, p. 53).

Freqüentemente a Avenida Central é comparada a uma passarela onde desfilava a elite republicana: “os rapazes no rigor *smart* dos trajes ingleses, as damas exibindo as últimas extravagâncias dos tecidos, cortes e chapéus franceses” (SEVCENKO, 1998, p. 23). As revistas mundanas e os colunistas sociais da grande imprensa incitavam a população afluyente para esse desfile de modas, no qual a classe dominante exibia o que Renato Ortiz (2001, p. 30) chama de uma “cultura ornamental”, assumindo valores que permitia a ela se perceber como parte da humanidade ocidental avançada. Mas Ortiz não se referia apenas ao culto à aparência, que valorizava o chique europeu: segundo ele, também na esfera política, “a doutrina liberal se transforma em valor ostentatório, o que em princípio asseguraria o pertencimento da burguesia nacional aos ideais de civilização e acomodaria na consciência da classe dominante o atraso brasileiro em relação aos países centrais”. É grande a preocupação de tornar a modernização do país aparente e talvez por isso os trabalhos estivessem sendo feitos muito mais nas fachadas do que nas estruturas. É sintomático, por exemplo, que a forma instituída para definir as construções que iriam se instalar ao longo da Avenida Central tenha sido um concurso de fachadas, que permitia aos projetos aprovados fazerem no interior dos edificios a planta que quisessem. Ou seja, o que importava era a parte da construção que ficava exposta à visão de todos, ficando para segundo plano a parte funcional do imóvel. Os projetos premiados tinham como denominador comum o ecletismo, estilo bastante decorativo, com referências a períodos do passado, que tinha marcado a arquitetura europeia durante o século XIX. A idéia do concurso de fachadas, que também já havia sido aplicada em Paris, na época de Luis XIV, para a construção da *Place Vendôme* e, durante o Império Napoleônico, para a *Rue de Rivoli*, pareceu aplacar certos temores em relação ao “mau-gosto e incompetência dos mestres de obras” que, segundo Olavo Bilac, vinham construindo “casas novas (...) ainda mais feias que as antigas”. Conclui ele em sua crônica na revista *Kosmos*, em abril de 1904:

Uma avenida precisa de prédios bem construídos, elegantes ou suntuosos. Casas tortas e feias, em ruas largas, são como vilões na corte: todos os defeitos se lhes exageram. E, se vamos encher a avenida de prédios de cacaracá, melhor será que nos deixemos de sonhos, e que nos contentemos com um beco das Cancelas e com a travessa do Ouvidor!... O que me aplacou o susto foi o ato louvabilíssimo do governo, estabelecendo leis rigorosas para as novas



construções e abrindo esse belo concurso de fachadas, cujo resultado excedeu as mais otimistas previsões.<sup>5</sup>

A mesma lógica guiava o grande interesse das camadas burguesas pelos artigos de moda, que davam conselhos para a construção da aparência pessoal, especialmente para aqueles que freqüentavam o centro urbano: as roupas e acessórios (chapéus, sapatos, sombrinhas, leques e uma infinidade de outros itens) deveriam ser cuidadosamente escolhidos de forma a comporem uma imagem europeizada, uma “fachada” afrancesada, mesmo que isso implicasse sacrifícios tão penosos como o uso de grossas lãs inglesas em nosso clima tropical. A distinção – ou a visibilidade – que a moda proporcionava parecia, no entanto, compensar esse sofrimento: além de despertar admiração por onde passavam, os mais elegantes eram citados em notas e colunas nos jornais e revistas e, assim, se tornavam dignos de constarem entre os “Trezentos de Gedeão” de Olavo Bilac – espécie de lista de celebridades que freqüentavam os divertimentos mais caros da capital –, ou de receberem o título de “encantadores”, que João do Rio dava àqueles que o mereciam, “pela delicadeza de maneiras, pela segurança de só quererem ser amáveis e gentis, pela continuidade de mostrar na vida apenas o lado frívolo e brilhante, pelo heroísmo sem esforço de manter a sociedade e o convívio elegante”.<sup>6</sup> O reverso, as sanções que a falta de atenção à moda, poderia levar os indivíduos ao ridículo ou à indiferença, levando-os à exclusão dos grupos citados, ou até mesmo, à marginalidade, ou seja, à não-participação do seu grupo social de origem.

O desejo de ver e ser visto vai, portanto, ao encontro das novas formas de controle que se desenvolveram em espaços abertos, e que se tornaram tão mais efetivas quanto mais amplos e transparentes se tornaram estes espaços. A reforma do Rio de Janeiro trouxe à cidade novas e modernas formas urbanas, que se, por um lado, pareciam proporcionar às camadas que usufruíam desse espaço novos prazeres e novas liberdades, “também passaram a integrar mecanismos de controle que rivalizavam com os mais duros confinamentos” (DELEUZE, 1992, p. 220).

É importante frisar que esse controle não é apenas aquele mantido pelos órgãos oficiais, policiais: é algo muito mais diluído e sutil, que implicava uma disciplina que podia partir de espaços de lazer como revistas de variedades, artigos cômicos ou colunas destinadas à moda. As informações aí veiculadas, mesmo que disfarçadas sob a forma

---

<sup>5</sup> Revista Kosmos, vol. 1, nº 4, abril de 1904 citada por Gilberto Ferrez, *A Avenida Central e seu Álbum*, in *O Álbum da Avenida Central*, p. 16.

<sup>6</sup> João do Rio, *Os encantadores* in *João do Rio por Renato cordeiro Gomes*, p. 176



frugal e anedótica tinham um caráter educativo, com suas sanções e prêmios próprios. A moda se amolda muito bem às sociedades disciplinares porque suas formas estão sempre em mutação, exigindo informação constante, ou uma “formação permanente” e uma “avaliação contínua”, para usar os termos de Deleuze ao falar do regime das escolas (DELEUZE, 1992, P. 225).

Termino ainda citando esse mesmo autor, reafirmando que, apesar do sentimento de encurralamento dado pela conscientização de que até mesmo nosso prazer pode ser usado para nos controlar, “não se deve temer ou esperar, mas buscar novas armas” (DELEUZE, 1992, p. 220).



## Referências

- AZEVEDO, André Nunes de. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. In: **Revista Rio de Janeiro**, nº10, maio-agosto 2003. Rio de Janeiro: UERJ/LPP/Fórum-Rio.
- BAUDOT, François. **Poiret**. Paris : Éditions Assouline, 1997.
- BOUCHER, François. **Histoire du costume en Occident**. Paris: Flammarion, 1996.
- BRIGGS, Asa e BURKE, Peter. **Uma História Social da Mídia – de Gutenberg à Internet**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed, 2006.
- DELEUZE, Gilles. **Conversações, 1972 – 1990**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1992.
- DELEUZE, Gilles e GUATTARI, Felix. **Mil Platôs – Capitalismo e Esquizofrenia, volume 3**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1996.
- FERREZ, Gilberto. **A Avenida Central e seu Álbum in O Álbum da Avenida Central** (edição especial para João Fortes Engenharia S.A.). São Paulo: Editora Ex Libris Ltda, 1983.
- GUNNING, Tom. O retrato do corpo humano: a fotografia, os detetives e os primórdios do cinema. In: CHARNEY, Leo e SCHWARTZ, Vanessa (orgs.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac & Naify, 2001.
- JOÃO DO RIO. **João do Rio por Renato Cordeiro Gomes** (Coleção Nossos Clássicos). Rio de Janeiro: Agir, 2005.
- ORTIZ, Renato. **A Moderna Tradição Brasileira**. São Paulo: Brasiliense, 2001.
- RODRIGUES, José Carlos. **Comunicação e Significado – Escritos Indisciplinares**. Rio de Janeiro: Mauad X: Ed. PUC-Rio, 2006.
- RUPPERT, Jacques, et alii. **Le costume Français**. Paris :
- SANTOS, Paulo F. Arquitetura e Urbanismo na Avenida Central in **O Álbum da Avenida Central** (edição especial para João Fortes Engenharia S.A.). São Paulo: Editora Ex Libris Ltda, 1983.
- SEVCENKO, Nicolau. Introdução. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil – volume 3**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- \_\_\_\_\_. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil – volume 3**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.