

História Unisinos

E-ISSN: 2236-1782

efleck@unisinos.br

Universidade do Vale do Rio dos Sinos

Brasil

Pacheco, Elsa; Fernandes Alves, Jorge
Paisagem, memória e transportes urbanos. O Rio de Janeiro segundo João Chagas
(1897)

História Unisinos, vol. 15, núm. 2, mayo-agosto, 2011, pp. 243-255
Universidade do Vale do Rio dos Sinos
São Leopoldo, Brasil

Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=579866827011>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais artigos
- ▶ Home da revista no Redalyc

Paisagem, memória e transportes urbanos. O Rio de Janeiro segundo João Chagas (1897)

Landscape, memory and urban transport. Rio de Janeiro by João Chagas (1897)

Elsa Pacheco¹
elsap@letras.up.pt

Jorge Fernandes Alves²
jfalves@letras.up.pt

Resumo. Este artigo procura evidenciar as novas formas de percepção da paisagem e de fruição do espaço urbano permitidas pela irrupção do transporte urbano sobre carril, com base num texto de memórias sobre o Rio de Janeiro publicado em 1897 por João Chagas, português, escritor, jornalista e importante político republicano. João Chagas assume um estatuto de *flâneur* e apresenta uma leitura surpreendente do seu primeiro dia na cidade, com particular incidência no efeito do “bond” (*tramway*). A utilização do “bond” permite-lhe captar a cidade em relance, na cadência de um movimento acelerado, tanto pelas ruas da cidade antiga como pelas alamedas da cidade em expansão, colhendo, desta forma, impressões gerais sobre a civilização urbana da capital do Brasil.

Palavras-chave: viagem, paisagem, memória, transporte urbano.

Abstract. This article seeks to highlight the new forms of landscape perception and enjoyment of the urban space made possible by the appearance of urban transport on rails, based on a text of memories about Rio de Janeiro published in 1897 by João Chagas, a Portuguese writer, journalist and important Republican politician. João Chagas assumed the status of a *flâneur* and presents a striking reading of his first day in town, particularly focusing the effect of the tram. The use of the tram allowed him to capture a glimpse of the city at an accelerated pace, observing both the streets of the old town and the avenues of the growing city. In this way, he describes overall impressions of urban civilization in the capital of Brazil.

Key words: travel, landscape, memory, urban transport.

¹ Faculdade de Letras da Universidade do Porto (CEGOT). Professora Associada do Departamento de Geografia.

² Faculdade de Letras da Universidade do Porto (CITCEM). Professor Catedrático do Departamento de História.

A percepção da cidade produz-se numa simbiose em que o processo de descoberta individual repercuta a influência de representações colectivas que, caldeando estereótipos e expectativas, fornecem chaves de leitura para a decifração do espaço social. A essa simbiose não escapa o viajante, qualquer que seja o seu estatuto, mas a sua capacidade de apropriação articula-se naturalmente com outros factores (pessoais e materiais) que lhe permitem, em diferentes níveis, reconhecer as diversas espacialidades e temporalidades que marcam a paisagem urbana em questão.

Nos finais do século XIX, os equipamentos de transporte colectivo sobre carris (de tracção animal, a vapor e, depois, a electricidade) introduziram nas deslocações o progresso tecnológico de proximidade, gerando fenômenos de aceleração do quotidiano, de novos ritmos de vida e de organização do espaço (Giucci, 2001, p. 1072-1074). A rede de transportes, nas suas múltiplas conexões e nos efeitos de ampliação do tempo disponível, diversifica os destinos, dá acesso ao giro contínuo, estimula a vontade de viver, conhecer e participar, aprofundando as diferenças entre o rural e o urbano. A cidade, fruída através desse transporte que voltea no miolo urbano e liga às periferias, torna-se outra, visualiza-se através de um jogo de silhuetas, do contraste entre luzes e sombras, que surpreendem o visitante em circulação.

Neste quadro, procuramos recuperar, através do presente artigo, as atitudes e as formas de percepção do Rio de Janeiro, nos finais do século XIX, sob um estatuto especial, o de *flâneur*, aproveitando para o efeito uma obra inesperada de João Chagas (Rio de Janeiro, 01/09/1863 – Estoril, 28/05/1925), o pequeno volume intitulado *De bond – Alguns aspectos da civilização brasileira*, editado em 1897. Trata-se do célebre republicano envolvido na malograda revolta republicana de 31 de Janeiro de 1891, no Porto, jornalista e conspirador assumido e resoluto, com múltiplas obras de carácter político, entre justificações, memórias do degrado (pela ligação à revolta), fugas, exílios e textos de combate à monarquia, a que se seguiria, com a implantação da República, uma vida de diplomata em Paris, tendo sido, em 1911, chamado à chefia do primeiro e efémero governo constitucional do novo regime.

Por 1895, João Chagas, depois de amnistiado, realizou uma viagem ao Brasil, com claras conotações políticas para contactos discretos com republicanos, mas a cuja viagem quis conferir uma imagem pública de lazer, da qual resultou um livro de viagem, assumindo-se então como mero *flâneur* que procura apenas captar traços da civilização.

Numa altura em que as viagens se legitimavam por razões de trabalho ou de pesquisa científica, emergia, numa fase pré-turística, o *flâneur*, palavra com co-

notação inicialmente negativa, pois pode traduzir-se por mandrião ou vadio, mas que a literatura francesa, por iniciativa de Baudelaire, adoptou para designar aquele que caminha pela cidade para experimentar, conhecer, captar a natureza da vida urbana e da modernidade emergente, num misto de curiosidade etnográfica, histórica, sociológica, mas, sobretudo, com motivações literárias. Designação assumida depois para qualificar um observador da urbanidade, consistindo, pois, no exercício de deambular pelas ruas da cidade, sem obrigação, mas apenas em busca do conhecimento dos contrastes sociais e da valorização artística das pequenas e das grandes coisas, com preocupação particular na observação das pessoas e das suas práticas, penetrando tanto nos lugares populares como nos espaços elitistas, numa forma peculiar de observar a paisagem e suas mudanças. Praticar a arte de “flanar”, no francêsimo aplicado por João do Rio,

é ser vagabundo e reflectir, é ser basbaque e comentar, ter o vírus da observação ligado ao da vadiagem. Flanar é ir por aí, de manhã, de dia, à noite, meter-se nas rodas da populaçā [...] gozar nas praças os ajuntamentos defronte das lanternas mágicas, conversar com os cantores de modinha das alfúrjas da Saúde, depois de ter ouvido dilettanti de casaca aplaudirem o maior tenor do Lírico numa ópera [...]. Flanar é a distinção de perambular com inteligência. Nada como o inútil para ser artístico (Rio, 1908, p. 5).

Querendo revelar sensibilidade de *flâneur*, não terá sido por acaso que João Chagas elegeu *De bond* como título principal, pois toda a narrativa nos revela a afirmação do novo modo de transporte usado no Rio de Janeiro, apresentado como uma conquista do progresso, estruturante para o crescimento espacial da cidade, para a diferenciação urbana e para a massificação das deslocações, permitindo, num processo dinâmico e variável, produzir novas formas de organização do espaço social, ou seja, novas espacialidades. Assumidamente livro de viagens, o texto, no entanto, da viagem marítima apenas nos reserva o deslumbramento dos passageiros do transatlântico com a paisagem natural à chegada ao Rio de Janeiro, esquecendo toda a travessia atlântica até aí, para se concentrar depois nas deambulações pelas ruas da cidade e seus momentos de observação, num novo paradigma de paisagem, fornecida por novo padrão tecnológico: sonda a cidade em menos de 24 horas, utilizando os modos de transporte disponíveis e captando imagens das pessoas, das ruas, das praças e dos lugares, em imagens recriadas à medida do passageiro que é e à velocidade do *bond* em que se transporta.

Chagas dá-nos, assim, conta circunstaciada do seu primeiro dia de estadia no Rio, em cerca de 86 páginas (num total de 201 p.), com essa fixação surpreendente nos sistemas de transportes urbanos, ficando as restantes páginas para considerações gerais sobre as impressões captadas ao longo dos restantes dias, cujas deambulações, com a excepção do resumo do segundo dia, oculta, deixando apenas um rastro vago, apenas indicado pelas alusões a alguns episódios, sem a preocupação descritiva do miolo urbano que registou no primeiro dia. Não teve tempo, nesse primeiro dia, para se aperceber do espaço de interacção social que o *bond* propiciava através das conversas e discussões do quotidiano, como notaria Gilberto Freire, nem conhecia o conceito de sociabilidade que Georg Simmel introduziria em 1910 (Alcântara Júnior, 2005, p. 38), se bem que na viagem do segundo dia tivesse já uma longa discussão com um argentino sobre a natureza social do povo brasileiro. De qualquer modo, o seu texto, enquanto leitura de um estrangeiro (embora com raízes no Rio, onde nasceu, mas partindo muito jovem para Portugal), é de uma enorme riqueza, nomeadamente para o estudo do impacto dos transportes num centro urbano em forte expansão como era o caso do Rio de Janeiro, tópico este sobre o qual nos debruçaremos essencialmente, deixando de lado neste artigo outros aspectos sobre os quais Chagas discorre ao longo do livro, da comida à dança, da emigração ao comércio.

A cidade que recebia Chagas tinha-se tornado recentemente a capital de uma República Federal (1889), processo ainda efervescente e por isso sujeita a larga turbulência política e agitação de ruas, incluindo forte xenofobia anti-portugueses (Edmundo, 1938, p. 627). O Rio de Janeiro assistia, nessa viragem do século, a significativas transformações sociais e económicas que se traduziram no incremento rápido da sua capacidade de polarização (Meade, 1997, p. 46). Núcleo comercial e financeiro do Brasil, o Rio constituía um espaço atractivo para actividades industriais e para o comércio, apetecível para viver e gerar riqueza, o que desencadeou correntes migratórias internas e externas (a população cresceu na ordem dos 90% entre 1872 e 1890, ano em que contava já com mais de meio milhão de habitantes (Weid, s.d., p. 4)). Registou um processo de expansão repartido entre o centro da cidade (em renovação), a zona Norte (das classes trabalhadoras mais pobres) e os subúrbios: em 1872 contava com 63,2% do total da população no centro, 15% na zona Norte e 15,1% nos subúrbios; em 1890 estes valores alteraram-se para 52,7%, 22,8% e 16,6%, respectivamente, e, em 1906, o centro passa a suportar apenas 37,2% do total, altura em que se verificaram as campanhas higienistas que implicaram grandes demolições na zona central (Meade, 1997, p. 124).

Nestas transformações, o sistema de transportes colectivos desempenhava um papel determinante. Se, na primeira metade do século XIX, uma boa parte das ligações entre os espaços habitados próximos da baía de Guanabara se fazia de barco, progressivamente, e com maior incidência a partir dos anos 30, tilburies e outros veículos de tração animal foram compondo um sistema de transportes que, na década de 70, passou a contar com uma rede de ferro-carril urbano, organizado por companhias como as do Jardim Botânico, Vila Isabel ou a Carioca, que se expandiam e reconfiguravam em função da dinâmica da concorrência e da procura emergente. Em 1890, a renovação das concessões do *bond* obrigava a introduzir gradualmente a tração eléctrica (Weid, s.d., p. 19).

Chegado à nova metrópole, João Chagas desempenha o seu papel de flâneur, mas indivíduo solitário entre a multidão, tacteia espaços, procura destinos, sem alternativa imediata, pois

os viajantes como eu não são frequentes no Brasil. Em geral, quem vai a esse país tem alguma coisa urgente a fazer. Uns querem ganhar e não perdem um minuto; outros querem enriquecer e não tardam uma hora. É chegar e lançar mãos à obra. Muitos nem têm tempo de reconhecer o país em que estão. – Chegam e começam. O viajante como eu, meio touriste e sem pressa, é raro. Por isso vive isolado, não tem companheiros nem guias. Em toda a capital do Brasil não se encontra talvez um único ocioso capaz de acompanhar um flâneur, ido de férias a ver a terra de ouro (Chagas, 1897, p. 107).

E, a partir das suas deslocações de *bond*, relata aspectos da sociedade carioca de relance, suportada na observação relativamente rápida imposta pela velocidade do modo de transporte utilizado, até porque, como o próprio faz questão de sublinhar, escreveu um “livro de viagem” e não um “guia de viajante”, reconhecendo:

Vi depressa, como o viajante que tocando em um porto de escala desce a terra a aproveitar as poucas horas de demora do barco e volta para bordo com a cabeça cheia de impressões e os olhos cheios de panorama. Não obtive conhecimento exacto, fórmula decisiva ou juízo seguro, e na minha memória, como no meu espírito, tudo ficou tumultuário e vago, como numa chapa fotográfica por muito tempo exposta a sucessivas imagens (Chagas, 1897, p. 115).

245

Numa abordagem leve, sem a preocupação de localizar as ruas e os objectos de observação, porque não podia “na passagem rápida do carro ler-lhes os nomes” (Chagas, 1897, p. 24), deixa-se transportar num veículo

aberto e pouco sofisticado mas com amplo campo de visão sobre o frenesim, o ruído e o odor do espaço urbano. Capta as sensações permitidas pela velocidade e relata-as acautelando o risco de distorção dos planos com a objectividade e a factualidade da descrição. Nessa percepção do espaço, deixa-nos uma memória individual, com mais de um século de distância, que se pretende aqui recuperar numa leitura rápida sobre a cidade do Rio de Janeiro, de dia – entre a cidade velha e os subúrbios, e de noite, bem como da fragmentação de actividades, usos, hábitos e modos de vida que configuraram uma cidade dual, onde não falta o ponto de referência do viajante – a rua do Ouvidor.

João Chagas, às 10 horas de um dia de Setembro de 1895, percorria ainda a baía de Guanabara com vistas para o Corcovado, depois a Ilha Fiscal, ao longe, que lhe parecia um “palácio flutuante”, fruindo, enfim, o sortilégio da magnificente paisagem natural que dá entrada para a cidade. Desembarcando pelas 11 horas, trata de encontrar um local para almoçar, às 14 horas vai espreitar o espaço central de referência na altura, ao meio da tarde dirige-se à pensão nos subúrbios para se instalar e à noite, depois de jantar, volta à cidade, onde permanece até à 1 hora e 15 minutos, momento em que apanha o transporte que o leva de novo à pensão. Pouco mais de 12 horas para esse exercício da “arte de flanar”, captando imagens instantâneas que lhe permitiram construir um álbum de relatos nas primeiras 86 páginas do seu *De Bond*.

Na ansiedade de ver, a leveza da descrição, resultante do jogo entre o pormenor da observação e a desvalorização da identificação e/ou localização geográfica, a dualidade da paisagem capta-se na intensidade do movimento, no conforto da circulação, na densidade da ocupação ou nos usos do solo e modos de vida das pessoas, tudo registado em imagens ricas de sentido, repletas de sensações, mas que deixam para trás questões sociais, políticas ou mesmo os traços distintivos da dinâmica territorial, restando a confissão: afinal não viu o que gostaria de relatar.

A cidade de dia

A cidade velha

João Chagas desembarca e sente-se logo empurrado por uma multidão compacta, em festa, que aguardava com impaciência o desembarque de um bispo. Ultrapassado o ajuntamento, dá-nos um relato repleto de movimento:

Salto para dentro dum trem e faço-me conduzir a um restaurante, — porque, sempre que se chega a terra conhecida, a primeira coisa que o viajante faz, depois

de observar as fisionomias, é provar as comidas. O carro que me transporta, puxado por uma parelha de mulas e guiado por um cocheiro mal posto e de má catadura, é uma espécie de velha caleche com um largo postigo aberto, por onde vou lançando um olhar aos lugares que percorro (Chagas, 1897, p. 20-21).

A actividade das ruas condizia com o “andar rápido das mulas”, num frenesim que o autor aprecia: “Aos solavancos, mas num relâmpago, a caleche passa por todos os meandros e entre todos os embaraços da via pública nesta febricitante *cité*, ora sobre os passeios, ora rente às casas” (Chagas, 1897, p. 23). O registo preenche-se de fluxos e movimentos aparentemente desorganizados “de carregadores, moços de fretes, marçanos, corretores, vendedores, compradores, negros, brancos, mulatos, cruzando-se em todas as direcções, entrando aqui, saindo acolá, falando pouco, andando muito” (Chagas, 1897, p. 22), onde não falta a imagem olfactiva do “cheiro a tinta de drogaria, cominhos e tabaco novo” e a descrição do estado da via, cujo pavimento se encontrava em muito mau estado e ao qual se juntava uma série de obstáculos à circulação, levando João Chagas a comparar este cenário com Bombaim ou Madrasta. Mas as ruas, becos e travessas “estreitas, escuradas, entre casas velhas de aparência suja” (Chagas, 1897, p. 21), onde a ausência de acessos por escadas a espaços residenciais indicava actividade ligada ao comércio, rapidamente deram lugar a um quadro de maior tranquilidade e luz quando entrou “alegremente numa larga rua, sol de um lado, sombra do outro, sulcada de pequenos *tramways* tirados por mulinhas espertas que sacodem ao pescoço campainhas de metal” (Chagas, 1897, p. 115).

Embora comece por sublinhar que não tem “a menor ideia do plano da cidade” (Chagas, 1897, p. 21), o detalhe da descrição deixa perceber a presença de uma malha urbana ortogonal composta por ruas rectilíneas, que se terão desenvolvido perpendicular e paralelamente à linha de costa, dotadas de alguma hierarquia, deduzida a partir do perfil das vias, da função dos usos do solo e/ou dos modos e ritmos da circulação: “[a] esta ampla avenida vem dar a espaços outras tantas estreitíssimas ruas, compridas como túneis [...] noto que são paralelas e igualmente compridas” (Chagas, 1897, p. 24). O edificado e a ocupação funcional acompanham-se por adjetivos que sublinham um quadro de beleza e de alguma riqueza, um cenário que contrasta com o anterior quando lobriga

a fachada de um alto templo de duas torres; lindos estores na varanda de um restaurante, cujo nome é indicado por grandes letras douradas; à beira dos largos passeios, quiosques embandeirados anunciando lotarias; na parede de uma esquina, um estendal de jornais da manhã e

folhas ilustradas; um café deserto, engraxadores ociosos, e, de um lado como do outro, comércio, finanças, tráfico, negócio, dinheiro, tabuletas de agências, portas gradeadas de Bancos, vitrines de cambistas cheias de ouro e notas, enormes cartazes anunciando vapores, espaventosos reclames a licores e drogas e, sempre, a cada porta, em cada tabuleta – firmas, apelidos, sociedades, companhias, comanditas (Chagas, 1897, p. 23-24).

O autor prossegue neste xadrez viário, retomando o cenário sombrio da cidade, o que o leva a concluir que este deve ser “o bairro velho, a *cité* comercial, o mercado, a feira, o sítio onde se compra e vende” (Chagas, 1897, p. 25). A observação dos pisos superiores, alguns abandonados, sugere a concentração da actividade comercial nesta área de penetração na cidade a partir do local de desembarque, isto é, a presença de um território em mudança, onde estaria a ocorrer uma reconversão nos usos do solo que remeteria para a zona Norte e para os subúrbios, mais desafogados, os usos residenciais.

Neste pequeno trecho de cidade e de tempo, a evidência dos contrastes entre a presença de um bairro que parecia ter sido “cortado às talhadas para canalizar pela sua entranha a população”, com ruas estreitas e sujas, e a imagem captada em espaços mais abertos, com actividades mais organizadas, que resultavam em sensações agradáveis, divertidas e compensadoras, pelo que

a vida das ruas faz-me esquecer as ruas; o transeunte disputa a minha atenção, os costumes, em que logo suspeito uma grande vivacidade, atraem já o meu espírito, e o movimento, a agitação, o passo apressado de toda a gente, os pequenos tramways passando a todo o trote carregados de passageiros, os carregadores a empurrarem carretas de mão, as carroças descarregando às portas, o ruído, o burburinho (Chagas, 1897, p. 26).

Do que viu, podendo em diversos trechos indicar anarquia, admite poder atribuir-se a alguma falta de regras que vai registando em comportamentos da população. A empatia com a cidade e o país é evidente, denotando preocupação no sentido de corrigir eventuais interpretações menos positivas nas leituras que produz, afirmando que se está perante “uma nova civilização, que poderá não ser brilhante, mas que desde logo suspeito sólida e feliz” (Chagas, 1897, p. 27).

Já apeado, João Chagas vai almoçar e, “pelas duas horas da tarde”, visita a rua do Ouvidor. Aqui tudo é diferente! Apesar do intenso movimento, do ruído e da dificuldade de penetração da luz solar, pelas referências e primeiras observações, classifica a rua como “o *rendez-vous* da beleza feminina” (Chagas, 1897, p. 47).

Subúrbio

Para se apresentar na pensão que tinha referenciado, apanhou um *tilbury*, essa espécie de *cabriolet* de um só passageiro, puxado a cavalo (Edmundo, 1938, p. 28). Contrariando a curiosidade de observar que o tinha movido desde o desembarque ou, eventualmente, denotando alguma desilusão perante os contrastes de uma cidade que ao virar de uma esquina deixa cair a luz, o desafogo, o luxo, a organização funcional, para dar lugar à sombra, à confusão do movimento, à falta de limpeza, Chagas aproveita o isolamento proporcionado por este modo de transporte e parte em direcção à pensão, sem querer ver mais: “intransigentemente, fechei os olhos” (Chagas, 1897, p. 51).

Pouco depois, quando decidiu retomar a observação, nota que o *tilbury* se deslocava junto a um “canal de água negra e gordurosa, bordado de palmeiras”, que lhe pareceu muito fétido (Chagas, 1897, p. 53), vazadouro de uma fábrica de gás. Tudo indica que tratar-se do Canal do Mangue. Ao contrário do cocheiro que nada vislumbra de preocupante, prossegue viagem perplexo com o ambiente local:

Pela longa rua que íamos seguindo passavam a cada momento tramways abertos, e carroças de transportes puxadas a três mulas. O movimento de peões rareava. À porta de mercearias, pretos descalços, sentados nos passeios, pareciam dormitar. Às portas das casas, guarnecidias de persianas, assomavam mulheres e crianças, em desleixo. Dir-se-ia que a cidade acabava aqui e que uma outra cidade ia começar (Chagas, 1897, p. 54-55).

Ocorria aos olhos de Chagas uma mudança na densidade e tipologia de usos, agora mais rarefeitos, bem como no comportamento da população, aparentemente menos ocupada. Este percurso junto ao canal permitiu identificar o limite da cidade, transição onde o transporte colectivo estava presente como elemento de ligação entre duas paisagens – a cidade e os subúrbios: “Deixando a linha do canal, o *tilbury* penetrou num bairro pobre do arrabalde, sulcado de linhas americanas, mas quase deserto. Notei que em quase todas as janelas das casas térreas, raparigas ociosas olhavam a rua com tristeza, parecendo não terem ocupação” (Chagas, 1897, p. 55).

Depois de percorrer este bairro “por muito tempo” e “sem interesse”, o relato marca de novo o contraste com o bairro anterior, descrevendo o espaço viário, o edificado e o comportamento das pessoas, quando vislumbra “uma montanha coberta de densa vegetação”, que depois viria a ser identificada como o Corcovado, enquanto percorria

uma “larga rua cheia de sol, ricas residências, palacetes de estio, grades de jardins, fachadas ostentando monogramas e armoriais, interiores luxuosos e, por detrás dos vidros de uma ou outra janela, alguma linda senhora olhando distraidamente para fora” (Chagas, 1897, p. 56). Estava feito o enquadramento do ambiente, com forte adjetivação, que o esperava na pensão: o “largo portão de ferro”, uma “aristocrática alameda”, as “estatuas de mármore branco”, as “altivas palmeiras”, um “belo palácio”, um “criado francês” e a “cortesia dos subalternos” – elementos que arrancaram de João Chagas “uma exclamação de encanto” e a reflexão de que “nunca fora tão princípescamente alojado” (Chagas, 1897, p. 57-58). A caracterização dos subúrbios e respetivos acessos, expondo fracturas sociais, viria mais tarde, na parte final do livro:

O subúrbio é o grande atractivo da capital brasileira. [...] Quem habita a cidade é porque não pode ou não tem recursos para habitar o arrabalde [...] os subúrbios elegantes são os das Laranjeiras e os do Botafogo, servidos pela viação eléctrica, ruas mais largas, aspectos mais ridentes. O tramway eléctrico que nos conduz até lá, é ligeiro, cômodo, elegante e mais bem frequentado que os outros, em que a miúdo se encontram negros e cabouqueiros. Na linha que serve os bairros aristocráticos, o regime é menos democrático: há tramways de segunda classe para a gente de cor e descalça. O percurso efectua-se quase sempre à beira mar, por amplas ruas e espaçosos cais, donde se descortina a vasta baía e toda a imensa paisagem. A partir de um grande largo plantado de palmeiras, os tramways subdividem-se. Tirados a mulas, que vão fazendo ouvir o tinir fino da sua campainha, e, enquanto uns sobem às veredas alcantiladas das Águas Féreas, outros penetram pelo bairro do Botafogo, aos subúrbios distantes de Humaytá ou dos frescos退iros da Gávea, perdidos já nas gargantas dos serros (Chagas, 1897, p. 155-156).

Após um jantar monótono com pessoas desconhecidas, iniciado às 18 horas, deambulava no jardim da “casa de sonho” que a pensão configurava, quando lhe surge um impulso para voltar ao centro da cidade ao ouvir a campanha de um *tramway*, como se o modo de transporte o estivesse a chamar. Troca impressões com Madame Pauline, a responsável da pensão, que lhe recomenda o *bond*, termo popular para a designação de *tramway*, que diz ouvir pela primeira vez, ficando a cogitar na respectiva etimologia [que, afinal, derivava da introdução de um sistema de bloco de cinco passagens para facilitar o troco, perante a raridade das moedas em circulação; os blocos eram comprados nas estações e as passagens tinham escrito em cima o nome da companhia, a palavra “Bond”]

(título), o valor e um desenho do veículo, pelo que, por analogia, passou-se a chamar o veículo pela palavra que o acompanhava (Weid, s.d., p. 9)].

Chagas regista com surpresa o alvoroço interior com que inicia este passeio nocturno, apanhando, após breve espera, o *bond* ainda vazio:

Era um destes carros americanos, abertos, em plateia, como os que circulam nas ruas de Lisboa, de Verão. O cocheiro não vestia uniforme especial. Trazia na cabeça um grande chapéu de feltro de abas largas, e o condutor usava um boné, de grande pala de tartaruga. Paguei com um níquel de duzentos réis e sentei-me no banco da frente para ver melhor o aspecto das ruas, de noite. A cada passo o carro parava para receber ranchos de senhoras em cabelo, vestidas com luxo e acompanhadas de indivíduos em trajes de soirée, que pareciam dirigir-se a algum espetáculo (Chagas, 1897, p. 65).

Na volta à cidade seguiu o mesmo percurso da tarde, pois o *bond*, em sítio próprio, e o *tilbury*, de uso viário banalizado, utilizavam a mesma via, uma das poucas que ultrapassavam a zona Norte e faziam a ligação aos subúrbios mais tranquilos e aprazíveis.

A cidade à noite

Na aproximação à cidade, o *bond* ficava cada vez mais cheio, com “gente pendurada nos estribos e seguia sempre a todo o trote, deixando para trás, à espera de outro, ranchos que encontrava no caminho e lhe acenavam para parar” (Chagas, 1897, p. 67). Parecia festa, mas não, tratava-se apenas de movimento para as diversões nocturnas, normal no Rio de Janeiro.

Na entrada da cidade, o *bond* parou numa estação onde, a avaliar pela “curta demora”, um sistema organizado fazia a muda de animais, permitindo a “rápida volta” do veículo que seguiu pelo “pouco tranquilizador canal do Mangue. Uma vez na cidade, “pelo meio de ruas animadas, entre lojas iluminadas e casas térreas de janelas abertas, e tendo passado junto de um grande jardim público, às escuras, subitamente achei-me no centro de uma vasta praça, toda picada de lumes de candeeiros, estendendo-se a perder de vista, numa perspectiva magnífica” (Chagas, 1897, p. 67). Aqui e noutra praça seguinte, o movimento organizado pelo vaivém de trens e *bonds*, pessoas a circular pelos passeios, a estrutura organizada de *tilburys* estacionados em linha, confeitorias, cafés, relojoarias, farmácias, pregões de jornais, deixavam adivinhar uma invulgar actividade nocturna. Deduz-se que João Chagas terá passado pelo Campo de Santana e depois pela Praça

da Constituição (Largo do Rossio)³, para depois ir parar “a um pequeno e sombrio largo” – o Largo de S. Francisco, que seria o fim da linha do *bond*, uma vez que identifica como sendo o local “onde muitos outros carros despejavam gente e de onde outros partiam para os quatro cantos da cidade. Apeei-me um pouco fatigado sem saber bem onde me achava, mas pude orientar-me, graças a uma pequena e mesquinha estátua que vira de dia ao penetrar na rua do Ouvidor” (Chagas, 1897, p. 69).

E foi a pé que prosseguiu a visita, dirigindo-se à rua do Ouvidor, onde percebeu de imediato, pela escassez de iluminação e pelo movimento de recolhimento, que “findo o dia, toda a vida era finda e que se a capital federal tinha vida de noite, não era seguramente na rua do Ouvidor” (Chagas, 1897, p. 70). Avançando ao acaso, dirigiu-se para Sul e, novamente o aspecto sombrio das ruas comerciais, das ruas de dia, deu lugar à surpresa quando encontrou

uma pequena praça toda branca de luz, aonde chegavam e de onde partiam a cada momento tramways eléctricos arrastando uma longa cauda de bonds e fazendo ouvir o retinir de uma forte campainha de alarme. Um monumental chafariz de pedra, mostrando uma longa fila de torneiras de cobre, e o alto casarão de um hospital davam-lhe um ar triste. Mas não há tristeza possível numa cidade tão populosa. A praça, a que vinham desaguar cinco ou seis ruas, tinha a essa hora um movimento extraordinário (Chagas, 1897, p. 70-71).

João Chagas referia-se certamente ao Chafariz da Carioca e ao Hospital da Venerável Ordem Terceira de São Francisco da Penitência, ambos demolidos no início do séc. XX.

Sempre com uma apreciação muito positiva, admirando a eficácia e eficiência do serviço, prossegue com a descrição do transporte: “Os *tramways* sucediam-se a pequenos intervalos, descrevendo, para regressar ao ponto de partida, uma curva rápida, despejando e recebendo gente, entrando e saindo com uma velocidade de máquinas, e, a cada minuto, fazendo ouvir a vibrante advertência do seu timbre, no meio de um vaivém de transeuntes” (Chagas, 1897, p. 71). O mesmo já não podia dizer das actividades da noite. Não lhe foi difícil encontrar um botequim para tomar café cheio de clientela em grande animação, mas com agitação demasiada para o que procurava. Tentando satisfazer a curiosidade sobre os teatros do Rio, relativamente aos quais tinha informação que eram “construídos dentro de quintais, onde se entra para passear e ver mu-

lheres da vida airada” (Chagas, 1897, p. 76), por indicação do criado, dirigiu-se à rua Carioca e à praça da Constituição. A impressão não terá sido a melhor ao destacar o espetáculo da prostituição nessa rua e em outras como “a de Gonçalves Dia, Sete de Setembro, Senhor dos Passos, situadas no coração da cidade e de muito trânsito” (Chagas, 1897, p. 74). A partir da praça da Constituição, terá ido a um teatro “ao fundo de uma rua ou travessa” e depois a mais dois na rua do Lavradio. Se do primeiro lhe pareceu que “não tinha o menor aspecto de construção apropriada a casa de espectáculos” (Chagas, 1897, p. 76), parecendo mais uma “kermesse de namorados”, os restantes não deixaram impressão melhor: “O que eu sentira nessa rápida visita a três teatros e nesse curto passeio por algumas ruas mal habitadas fora uma profunda decepção, porque os aspectos galantes e buliçosos da vida de dia, fizeram-me supor uma vida de noite igualmente atraente, elegante, aristocrática” (Chagas, 1897, p. 81).

João Chagas passou ainda por um restaurante cheio de mulheres, mas, faltando um quarto de hora para o último *bond* que o conduziria à pensão, dirigiu-se à estação e apanhou um de tal forma cheio que nem lugar tinha na plataforma, obrigando Chagas a viajar durante algum tempo pendurado no estribo.

A cidade dual

Chagas fechava as primeiras 12 horas da sua visita ao Rio de Janeiro, com uma impressão clara: “Vive-se na dependência do *bond*, porque as distâncias são enormes e o *bond* é o único meio aceitável de transporte [...] perder o *bond* é muitas vezes um desastre” (Chagas, 1897, p. 81). Não se tratava apenas de vencer distâncias, pois a pontualidade, frequência, tranquilidade e preço justificavam a confiança e elogio a um sistema de transportes colectivos em consolidação e em expansão, com forte procura:

O bond chega, carregado de gente, e, cinco minutos, dois minutos, um minuto, logo em seguida parte novamente para o lugar de onde veio, sem um lugar vago, porque se não vem já cheio de passageiros cautelosos, que o foram esperar ao longo da linha, é assaltado pelos que o estão aguardando. [...] O bond é pontual. [...] O bond não falta, não engana, não atraiçoa. Esperá-lo um minuto, évê-lo a chegar; tê-lo ocupado é partir. Depois, tudo torna fácil esse meio de transporte. Como o passageiro não é obrigado a receber bilhete da passagem, sem custo a paga com uma moeda de níquel e logo se vê livre do

³ Sobre a rede de tilburies na cidade, sabe-se que “faziam ponto, a princípio, na Rua Direita (Primeiro de Março) e no Largo do Rossio (Praça Tiradentes); depois, em quase todas as praças e nas principais ruas, dia e noite, à disposição da clientela” (Dunlop, 1973, p. 20).

condutor... depois de instalado, ninguém mais o vem incomodar, e a única coisa que tem a fazer é deixar-se conduzir, recreando a vista pelos bairros que vai percorrendo, dormitando, se tem sono, ou lendo, se tem um jornal à mão (Chagas, 1897, p. 112-113).

E, a partir do uso e da utilidade que reconheceu ao *bond*, João Chagas sintetiza a função deste meio de transporte como dispositivo social e urbano que costura vidas e territórios:

- “No dia em que o *bond* faltasse, operar-se-ia uma revolução, não na rua, mas nos lares [...] a vida fluminense ressentir-se-ia da falta do *bond* como de uma verdadeira crise social” (Chagas, 1897, p. 114).
- “O *bond* é um detalhe característico da vida brasileira. Constitui um laço permanente [...]; é um constante traço de união entre a colectividade e a família. [...] entre a população e os seus hábitos” (Chagas, 1897, p. 114).
- Depois de um dia de trabalho, “o *bond*, que quer dizer a sopa quente, o lar, os filhos, a casa confortável, a alegre residência, a chácara, o bilhar, o saboroso café tomado pela fresca nalguma boa cadeira de verga” (Chagas, 1897, p. 108-109).
- É o modo de transporte “onde o habitante anda num permanente vaivém entre a sua casa e o seu negócio, situados ambos em pontos diametralmente opostos” (Chagas, 1897, p. 112).
- “O *bond* urbano [bondinho] percorre unicamente a cidade velha e é pequeno para melhor caber nos seus meandros. O *bond* grande leva-nos aos confins da cidade, atravessando os arrabaldes e parando aí onde a natureza não o deixa prosseguir” (Chagas, 1897, p. 110-111).

É claro que esta leitura sobre o papel central dos transportes públicos se baseia essencialmente na representação de uma cidade estruturada em duas áreas funcionais:

Em todo o seu vasto recinto há duas zonas: uma que é aquela em que se trabalha; outra, que é aquela em que se repousa; uma que é a loja, o armazém, o escritório; outra que é a casa, a habitação, o lar. Esta divisão de zonas limita a vida, que assim se reparte em dois estados: o negócio e a família. O domingo é um dia de descanso colectivo. Unanimemente, toda a gente repousa. O bairro comercial fica deserto; animam-se os arrabaldes. Tudo fecha. [...] À semana, o negócio, ao domingo, o repouso. [...] Entre o negócio e o repouso, a maioria dos habitantes não conhece diversão. [...] Os teatros [...] são exclusivamente frequentados por duas

categorias de indivíduos, ou classes – a juventude, que vai a toda a parte; o capitalismo, que vai à opera (Chagas, 1897, p. 109-110).

Esta ideia de uma cidade dividida em duas áreas, uma de trabalho, outra de habitação, numa dicotomia claramente reducionista, é reforçada por Chagas noutras passagens do livro. É nesta repartição espacial, sentida intensamente por João Chagas nessas primeiras 12 horas da sua visita ao Rio, que os modos de transportes assumem papel de relevo, não se cansando de reforçar a cada passo que “na capital do Brasil não se anda a pé, a não ser no bairro comercial, que é o bairro da faina, do negócio, da jogatina, do tráfico, e no vasto perímetro da cidade é o *bond* o meio prático, barato e cómodo de que toda a gente se utiliza para se transportar” (Chagas, 1897, p. 110).

Limitando-se a distinguir apenas entre a cidade velha e os subúrbios, o autor deixa perceber, nos relatos das suas deslocações para a pensão, a presença de uma franja de transição a Noroeste e Oeste, composta por um tipo de ocupação residencial de classes menos favorecidas e organizada em função das vias de saída da cidade e da disponibilidade de transporte. Ou seja, é possível descontinar a partir dos aspectos registados por Chagas a distinção entre a cidade densa, sombria, da rua, do trabalho, do movimento, do ruído e da diversão, e a cidade progressivamente mais dispersa, aberta, do caminho/estrada, do transporte colectivo (*bond*, *tramway*, *tilbury*), do repouso, da tranquilidade e da natureza.

O *bond* era, de facto, um modo de transporte fundamental que assegurava o alargamento de uma cidade que precisava de libertar o seu centro – compactado pelos morros a Norte e a Sul e pelo porto a Leste – da pressão da procura residencial derivada das fortes correntes migratórias que então se registavam, bem como da procura de instalações para as unidades de indústria e comércio em franco crescimento entre o porto e a estação de caminho-de-ferro. Ao preço reduzido e à fiabilidade do transporte de *bond*, cuja rede se encontrava em franca modernização no Rio de Janeiro, ter-se-ão juntado outros factores para constituir parte das explicações para a expansão e estruturação da cidade.

A rua (do Ouvidor)

A rua do Ouvidor, com uma orientação Nordeste-Sudoeste e cerca de 600 metros de comprimento, fazia a ligação entre o Largo de S. Francisco de Paula e a área portuária, a escassos metros a Noroeste da Praça Quinze. Este traçado, privilegiado no contexto da malha urbana do Rio de Janeiro de finais do século XIX – entre um espaço portuário de desembarque (mercadorias e pessoas)

e a cidade “nova” que se expandia naturalmente para Noroeste e Oeste, liberta dos acidentes de relevo, mantendo o padrão ortogonal –, fez com que se mantivesse até aos dias de hoje com o mesmo nome, resistindo, inclusive, às reformas urbanas do início do século XX.

Segundo Gerson, antes de ser rua, terá sido essa a vocação do caminho que, do interior, permitia o acesso ao mar. Conta o autor que no século XVI, um Aleixo Manuel possuía ali vastas terras, cortadas por um caminho conhecido por “desvio do mar”, nas quais se instalou com uma chácara, razão por que o “desvio do mar pouco a pouco se foi transformando no caminho e depois na rua do Aleixo Manuel, que outros nomes também teve à proporção que avançava para os lados de S. Francisco de Paula” (Gerson, 1954, p. 48). Ou seja, também aqui a “rua é a civilização da estrada. Onde morre o grande caminho começa a rua”, nas palavras de João do Rio (1908, p. 7), confirmando a utilidade conferida à utilização das redes de transportes como factor primordial da consolidação e desenvolvimento nos territórios. De facto, a rua do Aleixo Manuel indicava um enquadramento promissor no quadro da expansão da cidade para o interior, com a dinamização do comércio internacional após a abertura dos portos do Brasil ao Exterior (1808) e a instalação de ingleses e franceses, uns como atacadistas, outros como varejistas, bem como prestadores de serviços e negociantes de produtos de luxo. Situação que João Chagas registou quando se referiu aos “grandes bazares vendendo a preços fabulosos a moda de Londres e Paris” (Chagas, 1897, p. 44). A ocupação funcional desta rua prolongou-se pelo século XX, ainda sob a influência e herança desses tempos, onde avultavam as casas comerciais com nome francês (Edmundo, 1938, p. 43-44).

Assim se terá desenvolvido uma artéria de grande importância, porque “as ruas têm alma”, “as ruas são entes vivos, as ruas pensam, têm ideias, filosofia e religião”, como dirá João do Rio, apontando como exemplo a rua do Ouvidor:

É a fanfarronada em pessoa, exagerando, mentindo, tomando parte em tudo, mas desertando, correndo os taipais das montras à mais leve sombra de perigo. Esse beco inferno de pose, de vaidade, de inveja, tem a especialidade da bravata. E fatalmente oposicionista, criou o boato, o “diz-se...” aterrador e o “fecha-fecha” prudente. Começou por chamar-se Desvio do Mar. Por ela continua a passar para todos os desvios muita gente boa (Rio, 1908, p. 8).

Mas esta era a rua “principal da cidade, a mais elegante, a mais limpa” (Edmundo, 2003, p. 39), a “rua-líder” do Rio de Janeiro desde meados do século XIX até final

dos anos 20 do século seguinte (Gerson, 1956, p. 21) ou, como se lia já no conto “Tempo de crise”, de Machado de Assis, texto que talvez Chagas conhecesse:

A rua do Ouvidor resume o Rio de Janeiro. A certas horas do dia, pode a fúria celeste destruir a cidade; se conservar a rua do Ouvidor, conserva Noé a família e o mais. Uma cidade é um corpo de pedra com um rosto. O rosto da cidade fluminense é esta rua, rosto eloquente que exprime todos os sentimentos e todas as ideias [...] Aqui acharás a flor da sociedade, – as senhoras que vêm escolher jóias ao Valais ou sedas à Notre Dame, – os rapazes que vêm conversar de teatros, de salões, de modas e de mulheres. Queres saber da política? Aqui saberás das notícias mais frescas, das evoluções próximas, dos acontecimentos prováveis (Assis, 1873).

Ora, quando João Chagas chegou ao Rio de Janeiro, após o percurso entre o desembarque e o restaurante onde almoçou, porque ainda tinha ainda algum tempo até se recolher na pensão onde iria pernoitar, dirigiu-se logo à rua do Ouvidor, não por acaso, mas porque trazia consigo essa referência de que se tratava de uma artéria central da cidade, a rua que concentrava a vida comercial e social do Rio de Janeiro. Foi a pé, pelas 2 horas da tarde, que Chagas visitou esta rua de referência, segundo os cânones da arte de *flânerie*:

Para compreender a psicologia da rua não basta gozar-lhe as delícias como se goza o calor do sol e o lirismo do luar. É preciso ter espírito vagabundo, cheio de curiosidades malsãs e os nervos com um perpétuo desejo incompreensível, é preciso ser aquele que chamamos flâneur e praticar o mais interessante dos esportes – a arte de flanar (Rio, 1908, p. 2).

Flâneur era o estatuto assumido por Chagas, logo esta rua de referência teria de ser visitada calmamente, a pé e não de bond: “Fui andando, levado um pouco na onda da turba e fui olhando sem poder fixar a atenção, perturbado e encantado por tanta coisa inesperada” (Chagas, 1897, p. 43).

O percurso civilizacional do velho caminho de outrora, decorrente de uma inserção estratégica na cidade, levou João Chagas a procurar a “famosa” rua do Ouvidor, rua que embora estreita, sombria e ruidosa, como tantas outras, se enchia também de luz, elegância e alegria conferidas pelos usos do solo e pela utilidade deduzida a partir do movimento das pessoas. Se movimento e frenesim tinham levado o autor a comparar a actividade de alguns lanços de rua com Bombaim ou Madrasta, agora, podendo ser um “callejón” à espanhola, merece paralelismo com a

“calle de las Sierpes” em Sevilha. Foi então assim, como o próprio descreve,

e foi a passo e aos encontrões, ora olhando a multidão que a enchia e me enrodilhava, ora levando a vista surpreendida para as mil coisas novas que me cercavam, que eu a atravessei pela primeira vez, encantado e maravilhado de tanta vida, de tanta agitação, de tanto ruído. [...] o que desde logo me pareceu foi que essa rua, cheia de sombra e ruído, estava em plena festa, que nesse dia se celebrava ali alguma coisa, ou que por ali havia passado pouco antes algum cortejo ou procissão deixando um rastro de turba divertida e alegre, como que a estender as pernas depois de ter estado por muito tempo parada (Chagas, 1897, p. 41-42).

Tal como no *bond* que o tinha transportado, também aqui o movimento no espaço público se fazia com alguma confusão, com peões que ora se juntavam à conversa junto às portas, ora circulavam com grande dificuldade, alternando entre os passeios e a calçada, mas, ao contrário do que vira anteriormente, aqui parecia que tudo era exibição: “A passagem de mulheres ostentosas, cobertas de jóias, deixava um murmúrio de palavras doces; à porta de redacções, grupos liam boletins – falava-se alto brandindo jornais; nas cinco varandas de um hotel, cinco vistosas matronas envoltas em amplos penteadores, carregados de rendaria, os dedos cheios de anéis, a face tocada de uma chama de carmim, olhavam a multidão, superiores e desdenhosas, como quem se mostra do alto de um trono” (Chagas, 1897, p. 42-43).

É evidente que este ambiente de rua só era possível porque havia regras que restringiam a circulação de veículos de abastecimento às primeiras horas do dia, durante a manhã desenvolviam-se as actividades de arranjo lojista e de comércio e, à tarde a rua transformava-se em espaço para a “*defilée* da elegância e do espírito” (Gerson, 1956, p. 49, 56). Durante a noite, pelo contrário, a rua do Ouvidor ficava deserta. Disso deu conta João Chagas, quando lá voltou e verificou que a rua não apresentava vida nocturna:

Com surpresa minha a tumultuosa e alegre rua do Ouvidor estava quase ás escuras. A maior parte das lojas tinha fechado, outras preparavam-se para pôr os taipais; o primeiro quarteirão ainda tinha algum movimento, mas os outros estavam desertos. Numa confeitoria erma, apenas um grupo de indivíduos cavaqueava em torno de uma mesa vazia. Achei-me então só e sem destino, desejando ver alguma coisa e não vendo coisa alguma que me interessasse (Chagas, 1897, p. 69-70).

Passou a noite e, no dia seguinte, logo pela manhã, quando regressou à cidade, desceu do *bond* num largo que reconheceu, com a rua ainda a acordar:

Encontrei-me novamente no largo, que eu já pudera fixar, pela sua pequena estatua de bronze, como que esquecida nesse lugar de passagem. [...] Enfiei pela rua do Ouvidor, que se encontrava em frente e que a essa hora parecia preparar-se para a faina do dia. Às esquinas apregoavam-se jornais; à entrada das redacções, em grandes vãos de portas, engraxadores italianos convidavam quem passava a engraxar botas – signor, signor. As confeitorias e os bazares, a que chamavam armarinhos, ainda estavam desertos (Chagas, 1897, p. 94).

A avaliar pela descrição do autor, o largo identificado seria o de São Francisco de Paula, fim de linha do *bond* no transporte de pessoas, interface entre a “cidade velha” e a periferia, configurando-se como um dos nós que funcionaria como âncora do sistema de transportes colectivos de então, fortalecendo o privilégio da inserção da rua do Ouvidor na cidade.

Esta, pelo desenho rectilíneo, estreito e sombrio, marcada pelo longo processo histórico, com a progressiva concentração de diversas actividades comerciais e de difusão de informação, através da instalação de jornais, fizeram com que João Chagas, embora a considerasse “o *rendez-vous* da beleza feminina” (Chagas, 1897, p. 47), se interrogasse “por que razão escolheu a população de uma cidade tão bela um lugar tão feio e triste para passear, para se exibir e para conversar” (Chagas, 1897, p. 50). Ele próprio encontraria a resposta adequada, mais adiante, quando se refere à população do Rio:

Toda a gente, mais ou menos, tem em que se ocupar e se não tem um negócio, tem hábitos, vícios, paixões que lhe tomam o tempo. Estar na rua do Ouvidor é um的习惯 e, para o brasileiro, esse hábito é uma ocupação. [...] O que, porém, predomina é o negócio e no negócio está toda a gente. O comerciante está ao balcão, o banqueiro à caixa, o advogado e o médico no consultório, e das dez às cinco, ninguém procure atraí-los que não o consegue (Chagas, 1897, p. 107-108).

A rua do Ouvidor concentrava uma parte substancial dessa apreciação. Ainda que só fosse possível observá-la em funcionamento durante o dia, apresentava uma razoável densidade de actividades que, por vezes, tinham de ocupar os pisos superiores dos edifícios:

Dum lado e doutro, dizendo prosperidade, abastança, mas dizendo ao mesmo tempo ostentação, elegância,

gulodice, garridice, sedução, ambição, luxo, uns após outros, portas com portas, ocupando os armazéns e invadindo os andares superiores das casas, vi ricos estabelecimentos, casas de moda, quinquelheiros, chapeleiros, camiseiros, perfumistas, pasteleiros, bric-à-brac, arte, camelote, por ali fora, ao acaso da instalação, seduzindo e convidando a entrar toda uma população caprichosa e opulenta, ávida de prazer e de aparato (Chagas, 1897, p. 43-44).

Mas a longa rua do Ouvidor não apresentava esta dinâmica em toda a sua extensão. Havia uma ocupação funcional mais antiga e virada para as actividades portuárias nos edifícios a nordeste, enquanto os lanços da rua na metade que termina no Largo de São Francisco de Paula foram sendo ocupados por actividades mais nobres, com um enquadramento de espaços públicos de aspecto mais aberto, com vias de perfil mais largo, quarteirões largos, campos e praças de maior dimensão, entre as quais servia de exemplo o Campo de Santana, actual Praça da República (Gerson, 1956). Este segmento mais qualificado dava um estatuto diferente à rua.

A rua do Ouvidor era, sem dúvida, o espaço comercial, social e cultural de excelência do Rio de Janeiro na viragem para o século XX. Ao facto de diversos autores que, como João Chagas, abordam o Rio de então não conseguirem ficar indiferentes a este eixo de circulação junta-se a evidência de uma ocupação funcional luxuosa que, tanto quanto parece, não advinha tanto do edificado ou do perfil da via, mas do arranjo das vitrines, da cordialidade dos comerciantes e da elegância com que as pessoas se passeavam.

Notas finais

Em finais do século XIX, a cidade do Rio de Janeiro detinha um conjunto de edifícios e espaços públicos que estruturavam a malha urbana, tirando partido da expansão da cidade a partir da área portuária em espaços de topografia mais suave entre os morros do Castelo, a Sul, e o de São Bento, a Norte, através de ruas rectilíneas numa malha ortogonal, com edifícios e monumentos posicionados em locais nobres e de grande visibilidade. Estes elementos poderiam ter sido descritos e/ou identificados no texto, mas tal não aconteceu, porque Chagas estava ali a registar apenas aspectos civilizacionais, na sua opção de *flâneur*, olhando antes as pessoas e os seus comportamentos. Por isso optou por nos oferecer uma leitura superficial da

cidade, mais interessado na urbanidade do que na estrutura urbana, conferindo, no entanto, relevo ao dispositivo de circulação que lhe permitiu a aceleração indispensável a uma observação fluida: o *bond*, a designação brasileira do *tramway* que assegurava desde logo uma conotação exótica do texto perante o público leitor, tornou-se a chave para a percepção da cidade, das pessoas, dos seus usos e hábitos.

João Chagas iniciou a descrição apenas na fase final da viagem, com algum detalhe no desembarque (começa por Cabo Frio, seguindo-se Pão-de-Açúcar, Baía de Guanabara, baterias de S. Pedro e S. João; já mais próximo, observou de novo, o Pão-de-Açúcar, a Baía de Botafogo, o morro da Glória, a praia Russel e a praia do Flamengo, referindo, à sua direita, Niterói e a Praia Grande para, finalmente, chegar às ilhas Fiscal e das Cobras). A partir daqui, após o desembarque identificou apenas três firmas e o restaurante onde almoçou – o Mongini – e, durante toda a sua deslocação do primeiro dia não referiu nomes de ruas nem actividades a não ser por referência ou indicação de alguém⁴; optou antes por desenvolver em cerca de um terço do seu livro uma descrição minuciosa sobre o aspecto do espaço urbano e das pessoas, descrição esta fortemente recheada de estímulos visuais e olfactivos e com pistas que permitem ao leitor reconstituir de forma muito aproximada o percurso e os elementos do edificado que o autor observou nessas 12 horas de visita ao Rio de Janeiro.

Pelas suas leituras de relance, João Chagas deixou, no entanto, algumas pistas que permitem identificar itinerários e lugares, num autêntico jogo de decifração de enigmas para o leitor. Por exemplo, quando parou para almoçar num “largo, uma igreja, um casarão que tanto pode ser um liceu como um quartel”, a dois passos da rua do Ouvidor, estaria no largo São Francisco de Paula com a respectiva igreja e o edifício da Academia Real Militar que depois terá sido a Escola Politécnica, pertencendo hoje à Universidade Federal do Rio de Janeiro.

E o desafio continua, numa sequência de lugares e edifícios sem nunca os nomear, mas que podemos identificar, tais como:

- “um grande jardim público, às escuras, subitamente a chei-me no centro de uma vasta praça, toda picada de lumes de candeeiros, estendendo-se a perder de vista, numa perspectiva magnífica [...] circulava muita gente entre trens e bonds” (Chagas, 1897, p. 67-68) – parece tratar-se do Campo de Santana (Praça da República).
- “Deixando para trás o recinto gradeado do jardim, o bond enfiou por uma rua larga até desembocar numa outra praça igualmente vasta cercada de

⁴ Casos da rua do Ouvidor – referência que trazia de Portugal –, e as ruas Carioca, Gonçalves Dias, Sete de Setembro, Senhor dos Passos, Lavradio e a Praça da Constituição, espaços indicados por alguém na visita nocturna à cidade.

grandes edifícios e no meio da qual percebi o vulto negro de uma estatua equestre [...] O carro [...] passou rente da pesada e escura construção de um teatro fechado" (Chagas, 1897, p. 68-69) – a Praça da Constituição (Praça Tiradentes) com o Teatro João Caetano na ala nordeste.

- “uma travessa, dentro da qual, entre tabernas e casas de prostitutas, se elevava uma nobre fachada manuelina” (Chagas, 1897, p. 69) – o Gabinete Português de Leitura.
- “o carro [...] foi parar a um pequeno e sombrio largo, onde muitos outros carros despejavam gente e donde outros partiam para os quatro cantos da cidade [...] sem saber bem onde me achava, mas pude orientar-me, graças a uma pequena e mesquinha estátua que vira de dia” (Chagas, 1897, p. 69) – o Largo São Francisco de Paula e estátua de José Bonifácio de Andrada e Silva.
- “uma pequena praça toda branca de luz, aonde chegavam e de onde partiam a cada o momento tramways eléctricos arrastando uma longa cauda de *bonds* e fazendo ouvir o retinir de uma forte campainha de alarme. Um monumental chafariz de pedra, mostrando uma longa fila de torneiras de cobre, e o alto casarão de um hospital davam-lhe um ar triste” (Chagas, 1897, p. 70) – o extinto chafariz da Carioca e o Hospital da Ordem Terceira de São Francisco da Penitência no Largo da Carioca.

O relato da visita de Chagas ao Brasil não se ficou pelo primeiro dia, mas depois mudou o registo descritivo, passando às considerações gerais, não faltando largas alusões à imigração portuguesa, ao comércio, à dança, ao modo de ser brasileiro, tudo na segunda parte do livro, com a designação genérica de “novos aspectos”. Ainda aqui, João Chagas dedica algumas páginas a comentar a beleza natural dos espaços envolventes da cidade velha, nomeadamente os bairros “elegantes” das Laranjeiras e Botafogo, já servidos por transporte colectivo de tração eléctrica, e Copacabana, na altura ainda um “pedaço árido de costa”.

Depois, já “como quem cumpre um dever de viajante”, em face de “sucessivas interpelações”, visitou também a Tijuca e o Corcovado. Sobre a primeira, descreve com algum detalhe os modos de transporte utilizados no acesso e as suas diversas etapas: “Faz-se primeiro em *bond*, [...] depois o *bond*, desatrelado da sua parelha de mulinhas, transforma-se em *tramway* a vapor e, tirado por uma pequena locomotiva, enceta os primeiros íngremes caminhos da montanha”, deixa o *tramway*, faz mais uma parte do percurso de *landau* e depois prossegue a pé (Chagas, 1897, p. 165-166). Pelo caminho fica um quadro natural que classifica como espectacular, teatral, mágico, misterioso,

surpreendente, inviolável, mas não comovente, porque “o grandioso tem o defeito de estar contado, de modo que, se surpreende, não comove”.

Pelo contrário, a visita ao Corcovado transmite-lhe “mais novidade e encanto”, interessando-se particularmente pelo transporte que ascende ao píncaro, “um caminho de ferro de cremalheira, lançado da base ao mais alto cume da montanha [...] trepa com velocidade por uma rampa” (Chagas, 1897, p. 168-169). E Chagas extasia-se com a ascensão e a visão do Cosmos de que usufrui:

Poucas vezes se verá coisa tão grandiosa e tão bela. Não é o panorama de uma cidade, vista de cima, como de um outeiro. É melhor; é o panorama da Terra, da própria crusta da Terra [...] qualquer coisa de vagamente monstruoso e confuso – a natureza da Bíblia, como depois do Dilúvio (Chagas, 1897, p. 168-170).

Terão sido, também, estas as últimas imagens de “agreste poesia” que o autor evoca no momento da partida, mas não sem se despedir num tom repleto de elementos sensoriais cujo uso marcaram todo o relato da viagem: “A fresca Tijuca e o pendor do Corcovado, e desse país imenso e virgem, recolhemos, num ultimo adeus, com uma lufada de selva, uma cantante gorjeiada de aves” (Chagas, 1897, p. 201).

Percorreu-se, enfim, o registo de uma memória individual e a sua perspectiva de paisagem, a de João Chagas, de natureza biográfica e produzida em circunstâncias particulares, mas contribuinte para a construção da memória colectiva e das representações de forasteiros que convergem sobre a cidade do Rio de Janeiro. Naturalmente, não se esgotaram as suas potencialidades informativas, mesmo tratando-se de uma leitura assumidamente selectiva e num registo de *flâneur*, esse estatuto prévio ao de turista. Como em todas as memórias, importa reconhecer a sua subjectividade na produção do mosaico paisagístico que exprime, pois, segundo Abreu, “fazemos da nossa memória o que bem queremos”, além de que “o espaço da memória individual não é necessariamente um espaço euclidiano [...] as localizações podem ser fluidas ou deformadas, as escalas podem ser multidimensionais, e a referenciação mais topológica do que geográfica” (Abreu, 1998, p. 83).

Referências

- ABREU, M. 1998. Sobre a memória das cidades. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, XIV:77-97.
- ALCÂNTARA JÚNIOR, J. 2005. O conceito de sociabilidade em Georg Simmel. *Ciências Humanas em Revista*, 3(2):31-40. Disponível em: http://www.nucleohumanidades.ufma.br/pastas/CHR/2005_2/jose_alcantara_v3_n2.pdf. Acessado em: 24/09/2010.

- ASSIS, M. de. 1873. Tempo de crise. *Jornal das Famílias*, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www2.uol.com.br/machadodeassis/fim.html>. Acessado em: 24/09/2010.
- CHAGAS, J. 1897. *De bond: alguns aspectos da civilização brasileira*. Lisboa, Livraria Moderna, 201 p.
- DUNLOP, C. 1973. *Os meios de transportes do Rio antigo*. 2^a ed., Rio de Janeiro, Grupo de Planejamento Gráfico, 95 p.
- EDMUNDO, L. 2003. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Brasília, Senado Federal, 656 p. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/sf000059.pdf>. Acessado em: 24/09/2010.
- GERSON, B. 1956. *História das ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Secretaria Geral de Educação e Cultura, 355 p.
- GIUCCI, G. 2001. A viagem dos objectos. *História, Ciência, Saúde – Manguinhos*, VIII:1071-88.
- MEADE, T. 1997. "Civilizing" Rio: Reform and Resistance in a Brazilian City, 1889-1930. University Park, The Pennsylvania State University Press, 212 p.
- RIO, J. do. 1908. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro, Ministério da Cultura, Fundação Biblioteca Nacional, Departamento Nacional do Livro, 232 p. Disponível em: <http://www.scribd.com/doc/33639677/Joaoo-do-Rio-A-alma-encantadora-das-ruas>. Acessado em: 24/09/2010.
- WEID, E. VON DER. [s.d.] *O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Fundação Casa de Rui Barbosa, 30 p. Disponível em: http://www.casaruibarbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/oz/FCRB_ElisabethvonderWeid_Bonde_ele-mento_expansao_RiodeJaneiro.pdf. Acessado em: 24/09/2010.

Submetido em: 26/09/2010

Aceito em: 23/02/2011

Elsa Pacheco
Universidade do Porto
Faculdade de Letras
Via Panorâmica, s/n, 4150 Porto, Portugal

Jorge Fernandes Alves
Universidade do Porto
Faculdade de Letras
Via Panorâmica, s/n 4150 Porto, Portugal

255