

**Historia social urbana.
Espacios y flujos**

Eduardo Kingman Garcés, compilador

Historia social urbana. Espacios y flujos



Índice

© De la presente edición:

FLACSO, Sede Ecuador
La Pradera E7-174 y Diego de Almagro
Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 323 8888
Fax: (593-2) 3237960
www.flacso.org.ec

Ministerio de Cultura del Ecuador
Avenida Colón y Juan León Mera
Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 2903 763
www.ministeriodecultura.gov.ec

ISBN: 978-9978-67-191-7
Cuidado de la edición: Bolívar Lucio
Diseño de portada e interiores: Antonio Mena
Imprenta: Crearimagen
Quito, Ecuador, 2009
1ª. edición: enero, 2009

Presentación	9
Estudio introductorio	
Lo urbano, lo social: la historia social urbana	11
<i>Eduardo Kingman</i>	
CIUDAD Y POBLACIÓN EN LA COLONIA	
Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Nuestra Señora de los Buenos Ayres: construcción del espacio urbano y social (1580-1617)	37
<i>Araceli de Vera de Saporiti y Gabriela de las Mercedes Quiroga</i>	
Notas para el análisis de los hogares del Buenos Aires colonial: el padrón de 1744	57
<i>Sandra Olivero y Antonio Irigoyen</i>	
Vivir para morir en el hábito de San Francisco	89
<i>Carmen Sevilla Larrea</i>	
La cosntrucción de puentes en las ciudades latinoamericanas	101
<i>Dirk Bühler</i>	

ESCENAS E IMAGINARIOS URBANAS

Identidad colectiva y cronotopos del Quito de comienzos del Siglo XX	125
<i>Ernesto Capello</i>	
Cenas urbanas: conflitos, resistências e conciliações no processo de modernização da cidade do Recife/Brasil nos anos 1920	139
<i>Sylvia Costa Couceiro</i>	
“Em nome da cidade”: modernização, história e cultura urbana em Câmara Cascudo nos anos 1920	155
<i>Angela Lúcia Ferreira e George A. F. Dantas</i>	
Los Bandos de Buen Gobierno y el ordenamiento de la vida urbana en Mérida, Venezuela: 1770-1810	173
<i>Edda O. Samudio A</i>	

ORDEN URBANO, POLÍTICAS POBLACIONALES, DISCIPLINAMIENTO

Ordenação Urbana: As transformações espaciais da República brasileira	189
<i>Valéria Eugênia Garcia e Maria Angela P. C. S. Bortolucci</i>	
Cárcel y sociedad en América Latina: 1800-1940	209
<i>Carlos Aguirre</i>	
Cólera y Dengue en Lima al final del siglo XX y comienzos del XXI: salud y la cultura de la sobrevivencia	253
<i>Marcos Cueto</i>	
Beneficencia pública y privada en Orizaba, Veracruz, 1873-1911	273
<i>Hubonor Ayala Flores</i>	

SECTORES SUBALTERNOS, CIUDADANÍA Y EXCLUSIÓN

Más allá de lo mestizo, más allá de lo aymara: organización y representaciones de clase y etnicidad en el comercio callejero en la ciudad de La Paz	293
<i>Rossana Barragán</i>	
Orígenes de una Democracia Corporativa: estrategias para la ciudadanización del campesinado indígena, partidos políticos y reforma territorial en Ecuador (1925-1944)	323
<i>Valeria Coronel</i>	
Apuntes para una historia del gremio de albañiles de Quito. La ciudad vista desde los otros	365
<i>Eduardo Kingman Garcés</i>	

Cenas urbanas: conflitos, resistências e conciliações no processo de modernização da cidade do Recife/Brasil nos anos 1920

Sylvia Costa Couceiro*

O cotidiano é aquilo que nos é dado cada dia (...), nos pressiona dia após dia, nos oprime, pois existe uma opressão do presente. Todo dia, pela manhã, aquilo que assumimos, ao despertar, é o peso da vida, a dificuldade de viver nesta ou noutra condição (...). É [também], um mundo que amamos profundamente, memória olfativa, memória dos lugares da infância, memória do corpo, dos gestos da infância, dos prazeres. (Certeau, 1994: 31)

Território por vezes desprezado pelos estudos históricos, os domínios do cotidiano revelam práticas comuns, experiências corriqueiras, “maneiras de fazer” diárias, “solidariedades e lutas que organizam o espaço.”¹ Essa história, por vezes vista como uma “não-história”, interessa-se pelo aparentemente invisível, por atitudes, reações e sensações, não de forma a regressar a um tipo de estudo que privilegiava o indivíduo como unidade, mas encarando o sujeito enquanto autor de operações e esquemas de ação que representam formas de enfrentar um dado contexto histórico. Nesse sentido, nosso ponto de interesse não se concentra nos indivíduos em si, mas nas suas múltiplas maneiras de atuação, ocultas por trás de uma ordem econômica e política dominante.

* Pesquisadora historiadora da Fundação Joaquim Nabuco/ Ministério da Educação/Brasil. Doutora em História pela Universidade Federal de Pernambuco.

1 Neste trabalho, tomamos como ponto de apoio teórico as análises de Michel de Certeau sobre o cotidiano. Ver, Certeau, 1994: 35-43.

Na virada do século XIX para o XX, as modificações advindas da chamada Revolução Científico-Tecnológica, desencadeada inicialmente na Europa a partir da segunda metade do século XIX, trouxeram profundas repercussões para a vida das pessoas nas mais variadas partes do mundo. Isso se dava na medida em que os desdobramentos de um movimento expansionista chegaram a atingir lugares distantes e ocultos, firmando a integração global do mercado capitalista.

Estreitamente ligada à modernização técnico-científica, a modernidade chegava e começava a expandir-se por várias partes do mundo. Conceitos controversos, alvos de concepções bastante polêmicas, as idéias de modernização e de modernidade são motivo de debates exaustivos em diversas áreas do conhecimento. Baudelaire, Marshall Berman, Jacques Le Goff, Walter Benjamin e tantos outros contribuíram para o enriquecimento dessa discussão, ao buscarem compreender as inter-relações entre o novo e o velho, o antigo e o moderno.

No ensaio “Antigo/Moderno”, Le Goff enfatiza que os termos antigo/moderno são construções de períodos históricos específicos, que nem sempre se opuseram um ao outro. Sua identificação com conotações positivas ou depreciativas variou segundo a época. Com a Revolução Industrial, de meados do século XIX até o século XX, Le Goff destaca o aparecimento de termos que se transformam em novos pólos de conflito: modernismo, modernização e modernidade. Para ele, a noção de ‘modernismo’ estaria ligada aos movimentos de ordem literária, artística e religiosa que ocorreram na virada do século XIX para o XX. A ‘modernização’ se vinculava às estruturas e aos processos materiais, principalmente técnicos e econômicos, e a ‘modernidade’, termo lançado por Baudelaire, ter-se-ia imposto no campo da criação estética, da mentalidade e dos costumes. (Le Goff, 1996).

Mais recentemente, Marshall Berman critica essa bifurcação da vida moderna em dois níveis, o material e o espiritual, ressaltando que ser moderno constituiria uma grande e contraditória aventura, “dir-se-ia que para ser inteiramente moderno é preciso ser anti-moderno (...), assim, ser moderno é viver uma vida de paradoxo e contradição (...). É ser ao mesmo tempo revolucionário e conservador: aberto a novas possibilidades de experiência e aventura, aterrorizado pelo abismo niilista ao qual tantas

das aventuras modernas conduzem (...)”. (Berman, 1986:14). Significa, portanto, viver em constante tensão entre opostos, arriscando e convivendo com as contradições.

Em princípios do século XX, a modernização chegava às principais cidades brasileiras. Contudo, é necessário destacar que boa parte das novidades advindas desse crescimento na produção de novos produtos e invenções não foi acessível a todos, indistintamente. Inicialmente, poucos foram os que tiveram condições de experimentar o turbilhão dos novos produtos e as “comodidades” que começavam a chegar à cidade. Contudo, o acesso aos novos utensílios e serviços não dependia apenas do poder aquisitivo das pessoas, mas também das escolhas e opções pessoais, uma vez que a aceitação do novo não foi um processo rápido e automático. Resistências e desconfianças acompanharam esse momento de transformação de hábitos e comportamentos.

Aos poucos, no entanto, os novos artigos e hábitos iam-se popularizando, os transportes e as comunicações tornavam-se acessíveis, diversões transformavam-se em realidade para um número cada vez maior de pessoas. A modernização e a modernidade chegavam de forma diferente, em dimensões imensamente desiguais, mas seus efeitos desconcertantes acabavam alcançando a todos, sobretudo os moradores das maiores cidades brasileiras da época. Esse trabalho objetiva compreender e analisar como os habitantes da cidade do Recife, localizada no nordeste do Brasil, enfrentaram as transformações advindas desse novo estilo de vida e como encontraram formas de adaptar-se ou reagir às novidades e alterações nos ritmos de vida cotidianos estabelecidos.

O século XX chegou à cidade do Recife cheio de novidades. Nos anos 1920, os reflexos dessa verdadeira revolução no campo da produção podiam ser percebidos pelos anúncios publicitários estampados nos jornais e revistas em circulação. Eram propagandas que estimulavam o uso dos mais diferentes produtos, divulgavam as máquinas que facilitavam a execução de tarefas domésticas e traziam conforto ao lar, ou simplesmente que divertiam as pessoas. A chegada dessas novidades, algumas mais outras menos acessíveis ao conjunto da população, provocaria grandes alterações na vida cotidiana da população da cidade, assim como estava ocorrendo em outras partes do mundo.

No entanto, os usuários desses novos produtos e utensílios domésticos não podem ser analisados como simples receptores que cedem de maneira conformada e obediente aos apelos de um mercado que avança em busca de cada vez mais adeptos. Segundo Michel de Certeau, a operação de consumo caracteriza-se por “suas astúcias (...), suas ‘piratarías’, sua clandestinidade (...), em suma, uma quase-invisibilidade, pois ela quase não se faz notar por produtos próprios, mas por uma arte de utilizar aqueles que lhe são impostos.” (Certeau, 1994:94). Para Certeau, ao se servirem de inventividades próprias, os consumidores metaforizam a ordem dominante, fazendo-a funcionar em outro registro. Com suas táticas e operações multiformes, “eles desenham as astúcias de interesses outros e de desejos que não são nem determinados, nem captados pelos sistemas onde se desenvolvem.” (Certeau, 1994:45). Essas artes de fazer, anônimas e silenciosas, difíceis de captar, precisam ser consideradas nas análises e trabalhos que abordam o consumo e usam como fonte a propaganda.

Símbolo máximo do século XX, a luz elétrica, que havia sido a grande estrela da Exposição Universal de Paris em 1900, começa a se difundir e a se tornar acessível a alguns segmentos da cidade do Recife na década de 1920, quando lojas, residências, escritórios e consultórios passaram a contar com iluminação elétrica.² Em 1927, o *Jornal do Recife* publica anúncio da *General Eléctric*, o qual nos dá pistas sobre o poder aquisitivo daqueles que começavam a ter acesso à luz elétrica. Sob o título “A luz é o conforto do pobre”, a publicidade destacava os benefícios da energia elétrica, demonstrando que já havia certa popularização das instalações elétricas, inclusive entre os trabalhadores da cidade: “Os operários também poderão ter boa iluminação, alegrando os seus lares, dando-lhes uma boa aparência, comprando as econômicas, duráveis e baratas lâmpadas *Edison Mazda*.” (*Jornal do Recife*, 1927:27).

2 As experiências com a iluminação elétrica vinham sendo realizadas no Recife sem sucesso desde as últimas décadas do século XIX. Foi na virada do século, com a construção do Mercado Coelho Cintra e a instalação de uma série de divertimentos que permaneciam funcionando durante a noite, como barraquinhas de prendas e jogos, cafés, etc., que a população da cidade viu a iluminação elétrica instalada em um espaço público mais amplo.

Não foi rápida a introdução da eletricidade nas residências. Era complexo para as empresas convencer a população das vantagens do seu uso em substituição a velas, lâmparinas e candeeiros. As resistências e a anti-disciplina de que fala Certeau estiveram presentes durante todo esse processo. Uma propaganda da *General Electric* dá a idéia de que uma verdadeira “batalha” foi instituída no sentido de convencer a população quanto às vantagens desse tipo de energia que, de acordo com o anúncio, “não faz fumaça, acenderá sem fósforo, e não se derreterá.” Numa espécie de história em quadrinhos, os exércitos da rainha Edison Ideal, monarca de um país chamado Lampol, representados por tropas de lâmpadas, batem-se contra o inimigo das terras da Sombriândia, cujos ministros, formados por velas e candeeiros, atarantados diante da batalha que se travará, “fumaçam e cospem azeite e querosene.” No final da historieta, diante do “ataque inteligente” do exército de lâmpadas, velas e candeeiros fogem em disparada, “vencendo a sapiência da *General Electric*.” (*Jornal do Recife*, 1926:9)

Utensílios domésticos movidos à eletricidade eram anunciados diariamente nos jornais da cidade. Geladeiras *Frigidaire* e *General Electric*, “cujo uso equivale a um resistente escudo para a defesa da saúde”, vitrolas ortofônicas, que garantiam executar “plenamente qualquer número de música e cantos clássicos e regionais”, além de inúmeros outros aparelhos elétricos que ofereciam à dona de casa “limpeza, economia e eficiência em casa”, como ferros de engomar, ventiladores, chaleiras, bules e até acendedores de cigarro, eram oferecidos nas lojas da cidade.

Esse conjunto de novos utensílios passou a interferir diretamente na realização das tarefas domésticas, impondo novas formas de fazer, intervindo no processo de preparação e conservação dos alimentos, esvaziando gestos que eram praticados cotidianamente, transformando donas de casa e empregados domésticos em simples observadores que olhavam a máquina enquanto essa desempenhava uma tarefa que fora sua. Walter Benjamin ressalta: “Surge uma série de inovações que tem uma coisa em comum: disparar uma série de processos complexos com um simples gesto.” (Benjamin, 1994:124). O ato de atender o telefone, acender a luz, o clique do fotógrafo são exemplos da mudança que as novidades técnicas começaram a impor à percepção sensorial das pessoas da época.

Segundo Luce Giard, a industrialização dos produtos e utensílios trouxe muitos benefícios, como o aumento das condições de higiene e conforto e a facilitação do trabalho: “Muitas tarefas repetitivas e diárias foram aliviadas ou simplificadas, graças a essas inovações. Mas tudo isso também teve seu preço: equilíbrios antigos foram rompidos na transmissão das habilidades (...) e na gestão do tempo.” (Giard, 1994:285). Gestos e costumes tradicionais não foram quebrados simplesmente com a chegada de novos aparelhos eletrodomésticos às residências, mas em função da transformação de toda uma cultura material e de uma nova ordem que começava a se estabelecer: a lógica da sociedade de consumo.

Os artigos de utilidade doméstica causaram também uma revolução no espaço interno das casas e no próprio gosto estético das pessoas. O tamanho das cozinhas e de outros cômodos das residências foi alterado, a arrumação dos móveis mudou, dando destaque aos novos aparelhos, instalações de fios e pontos de luz passaram a ser uma necessidade. A decoração das residências do Recife ganhava novos elementos, como os abajures, as lâmpadas multicores para as árvores de Natal, além de ventiladores, rádios, fonógrafos e outros aparelhos que passaram a compor a ambientação e a exigir espaços específicos.

No Recife, a eletricidade trazia novidades não apenas para o ambiente doméstico mas também para as vias públicas. Iluminadas à noite por lâmpões a gás, as ruas do Recife eram consideradas, até princípios do século XX, misteriosas e perigosas, território de “malfeitores e vagabundos”, sendo evitadas pelas famílias. A partir do decênio de 1910, com a implantação mais sistemática da eletricidade na iluminação pública, a rua ganhava novos atrativos, seduzindo as pessoas para realizarem passeios e diversões noturnas. As vias públicas, antes freqüentadas apenas pelas camadas populares, passavam a partir daí a ser disputadas pelas elites.

Os bondes movidos à eletricidade, implantados a partir de 1914, quando três linhas começaram a funcionar ligando bairros distantes, também contribuíram para o aumento do movimento nas ruas e para a mudança de comportamento dos habitantes do Recife. Cortando a cidade em direção aos arrabaldes, eles facilitavam as comunicações, agilizavam os deslocamentos e proporcionavam passeios a lugares mais distantes.

No setor dos divertimentos, as primeiras décadas do século XX viram a instalação e o funcionamento não apenas dos cinemas, presentes na cidade a partir de 1909, com a inauguração do Cinema *Royal* na Rua Nova, mas também dos parques de diversões movidos a energia elétrica. As tradicionais festas de rua não seriam mais as mesmas depois da “feérica iluminação”, dos carrosséis, rodas gigantes, casa de loucos e outros brinquedos que empolgavam crianças e adultos.

Recebida inicialmente com desconfiança por alguns, a eletricidade logo mostrou o grande potencial de novos recursos que colocava à disposição das pessoas e as transformações que era capaz de operar na vida dos habitantes da cidade. Entretanto, nem tudo era alegria quando se falava em luz elétrica. Aos poucos, a face perigosa e mortal daquilo que se assemelhava à mágica começou a aparecer. Eram ocorrências domésticas, como choques, por ocasião do uso dos utensílios, pequenos incêndios, eletricitistas que se acidentavam no trabalho, e principalmente muitas mortes por contato com fios que caíam nas ruas. Os jornais da cidade noticiavam esses freqüentes acidentes. Antônio Mendes, empregado de um estábulo nos Aflitos, foi uma dessas vítimas. Ao sair para entregar o leite à freguesia, Antônio deparou-se com um fio caído no Beco do Padre Inglês, o qual se partira devido às fortes chuvas: “O leiteiro ao passar naquela artéria pegou no fio, caindo completamente carbonizado, sem pronunciar uma única palavra.” (Jornal do Recife, 1922: 5).

Os serviços públicos de telefonia, controlados pela concessionária *Tramways*, traziam para os consumidores muitas facilidades, mas não deixavam de representar também um problema. Segundo um anúncio da época que divulgava o novo sistema telefônico em fase de implantação na cidade, o aparelho constituía-se em um instrumento de primeira necessidade, uma vez que facilitava a comunicação com médicos em caso de doenças, com a polícia em situações de perigo e assaltos, e com os bombeiros na ocorrência de incêndios. O anúncio do *Jornal do Recife* destacava: “Dentro de cada escritório e edifício deve existir um telefone. É necessário que cada prédio tenha serviço telefônico para preveni-lo contra as emergências e a solidão.” (*Jornal do Recife*, 1927:9). Walter Benjamim ressaltava que o aparecimento do telefone representou um consolo para a solidão: “Aos desesperados, que queriam abandonar esse

mundo ruim, piscava com a luz da derradeira esperança (...). Mas, não muitos dos que hoje dele se utilizam, sabem dos estragos que, outrora, seu aparecimento causou no seio das famílias.” (Benjamin, 1994:79-80). O preço alto das tarifas, a deficiência nos serviços de manutenção e o atraso no cumprimento dos horários geravam protestos e charges humorísticas que ironizavam os serviços prestados pela empresa:

Os telefones estão cada vez mais horríveis. O serviço está péssimo sob todos os pontos de vista. As ligações demoradíssimas, a instalação da rede pública cada vez mais prejudicada. E vai assim a *Tramways*. Controlando os serviços do transporte público, da energia luz e força e dos telefones, dá-nos tudo isso péssimo e cobra-nos (...) um preço exorbitante. (*Jornal Pequeno*, 1926: 1).

O setor alimentício também foi alvo de grandes transformações nessa fase. Alimentos enlatados, como o *Leite Condensado Moça*, a *Farinha Láctea Nestlé*, a *Aveia Quaker Oats*, a *Goiabada Peixe*, além das bebidas engarrafadas, como a gasosa *Fratelli Vita* e os guaranás *Brahma* e *Champagne*, eram consumidos no Recife nos anos 1920, alterando paladares e hábitos alimentares dos seus habitantes. As crianças eram um dos principais focos desses produtos. Boa parte dos anúncios estimulava os pais a adotarem as novidades na dieta infantil, uma vez que a resistência quanto ao sabor, consistência e formato desses alimentos industrializados seria bem menor por parte das crianças. As facilidades que eles proporcionavam às mães também eram ressaltadas: rapidez no preparo, higiene e ingredientes que garantiam o crescimento e a saúde dos meninos e meninas eram argumentos usados para estimular a compra e o uso dos produtos, de modo a procurar formar os consumidores do futuro.

Apesar de ressaltarmos as reinvenções e operações de micro-resistência, não podemos deixar de considerar que a modernidade implicou transformações não apenas no comportamento individual das pessoas, como também terminou por gerar mudanças em setores inteiros de atividades. A popularização das lâminas de barbear *Gillette*, que garantiam “o mesmo corte, a mesma têmpera e a mesma resistência das melhores navalhas de barbear”, por exemplo, não deve ter agradado a

muitos barbeiros recifenses. Aos poucos, as facilidades oferecidas pelo novo produto, “suavidade, rapidez, comodidade e economia”, foram ganhando adeptos, que passaram a preferir escanhoar os pêlos em casa e não nas barbearias.

As costureiras da cidade também devem ter sentido a diminuição na clientela com o lançamento das máquinas de costura *Singer* com motor elétrico. As facilidades de compra e propagandas estimulavam as donas de casa a possuírem a sua própria *Singer*, incentivando-as a confeccionar as roupas da família. Por outro lado, se as máquinas elétricas diminuíram a freguesia, se desqualificaram a arte das costureiras, se apagaram gestos e modos de fazer, podem ter representado para algumas a oportunidade de agilização do trabalho, economia de tempo e esforços, o que possibilitava um aumento da produção e da comercialização.

Enquanto isso, o homem dos lampiões a gás, figura popular no Recife do início do século, que diariamente passava pelas ruas com suas longas varas acendendo as luminárias públicas, passou a acender e a apagar as redes elétricas à medida que as lâmpadas foram sendo instaladas nas vias públicas. A tarefa repetitiva e mecânica do novo trabalho, que transformou a perícia e os gestos tradicionais de acender os lampiões em “testemunho mudo e insignificante de uma cultura material defunta” (Giard, 1994:273), pode ter significado para alguns mais tempo livre para outras atividades, além de possibilitar outros trabalhos e conferir certa importância social, advinda do prestígio que a luz elétrica tinha na época. Como essas, inúmeras de profissões transformaram-se, ou mesmo desapareceram, e outras tantas surgiram em decorrência das novidades tecnológicas implantadas e dos diferentes comportamentos que a modernidade trazia.

Contudo, das várias inovações que entraram no cotidiano dos habitantes da cidade, o automóvel foi a que provocou as maiores alterações. A “era do automóvel” foi inaugurada no Recife em 1903, quando o *Renault* do médico Octávio de Freitas circulou pela primeira vez nas ruas.

Lá vem o automóvel! Lá vem o automóvel! Mal ele apontava na rua todo mundo recebia o aviso. A barulheira não se fazia de rogada. Acrescida pelo atrito das rodas no calçamento primitivo e irregular do antigo Recife. O

povo admirava-o. Não me recordo da cor que era pintado, mas não me esqueço do quanto nos pareceu bonito. (Sette, 1981:153)

Em pouco tempo, o número de autos foi aumentando, fazendo crescer o movimento, a agitação e o barulho dos motores e buzinas pelas ruas da cidade. Em 1926, segundo o livro de registro da Inspetoria Municipal de Veículos, eram 1.431 automóveis circulando pelas ruas do Recife, entre carros de passeio e caminhões de vários tamanhos.³ As marcas eram as mais diversas: *Studebaker*, *Hudson*, *Chevrolet*, *Fiat*, e os populares *Fords*, que se constituíram em verdadeiros ícones da modernidade.

Uma revolução de costumes iniciou-se. De repente, tudo estava mais próximo e a cidade parecia funcionar em ritmo mais acelerado. Os rapazes conseguiram uma nova arma de conquista que fulminava os corações: “As namoradas perguntam logo se temos automóvel. Se temos, o namoro está firmado. Se não temos é um muchocho.” (*A Pilhéria*, 1926:nº228).⁴ O automóvel transforma-se em emblema de prestígio e força, elemento importante nas conquistas amorosas. As famílias agora arriscavam passeios pelos arrabaldes mais distantes, marcavam piqueniques em cidades próximas, como o Cabo, e em antigos engenhos das redondezas. A importância dos autos no imaginário dos seus possuidores era tão forte que até nome próprio eles tinham. Em artigo da revista *A Pilhéria*, um colunista destacava os nomes de alguns automóveis da cidade, como “Flirt”, “Jahú o Voador”, “Veloz”, “Sagres”, elogiando a idéia original do batismo de automóveis.

Os proprietários de autos distinguiam-se diante dos que não possuíam o novo objeto de desejo. Circular de carro dava *status* e prestígio. Com a crescente popularização dos autos, os bondes elétricos começaram a ser encarados pelas elites como transporte de pobre, cheios de inconvenientes. Problemas técnicos e a divisão do mesmo espaço com as camadas populares passaram a incomodar ainda mais alguns frequentadores, que viam no automóvel uma nova possibilidade de transporte. Do transporte coletivo passava-se a uma valorização do transporte individual:

³ Os dados citados foram publicados na Revista *Rua Nova*, 22/05/1926, nº 55.

⁴ A palavra muchocho ou muxoxo significa popularmente gesto que se faz com a boca para demonstrar descrédito ou indiferença.

Horrível se viajar de bonde elétrico. Tem uma coisa que sempre dá estouros, assustando a gente, a banana de vez em quando a sair do lugar; bonde cheio, seis, sete pessoas num banco só, às vezes um negro encostado, o carro se queimando em baixo e o calorão subindo pelas pernas da pessoa, baldeações, esperas no desvio... E no automóvel? – Esta é a condução ideal. De gente fina (...) Macio, veloz, delicioso. (*A Pilhéria*, 1926: nº 228).

Mas, os bondes elétricos também eram temidos pela velocidade que imprimiam. Descarrilamentos, batidas com automóveis, atropelamentos de pedestres, quedas passaram a fazer parte do cotidiano da cidade. Muita gente morria esmagada sobre os trilhos, outros caíam involuntariamente dos bondes, e alguns, na tentativa de subir ou saltar com o veículo em movimento, acabavam por se acidentar. Os “pingentes”, aqueles que viajavam em pé na parte externa, pendurados nos estribos do bonde, não raro esbarravam nos postes próximos da linha, ou caíam nas curvas mais fechadas. Os jornais da cidade não paravam de publicar notícias sobre os diversos tipos de acidentes que envolviam os bondes e seus passageiros:

Ontem pela manhã o Sr. Augusto Rufino da Silva viajava num carro de Torre-Madalena. Ao chegar ao Paissandu o veículo descreveu uma curva com muita velocidade, sendo o Sr. Rufino atirado fora, batendo no calçamento e partindo a perna esquerda. (*Jornal do Recife*, 1926: 04)

Entretanto, a ameaça da velocidade e de outros perigos não era característica apenas dos bondes. Os automóveis, com todo o seu fascínio, *glamour* e praticidade, também inspiraram medo e desconfiança na população. O barulho dos motores e das buzinas, a rapidez, os congestionamentos no trânsito eram reclamações constantes nos jornais. A *Revista da Cidade* ressaltava, em artigo de um articulista, os inconvenientes do intenso tráfego da cidade: “há ocasiões em que se torna uma verdadeira temeridade atravessar qualquer delas, de tal modo é intenso o tráfego, num e noutro sentido, de *Tramways* e de automóveis e outros veículos”. (*Revista da Cidade*, 1926: nº 2).

Nesses primeiros tempos, quando a maioria das residências não possuía espaço para guardar os veículos, garagens de aluguel surgiram

pelos bairros da cidade. Uma dessas garagens, onde pernoitavam os autos de um bairro residencial, representava um incomodo para os vizinhos:

Durante a noite, ao recolher os carros à garagem, os automobilistas fonfonam de tal modo as gaitas dos veículos, que provocam barulheira infernal, acordando o mais pesado dorminhoco. As crianças assustam-se, velhos e pessoas enfermas despertam (...). O fonfonar dos autos não deixa ninguém dormir. (*Jornal do Recife*, 1926)

Com o tempo, reformas foram realizadas nas residências mais antigas, e as novas começaram a abrir espaço ao objeto de desejo, encolhendo os lugares de convivência familiar para possibilitar a construção de garagens.

O número excessivo de postos de gasolina para o abastecimento dos automóveis, alguns localizados na zona central da cidade, também preocupava, uma vez que colocava em perigo a vida dos moradores dos arredores. Em 1928, um incêndio em uma bomba de gasolina localizada na Praça da Independência gerou críticas e protestos: “O incêndio de ontem veio provar o quanto é prejudicial para a cidade, (...) a instalação de bombas e mais bombas de gasolina (...). Importa numa grande ameaça para os estabelecimentos comerciais ou casas de residências, que têm as suas portas um iminente perigo, capaz de numa explosão fazê-los voar pelos ares.” (*Jornal do Recife*, 1928:2).

Contudo, nenhum dos inconvenientes citados se comparava ao perigo mortal dos desastres. Segundo depoimentos da época, o número de acidentes crescia vertiginosamente no Recife, atemorizando os desprevenidos habitantes da cidade que, com os sentidos ainda sintonizados em outros ritmos de vida, não conseguiam acompanhar a rapidez imposta pelas máquinas. Eram atropelamentos, choques de veículos, desastres entre bondes e autos, quedas de passageiros dos veículos e muitos outros tipos de acidentes, que enchiam as colunas policiais da época. Em alguns dias, os jornais noticiavam até quatro ocorrências envolvendo os autos.

“Salve-se quem puder”, “O auto infernal”, “Condutores impacientes”, “O perigo volante”, eram alguns dos títulos das matérias e notas dos jornais da época, os quais demonstram a imagem ambígua que foi construída em torno do automóvel. Ele era o deus e o demônio da moderni-

dade ao mesmo tempo. Tinha a capacidade de conferir prestígio e poder, mas também de matar. Segundo a *Revista da Cidade*, o maior crime da humanidade teria sido o de inventar o automóvel:

O automóvel, que a gente bendiz e deseja como meio mais rápido e mais cômodo de transporte, está se tornando agora, mercê da imperícia ou da imprudência de seus condutores, um dos grandes perigos da cidade. Muito raro o dia em que não se verifica um desastre de automóvel, com o inevitável resultado do sacrifício de vidas, pernas, braços, postes, cabeças, etc.. (...). Nero incendiário, sacrificador de inocentes cristãos, se lembrou de todos os suplícios e cometeu todos os crimes, menos o de inventar o automóvel. (*Revista da Cidade*, 1926: nº 05).

Tentativas de disciplinamento do trânsito da cidade foram realizadas, apesar de terem surtido pouco efeito. Nos anos 1920, o trânsito da capital pernambucana era subordinado à Inspetoria de Polícia, cabendo ao Chefe de Polícia a administração dos problemas relativos à questão. Apesar de algumas normas terem sido instituídas, em 1923 reclamava-se da falta de medidas eficazes para minorar os constantes congestionamentos e acidentes.

Diante de tanta colisão, fica a nossa inspetoria em dolorosa colisão, só tendo um remédio: levantar o cassetete e bradar: Pára o trânsito! E fica por uns 15 dias parado o trânsito, e enquanto se imobiliza o horrendo formigueiro de autos, carroças e elétricos, o formigueiro humano vai passando sem temer colisões, atropelamentos, esmagamentos ou outra qualquer desgraça. O povo só terá direito de andar quando os veículos estiverem parados, sob pena de não haver quem se responsabilize por sua integridade física. (*A Pihéria*, 1923: nº 94).

As discussões em torno da necessidade prática de uma regulamentação do trânsito que atuasse no sentido de estruturar os espaços do automóvel se tornam intensas. O crescimento do número de veículos sem controle, a inexistência de um código organizado de normas e leis, de uma fiscalização efetiva, de sinalização nas vias e, sobretudo, o despreparo dos pedestres com relação ao novo movimento das ruas, agora transformadas em

território dos autos, geravam a imagem do caos de um formigueiro, onde pessoas e os veículos se confundiam.

A ação para controlar e disciplinar tal calamidade só poderia vir da força e do poder policial, representada na citação por um “cassetete”⁵, instrumento-símbolo que, segundo Certeau, “compõem uma série de objetos destinados a gravar a força da lei sobre o seu súdito, tatuá-lo para fazer dele uma demonstração da regra, produzir uma cópia que torne a norma legível.” (Certeau, 1994:232).⁶

Mas, a essas leis, instituições e dispositivos disciplinares que buscavam ordenar o espaço da cidade correspondiam práticas multiformes, astúcias e teimosias com as quais o “homem ordinário” escapava das estruturas de poder que tentavam envolvê-lo. Os *chauffeurs* desobedeciam às normas não porque fossem homens “sem cultura, sem talento”, como acreditava alguns, ou apenas pela “falta de responsabilidade”, segundo a opinião de outros. Sua atitude de “indisciplina” devia-se ao desejo de imprimir um ritmo próprio aos veículos; de aproveitar, sem limites, as possibilidades oferecidas pelos autos; de experimentar as sensações diferentes que a máquina oferecia, ao desafiar as regras impostas pelas autoridades.

Apesar das medidas disciplinadoras, como multas e o aumento da fiscalização por parte da polícia, os motoristas continuavam ignorando as normas. Enquanto as autoridades endureciam as leis, empregavam a força na tentativa de fixar novas regras de conduta, o “formigueiro” de autos e homens continuava sua luta diária.

Se, por um lado, a modernidade chegava cercada de novas políticas de controle e disciplinamento das cidades, cerceando práticas e costumes considerados antigos, por outro, deixava brechas abertas, oportunidades que poderiam ser usadas pela população na tentativa de construir diferentes possibilidades de relacionamento a partir do panorama que se apresentava nos conturbados anos 1920. Complexo e cheio de sutilezas, o momento pressupõe interpretações múltiplas, em que também haja espaço para uma avaliação do processo enquanto negociação cultural, em

5 Cassetete é um bastão curto, de madeira ou borracha dura, usado por policiais como arma. Palavra originada da expressão francesa *casser la tête*, que significa literalmente quebrar a cabeça.

6 Sobre o disciplinamento e submissão dos corpos ver ainda Foucault, Michel. *Vigiar e punir*. Petrópolis: Vozes, 1987.

que apropriações, reinvenções e recriações sejam possibilidades plausíveis de explicação. Cabe ao historiador perceber os movimentos de avanço e recuo, as múltiplas propostas e estratégias alternativas empregadas no cotidiano para enfrentar a avalanche de transformações, normas e novos padrões de comportamento que estavam sendo estabelecidos.

Bibliografia

- Baudelaire, Charles (1996) *Sobre a Modernidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Benjamin, Walter (1994) *Obras escolhidas III. Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense.
- Berman, M. (1986) *Tudo que é Sólido Desmancha no Ar*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Certeau, Michel de (1994) *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes.
- Foucault, Michel (1987) *Vigiar e punir*. Petrópolis: Vozes.
- Giard, Luce (1994) *A invenção do cotidiano 2. Morar, cozinhar*. Petrópolis: Vozes.
- Heller, Agnes (1992) *O cotidiano e a história*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Le Goff, Jacques (1996) *História e Memória*. Campinas: UNICAMP.
- Sette, Mário (1981) *Maxambombas e maracatus*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife.

Periódicos pesquisados (em circulação nos anos 1920)

- Jornal do Recife*.
Jornal Pequeno.
Revista A Pilhéria.
Revista da Cidade.
Revista Rua Nova.