



VI Simpósio Nacional de HISTÓRIA CULTURAL

Escritas da História: Ver - Sentir - Narrar

NOS TRILHOS CULTURAIS DE UMA CIDADE MISTIÇA: UMA AVENTURA FÉRREA NAS PAISAGENS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

Marcia Cristina Pinto Bandeira de Mello*

1

“o modo como uma determinada cidade comunica o seu estilo de vida particular, o seu ethos, o conjunto de valores, crenças, comportamentos explícitos e implícitos que os antropólogos costumam chamar de cultura”

Para Lynch, “ o design de uma cidade é, uma arte temporal, vista de todas as luzes e condições atmosféricas possíveis. A cada instante, há mais do que o olho pode ver, mais do que o ouvido pode perceber, um cenário ou uma paisagem esperando para serem explorados”.¹

Nesse pequeno artigo busco as paisagens de uma cidade, o Rio de Janeiro. Paisagem compreendida por Nilton Santos, como uma combinação de objetos

* Bacharel e licenciada em História; Bacharel em Turismo; Mestre em Educação pela UERJ; Doutora em Sistemas culturais e comunicação pela ECO/UFRJ. Profª do Departamento de História do Colégio Pedro II Coordenadora Pedagógica de História da Unidade Escolar São Cristóvão III – Colégio Pedro II- Rio de Janeiro/RJ. Coordenadora do Laboratório de Ensino de História da UESCIII do Colégio Pedro II. www.marciapintobm@gmail.com

¹ Lynch, Kevin. *A imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2010

construídos e naturais. Testemunhos visuais de elementos estéticos e simbólicos construídos historicamente.

Numa cidade mestiça, entendida como: fruto de uma historicidade resultante de um processo de mestiçagem cultural, vinda de uma fusão ou cruzamento de temporalidades diferentes de uma multiplicidade de matrizes culturais. Possuidora de destempos, ou seja, de uma multiplicidade de temporalidades concomitantes e conflitantes^{2,3}.

Cada cidade é uma construção humana e por isso, é singular, onde uma trama de atrações, serviços, simbolismos e produções culturais formam uma rede, a rede urbana, e promovem algo específico como a comunicação urbana. Assim, vimos a cidade como um espaço de mediação, um espaço de trocas tanto de bens simbólicos como bens materiais. Para Munford, a cidade sempre representou um símbolo de liberdade. Partimos também da cidade como um espaço de mediações, zona de contato, espaço multicultural, onde se encontram espaços lisos e estriados, como definidos por Guattari e Deleuze. Lisos não são homogêneos, são amorfos e informais, nômades, formado por acontecimentos afetivos do que de propriedade. Os Estriados são os sedentários, fechados, delimitados, existe uma homogeneidade no sentido que escamoteia as estrias porque é hierárquico. Esses espaços na cidade do Rio de Janeiro, se enfrentam e se misturam permitindo assim transformar a cidade em um espaço de mediações e multiculturalismo, de encontros e intercâmbio, em uma região de translocalidade.

E para mim, nesse trabalho, procuro analisar os “Trilhos” como um elemento que possibilita reafirmar a idéia de Canavacci da cidade coração visível de comunicação- a cidade é polifônica. Por isso é que trato os trilhos como trilhos “culturais” que possibilitam as trocas culturais e fizeram do Rio de Janeiro uma cidade mestiça.

Escolhi os trilhos como objeto por serem os primeiros que realmente vão de fato perpassar esses espaços da cidade possibilitando a visita dos espaços pelos

² Pinto Bandeira de Mello, Marcia. O Turismo como elemento de comunicação intercultural: A da cidade do Rio de Janeiro no universo multicultural. Tese de doutorado, UFRJ, 2005.

diferentes setores sociais característicos de cada um deles. E temporalmente me limito ao século XIX e início do XX.

OS TRILHOS “CARIOCAS” NA CIDADE MULTICULTURAL.

Ói, já é vem, fumegando, apitando, chamando os que sabem do trem
Ói, é o trem, não precisa passagem nem mesmo bagagem no trem

Quem vai chorar, quem vai sorrir ?

Quem vai ficar, quem vai partir ?

Pois o trem está chegando, tá chegando na estação
É o trem das sete horas, é o último do sertão, do sertão
Trem das Sete -Raul Seixas e Paulo Coelho

No Rio de Janeiro, esses espaços não são ordenados, não apresentam lógica, pelo fato do Rio de Janeiro nunca ter sido uma cidade “moderna”, mesmo capital, nunca possuiu “ordem” onde as funções, segmentos ou setores sociais estariam dispostos de forma funcional e utilitária. Ao contrário seus elementos formam um caos que se organiza pela sua própria natureza mestiça, segundo Rossi, a cidade cresce sobre si mesma, adquire consciência e memória de si.

As cidades brasileiras, do século XVI ao XIX, pelo menos a maioria, inclusive o Rio de Janeiro, tiveram sua formação orientada alguns objetivos que podem ser resumidos como cidades que formaram-se para afirmar a posse e a defesa do território, para afirmar a conquista do interior, para possibilitar a penetração rumo a oeste e sul, pelo café, pela borracha ou pela indústria.

Contudo tais cidades coloniais em especial possuíam como aspecto predominante à desordem como nos escreveu o historiador Sérgio Buarque de Holanda⁴: (figura1)

A cidade que os portugueses construíram na América não é produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta confunde-se com a linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, sempre esse abandono característico, que se exprime bem na palavra “desleixo” – a palavra que o escritor Aubrey Bell considerou tão tipicamente portuguesa como “saudade” e que, na sua opinião, não exprime tanto falta de energia, como a convicção de que “não vale a pena...(1936:62)

⁴ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro: 1936.

São os trilhos que perpassam todos os espaços lisos e estriados dessa cidade, trilhos “cariocas”. Trilhos que levam os sujeitos da cidade que percorrem por diferentes motivações esses espaços que cortam essa cidade global. Trilhos que levam nômades e sedentários da cidade, que proporcionam a visitação de diversas culturas, criando e aprofundando, representações sociais e cenários na cidade e na “Comunidade carioca”.

Para desvendar tal proposta convido você leitor a passear pela organização espacial da cidade do Rio de Janeiro, percorrendo cenários criados para atender a diferentes modelos de metrópole: da moderna à Global.

A partir da mineração e principalmente a partir dos meados do século XIX, com o advento da cultura cafeeira, a cidade do Rio de Janeiro, aumenta a sua importância como porta de entrada e saída do Brasil, como mercado consumidor, produtor e distribuidor de bens e serviços necessários à modernização da economia brasileira. Adota o papel de grande centro político, administrativo, econômico e financeiro do Brasil.

Assim, a cidade do Rio de Janeiro, passa a viver um grande aumento populacional levando a uma ocupação territorial que culminou na criação de novas freguesias e paróquias na cidade.

A população se concentrava nas regiões centrais da cidade como a Candelária, nos meados do século XIX, a população mais rica já tomava o caminho de freguesias que se desmembravam originando bairros como: Glória, Catete, Laranjeiras e Botafogo. O mesmo ocorria em direção oposta: São Cristóvão e Engenho Velho. Através de obras como escoamento de canais, a cidade crescia em território e em ocupação populacional. Em 1890, a cidade do Rio contava com duas grandes freguesias, as urbanas (cidade velha: Candelária,São José,Santa Rita,Sacramento e Glória – Cidade Nova: Santana e Santo Antônio – Arrebaldes: Engenho Velho,Lagoa, São Cristóvão, Gávea e Engenho Novo) e as suburbanas (Rurais: Irajá,Jacarepaguá, Inhaúma, Guaratiba, Campo Grande, Santa Cruz – Ilhas : Paquetá e Governador.) No início do século, pós a proclamação da República o Rio passou a ser dividido em duas Zonas: Urbana e Suburbana que não mais recebiam denominações de paróquias ou freguesias. E, a partir do crescimento da

cidade, as novas áreas passavam a ser incorporadas a cidade pelos Bondes. Nasceram os trilhos da cidade.

A Botanic Garden Railroad, inaugurada em 1868 foi a pioneira em linhas de bondes, passou a ligar a Rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado, depois vieram as linhas que serviam Botafogo e Jardim Botânico, e finalmente Laranjeiras, fechando a integração da chamada Zona Sul da cidade. Copacabana, só se integra com a abertura do Túnel Velho (1892) e somente em 1906, os carris elétricos chegam ao bairro via Túnel Novo.

A Segunda concessionária de linha de carris, a Empresa Locomotora, já interligava outros pontos da cidade, a Estrada de Ferro D. Pedro II à áreas comerciais onde se localizavam os antigos “Trapiches” como a Gamboa, Saúde e Saco dos Alferes.

Finalmente em 1870, a Companhia de Ferro Carril de São Cristóvão, servia aos arredores mais populosos e menos favorecidos economicamente. A essa companhia destinou-se a integração de bairros que constituíam a zona Norte da cidade: São Cristóvão, Rio Comprido, Catumbi, Estácio de Sá e Tijuca. Bairros como Vila Isabel tiveram sua ocupação facilitada pela presença de linhas de bondes. Assim como Andaraí Grande, Aldeia Campista e Engenho Novo, ocupados pela facilidade de linhas de bonde da Companhia Vila Isabel.

Em 1879, nascia a Companhia de Carris Urbanos, resultado da fusão das empresas Locomotora, Santa Teresa, Ferro Carril Fluminense e Carioca ao Riachuelo. Tal empresa era responsável por inúmeras linhas que cruzavam pontos importantes como: Estação D. Pedro II, as barcas, a alfândega e as ruas comerciais.

Os trilhos e carris expandiam a cidade, contudo ainda não traziam a marca de interligar espaços de natureza distintas. Carris interligavam a Zona Sul ao centro, outros interligavam a Zona Norte ao centro e outros a zona comercial da cidade. A locomoção dos sujeitos era possível porém ainda não havia como característica a troca de culturas distintas e os espaços estriados eram bem explícitos. Outras companhias foram sendo fundadas e em 1895, além da Jardim Botânico, São Cristóvão, Vila Isabel e Carris Urbanos, o Rio de Janeiro contava com a Companhia Ferro Carril Carioca, Vila Guarani, Santa Cruz-Sepetiba, Cachambi, Jacarepaguá e Paula Matos.

Quando a administração do serviço de bondes, em 1907, passou a ser centralizada pela The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company Limited, formou-se uma rede unificada pela a incorporação as linhas de São Cristóvão, de Carris urbanos e de Vila Isabel, tornando possível a integração da Zona Sul (Catete, Flamengo, Botafogo, Laranjeiras, Jardim Botânico, Gávea, Copacabana, Ipanema e Leblon), da Zona Norte (São Cristóvão, Catumbi, Rio Comprido, Andaraí, Vila Isabel e Tijuca. E, com as estradas de ferro a ocupação dos subúrbios tornou-se possível.

A rede ferroviária que foi implantada devido ao surto cafeeiro, partindo de uma iniciativa do Governo, e em 1858 um trecho que ligava as estações do Campo Central a Queimados foi aberto, originando estações como Campo Central, São Cristóvão, Engenho Novo, Cascadura e Sapopemba. Além de dois ramais: o da Gamboa e o de Santa Cruz.

Tais trilhos que acomodavam carris de diferentes trações, da animada, a elétrica e a vapor, ainda tinham um alto preço das passagens, assim inviabilizava a locomoção em “grande distancias”, podemos compreender tal dado como uma impossibilidade de mistura de espaços, de sujeitos culturais e seus relativos espaços.

Mas o transporte ferroviário continuou crescendo e junto com ele os subúrbios, em 1898, estações e paradas em Triagem, Del Castilho, Honório Gurgel e Cavalcanti. Com a Leopoldina Railway, que contava como estação inicial São Francisco Xavier, Inhaúma e Irajá cresciam, e outros pontos surgiam como Benfica, Amorim, Olaria, Quilômetro 10, Brás de Pina, Cordovil e Vigário Geral, ainda como simples paradas. Com um porto menor a Estação de Ferro Rio do Ouro, em 1883 ligava o Caju a represa Rio do Ouro e tinha ramais para Inhaúma, Engenho de Dentro e Olaria.

Verificamos então que conforme a cidade se expandia sua mobilidade estava ligada ao aperfeiçoamento do sistema de transporte que tinha nos trilhos sua grande modernidade.

Paisagens foram sendo criadas, cenários foram construídos como nos conta Lima Barreto no texto abaixo:

O subúrbio propriamente dito é a longa de faixa de terra que se alonga, desde o Rocha ou São Francisco Xavier, até sapopemba, tendo a linha ferres da Central (...). Há casas, casinhas, casebres, barracões, choças, por toda a parte onde se possa fincar quatro estacas de pau e

uni-las por paredes divisórias. Todos o material para essas construções serve: são latas de fósforos distendidas, telhas velhas, folhas de zinco e, para nervuras das paredes de taipa, o bambu, que não é barato. Há verdadeiros aldeamentos dessas barracas nas covas dos morros, que as árvores e os bambuais escondem aos olhos dos transeuntes.⁵

Porém, ainda se percebe claramente que com os trilhos nasciam paisagens diversas que abrigavam seus personagens característicos de espaços culturais que ainda não conseguiam se misturar em uma cidade que apresentou desde sua formação sujeitos culturais distintos em espaços culturais característicos, contudo, conforme os trilhos se expandiam mais espaços e tempos culturais se misturavam .

A característica da cidade com “destempos” começava a tomar corpo e considerado que nesse período localiza-se para fim desse trabalho, o início das trocas culturais de personagens e sujeitos culturais distintos que com os trilhos passam a visitar espaços fora dos seus de origem, possibilitando uma troca cultural ou uma comunicação entre espaços e sujeitos culturais diferentes. Já no final do século XIX, o banhos de mar antes um remédio prescritos pelos médicos para atacar doenças específicas, passou a se tornar um hábito de pessoas saldáveis que antes das 07:00 hrs da manhã buscavam os banhos frios para ativar a circulação, restaurar a saúde da pele e praticar a natação, considerado um dos esportes mais completos.

Casas de banho passam a se proliferar, onde os frequentadores podem trocar de roupa e se deliciarem com o banho de mar. Praias como as de Botafogo e Flamengo já são as preferidas e Copacabana com suas areia e água límpida passa a ser vista como a ideal para os banhos. Em 1855, um primeiro acesso urbanizado, onde hoje temos a Ladeira dos Tabajáras, foi aberto e logo as primeiras casas passaram a surgir e em 1892, a construção do Tunel Velho possibilitou a chegada dos bondes. Assim sobre os trilhos iniciava-se a ocupação de Copacabana e sua visitação estava aberta a aqueles que desejam apreciar sua beleza, e desfrutar do seu clima esplêndido e salubre como era definido na época.⁶

⁵ LIMA, Barreto. *Clara dos Anjos*. Rio de Janeiro, México, 1949, p.111

⁶ ABREU, Mauricio de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, Jorge Zahar Editor, 1987, p47,48.

Além do banho de mar o biquíni pode ser visto como uma forma de atrair curiosos e já em 1917, um decreto lei de nº 1143, atenta para necessidade das pessoas usarem trajes descentes para não causarem ruídos, definindo períodos do ano, meses, dias e horários para os banhos de mar, com o intuito de proteger as pessoas do sol e das ondas perigosas.

A praia se apresenta como território livre aos olhos do carioca e com o desenvolvimento dos trilhos dessa cidade ela foi cada vez mais se tornando um espaço de visitação de todos os tipos da cidade. E mais uma vez teremos os trilhos como facilitador da interação entre distintos espaços.

Aliado ao bom hábito de banhar-se ao mar e ao biquíni que atraia os mais curiosos, o Carnaval, onde destaco aqui o banho de mar a fantasia, também tem o seu papel, o carnaval que instituiu no período entre guerras no Rio de Janeiro, os chamados banho de mar a fantasia. Com fantasias confeccionada de papel crepon, após o desfile pela orla, os foliões entravam no mar e suas fantasias desbotadas acolhiam os trajes de mar tradicionais.

Os trilhos além de locomoverem os foliões, também abrigava pela cidade do Rio de Janeiro, uma versão dos corsos para os desmotorizados.

Assim, vimos os trilhos como um elemento que possibilitava a visitação e a troca cultural de sujeitos culturais distintos e a comunicação dentro da própria cidade. Em Aldo Rossi encontramos a referência da cidade que cresce sobre si mesma, adquirindo consciência e memória de si.⁷

Os trilhos seu nascimento e expansão vão representar para a cidade um elemento de inserção de espaços e sujeitos culturais distintos que inventam uma cidade multicultural e polifônica. Fazendo do Rio de Janeiro uma Cidade Mestiça e os trilhos uma parte de seus elementos de comunicação intercultural.

7 ROSSI, Aldo. Arcquutura da Cidade. Lisboa: Edições Cosmos, 1977. P.24.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Mauricio de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, Jorge Zahar Editor,1987.

BAUMAN, Zygmunt. *O mal estar da pós-modernidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.,1998.

CANEVACCI, Massimo. *A Cidade polifônica, ensaio sobre antropologia da comunicação urbana*.São Paulo: Studio Nobel, 1993.

DELEUZE, G. e GUATTARI F. O Liso e o Estriado. *Mil Platôs*. Vol.5., Rio de Janeiro: editora 34, 1997.

HOLANDA, Sergio Buarque de. *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro: 1936 LESSA, Carlos. *O Rio de todos os Brasis* Rio de janeiro, Record,2001.

LIMA, Barreto. *Clara dos Anjos*. Rio de janeiro, México, 1949, p.111

LYNCH, Kevin. *A imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2010

MUNFORD, Lewis. *A Cidade na História. Suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1991, 3ª ed.

PINTO BANDEIRA DE MELLO, Marcia. *O Turismo como elemento de comunicação intercultural: A da cidade do Rio de Janeiro no universo multicultural*. Tese de doutorado, UFRJ, 2005

ROSSI, Aldo. *Arcquetura da Cidade*. Lisboa: Edições Cosmos, 1977. P.24.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, Paulo. *Formação de cidades no Brasil Colonial*.Rio de Janeiro,Editora UFRJ, 2001