



# VI Simpósio Nacional de HISTÓRIA CULTURAL

Escritas da História: Ver - Sentir - Narrar

## UMA RUA... UM ROMANCE... UMA CIDADE... HISTÓRIA, LITERATURA E MODERNIDADE EM SÃO LUÍS (MA) NO ROMANCE *RUA DO SOL* DE ORÍGENES LESSA

Maria das Graças do Nascimento Prazeres\*

1

A historiografia a partir da segunda metade do século XX traz uma nova forma de ver a relação entre a História e a Literatura, sobretudo, por que começa a admitir outras variáveis sociais, além da vida e da obra, que dão entendimento ao que diz respeito “à vida cotidiana, às dimensões da subjetividade, às relações mais próximas entre a vida social no seu sentido mais amplo e a vida literária”<sup>1</sup>.

Neste sentido, a Literatura corresponde a um instrumento poderoso nas mãos do historiador. Conforme Michel de Certeau, “toda pesquisa historiográfica é articulada a partir de um lugar de produção sócio-econômico, político e cultural”<sup>2</sup>. Tal premissa pode ser aplicada não só aos historiadores, mas também aos literatos. Teresinha Queiroz ao se referir, especificamente, ao romance diz que ele permite através da leitura do seu contexto de produção compreender o “modo como literato pensa o social, registra esse

---

\* Graduada em História pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e mestra em História do Brasil pela Universidade Federal do Piauí (UFPI). Professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão – IFMA. E-mail: graceprazer@yahoo.com.br.

<sup>1</sup> QUEIROZ, 2008, p.201.

<sup>2</sup> CERTEAU, 1995, p18.

social, demarca as relações entre individualidades e grupos, mesmo que o procedimento seja o da ficcionalização”<sup>3</sup>. Assim, as narrativas produzidas por aqueles que vivenciaram um determinado momento pode ser um elemento elucidativo e fornecer respaldo para a investigação histórica. Orígenes Lessa, enquanto literato, ao descrever seu “agora”, assim o faz em uma articulação envolvendo seu lugar de produção sócio-econômico, político e cultural, que é a cidade de São Luís nas décadas iniciais do século XX, com a cotidianidade vivenciada, observada e narrada na capital maranhense por ele mesmo como sujeito constituído historicamente.

Partindo desse pressuposto, o presente artigo se propõe a analisar a presença da técnica como personagem no romance *Rua do Sol* de Orígenes Lessa. Para tanto, utilizou-se desta produção literária como fonte principal relacionando-a com a produção bibliográfica que trata do tema e com notas de jornais produzidas durante este período. Assim, em muitos momentos se percebeu aproximações entre a narrativa de Orígenes Lessa ao expor a técnica como personagem em São Luís nesta virada de século e os estudos historiográficos e as fontes hemerográficas. Um sinal da viabilidade da relação entre História e Literatura.

2

### UMA RUA, UM ROMANCE, UMA CIDADE...

Orígenes Lessa nasceu na cidade de Lençóis Paulista (SP) em 12 de julho de 1903 e com pouco mais de três anos veio morar com seus pais em São Luís (MA), onde viveu até os nove anos. Desse tempo em que viveu em São Luís resultou o romance *Rua do Sol*, publicado em 1955. O romance é ambientado na cidade de São Luís na virada do século e conta a história de um garoto de seis anos que morava em um sobrado com sua família na Rua do Sol, uma das principais ruas na época.

Durante sua narrativa Orígenes Lessa constrói um panorama da cidade de São Luís de início de século mostrando o cotidiano de uma capital ainda pacata e ansiosa pelo “progresso” e pela modernidade ao mesmo tempo em que parece se reportar às suas próprias memórias, lembrando no personagem principal os tempos de infância quando morou na Rua do Sol. Assim é que ao viajar com a família para uma cidade do

---

<sup>3</sup> QUEIROZ, 2008, p.205.

interior, o saudosismo de Paulinho se revela juntamente com os aspectos urbanos da cidade:

Voltava o desejo de andar pelas ruas calçadas, a tentação de apedrejar os lampiões de gás das ruas estreitas, a saudade das casas imponentes de azulejo, a vontade de rever os sobrados velhos de mirante. E os passeios de bonde? E os doces da Padaria da Vitória? E o 48 marchando em pleno sol? E os bichos do jardim do palácio?<sup>4</sup>

Pode-se perceber que a narrativa de Orígenes Lessa traz aspectos importantes da cidade. A menção à iluminação pública expõe uma cidade que ainda vivia sob os raios luminosos dos lampiões de gás. Segundo o historiador César Augusto Marques, São Luís tivera pela primeira vez a oportunidade de usufruir da iluminação pública em 1825, quando foram instalados lampiões à base de azeite em diversas praias e ruas. Anos depois os lampiões operavam à base do álcool terebintinado; e finalmente à base de gás hidrogênio em virtude de um contrato assinado em 1861 com um grupo americano, originando a Companhia de Iluminação a Gás do Maranhão, que explorou o serviço por quarenta anos<sup>5</sup>.

Apesar de ter influenciado diretamente a dinâmica urbana, a iluminação à gás não gerou efeitos de modernidade maior que a iluminação por eletricidade, implantada em São Luís no início da década de 1920. A concepção de tempo moderno ganhava força com a implantação deste serviço. O serviço de iluminação pública por eletricidade fazia parte de todo um plano de modernização da face urbana de São Luís, o qual consistia na implantação e melhoria dos serviços públicos. O plano de construir um Maranhão moderno propunha a superação do modelo atrasado do Império, pois precisava-se caminhar rumo ao progresso republicano:

Precisamos leva-los a efetivo (serviço de luz e tração) que não nos é lícito mais permanecer na triste, na humilhante situação singular na república, de capital do estado, com o primitivo querozene e o famigerado bondinho de aldeia tirado por burros lazentos.<sup>6</sup>

Durante a narrativa de *Rua do Sol*, os bondes são mencionados por diversas vezes, principalmente, quando o escritor faz referência à mobilidade urbana com o

---

<sup>4</sup> LESSA, 1974, p.104.

<sup>5</sup> MARQUES, 1970, p.390.

<sup>6</sup> Livros Leis e Decretos do Estado do Maranhão. Imprensa Oficial, 1923 p.311.

trânsito rotineiro de passageiros ou com os passeios públicos comuns nas tardes ludovicenses, uma vez que faziam parte não só do cotidiano e da dinâmica cidadina, como também do imaginário daqueles que residiam na São Luís do início do século XX.

Neste momento, os bondes que transitavam pelas ruas de São Luís eram de tração animal, implantados desde os anos 70 do século XIX. São Luís foi a primeira capital do Norte do país<sup>7</sup> a contar com o serviço de transporte coletivo por bondes, e na época foram recebidos com entusiasmo como mostra esta nota de um dos jornais que relatou o fato: “Bem fez o sr. Estrella, o cysne maranhense, em cantar o progresso na sua lyra pródiga e reservada; bem fez o apologista, e bem faço eu, embora, pequenino, em louvar a boa vontade dos emperezarios. Bem ou mal, la estão os trilhos.”<sup>8</sup>

Sob o gerenciamento da companhia Ferro Carris Maranhense, apesar de ter sido implantado como sinônimo do progresso, assim que começou a operar este serviço foi logo taxado de retrógrado, por que além de não atender às necessidades da população, feria as normas contratuais, principalmente pela inobservância do horário, superlotação dos carros, choques nas linhas, falta de condutores, pestilência dos burros, mal estado dos cartões de passagens, gritaria dos cocheiros. Somavam-se a isso os constantes descarrilamentos, que de acordo com os passageiros era conseqüência direta da falta de prática dos condutores, da falta de adestramento dos animais, ou das pedras colocadas nos trilhos intencionalmente por vândalos. A incidência destes transtornos através de notas é verificada nos jornais, como veiculou O Publicador Maranhense a qual se lê: “Os bonds depois do processo ficaram nervosos. So hontem, trez descarrilhamentos com mais ou menos sobresaltos para passageiros. Banho de... e concerto nas curvas.”<sup>9</sup>

Este era o quadro em que se achava o serviço de transporte coletivo em pleno século XX. Um sistema deficiente e até mesmo vexatório, que demonstrava o descaso por parte do poder público, que não se posicionava diante de tal situação. Esta preocupação com a tecnologia dos equipamentos urbanos é exposta pelo personagem

---

<sup>7</sup> Vale ressaltar que, naquela época, a divisão regional ainda colocava o Maranhão como Estado pertencente à região Norte do Brasil.

<sup>8</sup> *O Domingo*, 8 de setembro de 1872, p.1.

<sup>9</sup> *O Publicador Maranhense*, 30 de agosto de 1872, p.2

Teixeira, homem maduro e com certo conhecimento, que tece críticas ao atraso do Maranhão em relação aos demais estados federativos: “\_ O tempo do bonde a burro já passou. Só no Maranhão se vê isso. Nos outros lugares já há bonde elétrico...”<sup>10</sup>.

Nesta virada de século, as inovações tecnológicas em diversos saberes permitiram que a indústria no setor de transporte obtivesse um aperfeiçoamento da técnica que pode ser considerado bastante significativo para a época. Assim, os bondes de tração animal que, em meados da década de 70 do século XIX eram reconhecidos como algo bastante inovador, logo na primeira década do século XX já eram considerados como extremamente retrógados e ultrapassados. Assim, as descobertas no campo da cinética comprovavam que o Maranhão ainda estava longe dos caminhos modernos.

Na cidade do Rio de Janeiro, os bondes elétricos já eram utilizados pelos cariocas desde 1892 quando foram inaugurados com a presença de ilustres convidados, como o vice-presidente da República, Marechal Floriano Peixoto<sup>11</sup>. Tal melhoramento colocava o Estado brasileiro em pé de igualdade com outras nações no que diz respeito aos equipamentos técnicos usados no setor de transporte. Segundo Waldemar Corrêa Stiel, os bondes de tração animal de São Luís foram os de mais longa duração no Brasil<sup>12</sup>. Isso se deu, porque precederam aos de outras capitais e foram um dos últimos a serem tirados de circulação. Portanto, no período a que se reporta a narrativa de Orígenes Lessa, provavelmente, entre os anos de 1906 a 1911, os bondes de tração da capital maranhense eram um dos únicos que ainda se mantinham ativos. A maior parte das capitais já contava com a eletricidade no transporte urbano, ou seja, já haviam instalados os bondes elétricos, tais como Salvador (1897), Belém (1907), Fortaleza (1913) e Recife (1914)<sup>13</sup>. Portanto, enquanto as cidades mais “modernas” do Brasil deslizavam com velocidade sob as benesses da eletricidade, na capital maranhense a

---

<sup>10</sup> LESSA, Op. Cit., p.74.

<sup>11</sup> CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL, 2001, p.77.

<sup>12</sup> STIEL, 1984, p.444.

<sup>13</sup> STIEL, Op. Cit.

população ainda se locomovia vagarosamente no ritmo “dos bondinhos a burro que rolavam barulhentos pelas ruas”<sup>14</sup>, como profere Orígenes Lessa.

O literato em seu romance se deteve a narrar com detalhes o que ele qualificou como um “grande acontecimento que sacudiu a cidade” que “toda a rua do Sol participava da mesma estranha agitação”<sup>15</sup>. Este grande acontecimento a que se refere constitui-se na aparição do primeiro automóvel em São Luís. A narrativa de Orígenes denota a importância do acontecimento para a dinâmica da cidade.

O automóvel não era apenas mais um produto do avanço técnico da cinemática, mas tornou-se um equipamento que passaria a interferir diretamente na vida daqueles que habitavam a cidade, chegando até mesmo a disputar espaço com os transeuntes. Guilherme Giucci ao estudar a ascensão da automobilidade como um elemento decisivo da modernidade cinética entre 1900 e 1940, ressalta que

O sistema tecnológico automotriz serviu para ilustrar a tese de que a tecnologia exercia uma grande influência na mudança social. A lista de efeitos sociais realmente impressiona. Sobre a distribuição da população, os negócios, a indústria, o governo, a saúde, a morte, a família, o ócio, a sexualidade, a moral, a vida urbana e rural, os valores, a educação, a moradia, a linguagem, a percepção do tempo e do espaço<sup>16</sup>.

6

Portanto, desde sua invenção em fins do século XIX na Alemanha por Gottlieb Daimler e Karl Benz que o automóvel causou uma série de mudanças que influenciou e alterou a vida do homem urbano, bem como a própria estrutura da cidade. A presença do automóvel na cidade causou sentimentos e reações, que eram motivados tanto pelo encanto como pelo medo. O autor de *Rua do Sol* descreve esses sentimentos paradoxos que permearam a aparição do automóvel pelas ruas de São Luís, ressaltando de início o fascínio que aquele “arauto da modernidade” causava nas pessoas: “O primeiro automóvel circulava. Era uma coisa imprevista, que andava por si, como se fosse um trem, mas sem locomotiva”<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> LESSA, Op. Cit., p.74.

<sup>15</sup> Id. Ibid.

<sup>16</sup> GIUCCI, 2004, p.12.

<sup>17</sup> LESSA, Op. Cit., p.74.

Em 1908 chega o primeiro automóvel ao Maranhão. O veículo foi fabricado na França e importado por Joaquim Moreira Alves dos Santos, mais conhecido pelos ludovicenses como Nhozinho Santos. O automóvel era um *De Dion Bouton*<sup>18</sup> que vinha sendo produzido desde 1899 com quatro assentos, um cilindro e seis HP de potência. Apesar de a potência do motor não permitir evoluções em alta velocidade, a máquina francesa chegava a São Luís espalhando euforia e espanto todas as vezes que percorria os logradouros da cidade. Um jornal da época destacou em matéria o estardalhaço que acontecia ao se ouvir pelas ruas a buzina “fom-fom” do *De Dion Bouton*:

O 'Didion Boutou' tornou-se então, a diversão por excelência da população em geral. Assim como hoje em dia a gente se aglomera aos domingos e feriados para ouvir as retrêtas das bandas militares, o sanluizense, em 1908, se enfiava todo, aos domingos e feriados, para ir ao Largo do Carmo apreciar o 'Didion Boutou' fazer evoluções. O famoso logradouro público ficava repleto de basbaques olhando o 'bicho' correr e, por muitas vezes, quando a buzina fonfonava ou a sirene uivava a debandada era geral [...]. Ao dizer de uma testemunha ocular, quando a sirene do 'Didion Bouton' uivava, espantava gente por todo lado, dando a impressão de que os basbaques eram 'tangidos que nem galinha!'<sup>19</sup>.

Existe grande possibilidade de que Orígenes Lessa ao fazer menção do primeiro automóvel esteja se referindo ao *De Dion Bouton* de Nhozinho dos Santos, uma vez que o tempo da narrativa é condizente com a data da nota de jornal que relata a chegada deste automóvel. Embora, fosse o primeiro automóvel a percorrer as ruas de São Luís, Orígenes Lessa coloca através do personagem Teixeira que o automóvel já era algo comum em outras cidades:

Teixeira sorria. Contava que em toda parte já havia daqueles carros, que o automóvel era um instrumento de progresso e não tardava o dia em que haveria carros voando pelo espaço. Havia um brasileiro, Santos Dumont, que em Paris já fizera experiências vitoriosas<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> O modelo francês *De Dion-Bouton* foi criado pelo marquês Albert De Dion (1856-1946) que se associou ao mecânico Georges Bouton para fabricar motores a vapor e a partir de 1899 automóveis a gasolina.

<sup>19</sup> *O Globo*, 26 de agosto de 1908.

<sup>20</sup> LESSA, Op. Cit., p.74.

Na pacata capital maranhense de início do século XX, a aparição do automóvel despertou questionamentos ainda difíceis de ser respondidos pela ótica da evolução da técnica, principalmente, por que ainda era uma experiência nova para os ludovicenses, o que fomentou no imaginário popular explicações até mesmo escatológicas, como mostra a narrativa em um diálogo entre as personagens:

\_ Parece criação do demônio – dizia Nha Calu. \_ É uma caleça que anda sem cavalos. Anda sem bicho puxar, cruz credo!  
As velhas da vizinhança, d. Militina, d. Clarice, até d. Esmeraldina, comentavam o fato como sinal dos tempos. O mundo ia acabar. E muita gente ia morrer. Quem é que podia parar um carro sem cavalos, sem chicotes e rédeas que o dominassem?  
\_ É o fim do mundo...<sup>21</sup>

Ao mesmo tempo em que se sentiam atraídos por algo que representava o “moderno”, os maranhenses também se encontravam temerosos quanto à presença do “cavaleiro da modernidade” em seus logradouros. Para muito deles, “o automóvel não era um carro, já a encarnação mesma do demônio”<sup>22</sup>. Este tipo de percepção foi bastante comum, uma vez que, ou se demonizava ou se santificava o automóvel. Dificilmente, se tinha uma visão apática em relação a este símbolo da modernidade. A este respeito, Giucci coloca que o automóvel foi o “expoente material máximo da modernidade: um objeto de culto”. Segundo este autor, por que “é impossível conceber o moderno sem pensar no movimento. Essa máquina numinosa é o núcleo de uma ‘religião cinética universal’ e o ‘sacramento rodante’ que unifica corpo e velocidade”<sup>23</sup>.

O automóvel mexia com os sentidos. A visão era acometida pelo deslumbramento da máquina. Um monte de peças juntas eram capazes de fazer aquela parafernália se movimentar. O barulho produzido pelo motor era percebido de longe pelos moradores. A sensação de liberdade e o prazer da velocidade faziam do homem moderno um amante do automóvel. Orígenes Lessa conseguiu perceber essa confusão que o automóvel causava nos sentidos humanos, e assim descreveu:

---

<sup>21</sup> LESSA, Op. Cit., p.74.

<sup>22</sup> LESSA, Op. Cit., p78.

<sup>23</sup> GIUCCI, Op. Cit., p.15.

E depois o barulho! – dizia Nha Calu. – É de endoidecer a gente!

De fato, o espantoso veículo de rodas altas de bicicleta, o assento lá em cima, um homem com guarda-pó e óculos protetores, produzia explosões que à distância apertavam as almas. Ninguém compreendia como o dono, lá dentro, pudesse agüentar tamanho barulho, sem perder o fôlego, a tão feroz velocidade.

De longe se anunciava a notícia. O aparelho era precedido de estouros apavorantes que alvoroçavam corações. Deixavam-se os cadernos, os ferros de engomar, as panelas, as costuras, os bilros, os trabalhos da casa. Corria toda gente à janela, as mães alarmadas, as crianças recolhendo crianças<sup>24</sup>.

Os ruídos que provinham do automóvel eram tão intensos que chamavam atenção de todos. Aqueles que se encontravam nos interiores das residências corriam para a rua, chamavam os vizinhos, os animais corriam assustados, as crianças ficavam eufóricas com tamanho estrondo. Paulinho, personagem de *Rua do Sol*, certa vez “uma tarde estava brincando na calçada quando pressentiu de longe a aproximação do automóvel. Pelo barulho a gente reconhecia. Parecia trovoadas. Todo mundo fugiu.”<sup>25</sup>

E o moderno não era apenas o movimento em si, mas também a forma como este movimento se dava. Na era da modernidade não bastava se movimentar, era preciso mais do que isso, era preciso ser rápido, ligeiro, veloz. Para Guilherme Giucci, a velocidade se constituía como “a poderosa aliada da modernidade cinética e sua melhor propaganda”<sup>26</sup>. Orígenes Lessa traduziu a velocidade do automóvel que ganhava as pacatas ruas da cidade de São Luís com os característicos sentimentos de encanto e horror que lhes era próprio:

Contava que o próprio vento produzido pelos 20 quilômetros à hora do carrinho pnalta arrastava os passantes desprevenidos das calçadas.

O vento puxa! – explicava d. Militina. \_ Criança, então, nem se fala.

E quando ele aparecia pela rua do Sol, vindo dos lados do campo do Ourique, ou das bandas do Galpão, a rua fervia. Ainda estava na avenida Silva Maia e já pelo barulho a gente sabia. As explosões pareciam tiros de canhão em dia de festa nacional.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> LESSA, , Op. Cit., p.74-75.

<sup>25</sup> Id. Ibid., p.78.

<sup>26</sup> GIUCCI, Op. Cit., p.46.

<sup>27</sup> LESSA, Op. Cit., p.75.

Antes as vias públicas eram dominadas por carruagens e pedestres. A partir do século XX aos poucos elas vão se tornando vitrines para os motores elétricos, a vapor e de combustão interna. A evolução da técnica traz malefícios, e um dos principais que estavam à sombra dos automóveis eram os acidentes. Estes fortuitos que acompanham os automóveis como uma “praga da modernidade”. Contudo, Guilherme Giucci ressalta que “desde o início tenham sido notórias máquinas de produzir vítimas, a novidade e a distinção superaram amplamente o perigo”<sup>28</sup>.

Ao analisar o romance *Rua do Sol*, ressaltando a relação entre a História e a Literatura, encontrou-se diversas aproximações entre a narrativa de Orígenes Lessa e as análises feitas por estudiosos sobre o tema, bem como as notícias de periódicos correspondente ao tempo que o romance se reporta. Não foi uma tarefa fácil construir esta análise, principalmente pelo caráter de iniciação nesta perspectiva historiográfica, contudo, ao explorar a escrita de Orígenes Lessa e relacioná-la às outras leituras de textos e jornais da época o quadro foi se montando, e talvez, tenha se conseguido fazer um exame dentro dos pré-requisitos básicos que a relação História e Literatura exige.

Durante a narrativa de *Rua do Sol*, o literato constrói um panorama da cidade de São Luís de início do século XX demonstrando o seu anseio em trilhar pelos caminhos ditos modernos. Assim, a técnica se torna uma personagem constante no romance de Orígenes Lessa. Apesar de trabalhar vários elementos da técnica que adentram esta São Luís, o escritor detém-se, sobretudo, na melhoria da iluminação pública, na inserção da eletricidade no transporte urbano e na aparição do automóvel pelas ruas da capital. Este último é o que ele traz com maior detalhe, mostrando um grande acontecimento que sacudiu a cidade no início do século XX, a chegada do “arauto da modernidade”. São Luís se lançava na corrida da modernidade. Os caminhos percorridos pela cidade demonstram seu anseio pelo o que era considerado moderno.

---

<sup>28</sup> GIUCCI, Op. Cit., p.79.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Jornais:

A Pacotilha, 1914, 1923, 1924; O Domingo, 1872; O Estado, 1916; O Globo, 1948; O Publicador Maranhense, 1872;

### Bibliografia

CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. Cidade em Movimento, Energia elétrica e meios de transporte na cidade do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

CERTEAU, Michel de. A operação histórica. In: LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre. História: novos problemas. 4. ed. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995.

GIUCCI, Guillermo. A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

LESSA, Orígenes. Rua do Sol. Rio de Janeiro: Ed. Civilização Brasileira, 1974.

MARQUES, César Augusto. Dicionário Histórico-Geográfico da Província do Maranhão. 3ª Edição. São Luís: Ed. SUDEMA, 1970.

MARANHÃO. Livros Leis e Decretos do Estado do Maranhão. Imprensa Oficial, 1923.

QUEIROZ, Teresinha. História e Literatura. In: ADAD, Sara Jane H. Costa, BRANDIM, Ana Cristina Meneses & RANGEL, Maria do Socorro (Org's). Entre Línguas: movimento e mistura de saberes. – Fortaleza: Edições UFC, 2008.

STIEL, Valdemar Correia. História do transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus – São Paulo: Pini, 1984.

### • Sites:

<http://www.academia.org.br/>, acesso em 15 de novembro de 2009.

[http://www.catedralonline.com.br/portal/modules/mastop\\_publish/?tac=Centro de Doc . Hist%F3rica](http://www.catedralonline.com.br/portal/modules/mastop_publish/?tac=Centro de Doc . Hist%F3rica), acesso em 26 de janeiro de 2010.