

Sociabilidades urbanas: relações entre livres, libertos e escravos na cidade do Rio de Janeiro (Brasil) – séculos XIX-XX.

Avance de investigación en curso

GT-28: Interculturalidade: povos originários, afro e asiáticos na América Latina e no Caribe.

Davidson de Oliveira Rodrigues¹

Resumo:

A presente comunicação faz parte de uma pesquisa em desenvolvimento acerca dos padrões de sociabilidade na cidade do Rio de Janeiro no término do século XIX. Trata-se de uma problematização dos impactos que a urbanização provocou nos padrões de sociabilidade vigentes. Acrescenta-se uma investigação acerca das interações sociais entre livres e escravos, brancos e negros ocorridas no âmbito da modernização capitalista. A elite carioca, não obstante seu apego aos padrões europeus, cultivou vínculos com a população afrodescendente, porém defendendo a subalternidade dos negros e mestiços. Diferentes segmentos étnicos-sociais que estabeleceram referenciais e valores em comuns, atestando a existência de uma interculturalidade em curso desde a colonização portuguesa.

Palavras-chaves: escravidão, abolição, cidade.

AS CIDADES E SUAS REDES DE SOCIABILIDADES

A cidade do Rio de Janeiro em sua condição de centro do poder do Império e da Primeira República brasileira foi palco privilegiado para as apropriações e adaptações das concepções então vigentes do viver urbano. Cidade alçada ao status de laboratório de experimentação da identidade/nacionalidade brasileira, o Rio comportou as funções de centro administrativo e entreposto comercial, marcado por grande diversidade étnica e cultural. Portanto, pensar as formas de sociabilidades implica no estudo dos impactos da escravidão e da abolição na conformação de relacionamentos interpessoais no âmbito da vida cidadina.

Este ensaio faz parte de uma pesquisa mais ampla que objetiva analisar os efeitos que as modificações nos sistemas de transportes públicos e privados acarretaram nas representações literárias da cidade do Rio de Janeiro. A modernização da estrutura urbana da capital federal e o aperfeiçoamento técnico e logístico das formas de se deslocar pela cidade contribuíram para o redimensionamento da relação campo/cidade, uma vez que as sociabilidades e sensibilidades rurais sofreram transformações e geraram estranhamentos nos habitantes e visitantes do Rio de Janeiro.

Aqui, há que se pensar em dois importantes eixos de análise, de um lado o ideário liberal/europeizante que habitava as mentes das elites intelectuais e políticas do oitocentismo, indicando a cidade como uma forma de convívio moderno e civilizado, no qual a igualdade jurídico-formal não anulava as desigualdades econômicas, apesar de “camuflar”, ao nível do discurso, as hierarquias sociais. Do outro lado, as formas de convivência produzidas no (e pelo) sistema escravocrata, criando formas de exclusão e aproximação entre senhores, cativos e libertos. A dialética estabelecida entre senhor e escravo era a contraparte de uma estrutura legal liberal que simplesmente ignorava a existência da escravidão no Brasil – a Carta Constitucional de 1824 não continha nenhuma

¹ Doutorando em Sociologia pela Universidade Federal de São Carlos e professor do IFSULDEMINAS. A presente pesquisa foi contemplada com fomentos do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sul e Minas Gerais. Agradecimentos ao NIPE e à Pró-Reitoria de Pesquisa.

menção ao assunto.

Defronte dessa junção de sentidos, vale analisar as formas de sociabilidades constituídas na cidade do Rio de Janeiro na transição do século XIX para o século XX, pois após a abolição de 13 de maio de 1888 os ex-escravos se viram em uma nova ordenação, confrontando-se com novos meios e canais de exclusão étnica e social.

A conceituação de sociabilidade parte do entendimento de Georg Simmel, um processo no qual as formas de interação estariam desvinculadas de seus conteúdos originais, isto é, a sociabilidade consistiria numa espécie de relação interessada em si mesma e autonomizada de quaisquer objetivos e contextos prévios: “Como categoria sociológica, designo assim a sociabilidade como a forma lúdica de sociação” (SIMMEL, 1983, p.169), (SIMMEL, 2006). As sociabilidades são categorias definidoras de formas específicas de convivências aplicáveis à vida cotidiana em grandes cidades, revelando performances e redes sociais. A conversação, uma importante expressão da sociabilidade, teve seu desenvolvimento e aprimoramento justamente no século XIX (BAECHLER, 1995, p. 77-85). Evidencia-se a importância do olhar “simmeliano” conectivo das dimensões subjetiva e objetiva do fenômeno social.

Dentro do pensamento simmeliano – a dialética sem síntese – a tensão entre os conteúdos e as formas sociais explicariam a dicotomização entre os momentos de socialização puros e espontâneos e o aparecimento de interesses que delimitariam essa interação desmotivada. A sociabilidade comportaria uma natureza democrática, ocorrendo entre pessoas situadas no mesmo estrato social. Por isso, diz-se que “... seu alvo não é nada além do sucesso do momento sociável, e quando muito, a lembrança dele” (SIMMEL, 1983, p.170). O fundo histórico-social que permitiu a Simmel a elaboração dessa análise certamente é a sociedade europeia do século XIX, especificamente os grandes centros urbanos alemães. Queremos fazer a transposição de tal aparato teórico para compreender as expressões da sociabilidades que apareceram no Rio de Janeiro e como elas se estruturaram com as hierarquias étnicas e sociais então constituídas. Para isso, faz-se necessário enfatizar que as elites cariocas se inspiravam em modelos de vida europeia e transitavam entre o apego aos ideais formais de equalização do liberalismo e à adaptação dos mesmos à manutenção das exclusões raciais e sociais, resultados de uma sociedade que se baseou na exploração do afrodescendente.

O liberalismo brasileiro conheceu sua efetiva vocação na defesa dos interesses da elite conservadora, sustentando a escravidão, a grande propriedade e o clientelismo político. Liberalismo e agrarismo no contexto da sociedade escravista imperial foram faces de uma mesma moeda, evocativas do domínio de uma aristocracia dos privilégios sobre as demais camadas sociais. Conjunção antidemocrática que não possibilitou a formação e a expressão de uma cidadania – um fenômeno percebido por alguns intérpretes liberais que não se enquadraram tão facilmente aos esquemas vigentes, ao exemplo do abolicionista Joaquim Nabuco. Quais teriam sido as estratégias retóricas, legais e ideológicas para superar a contradição existente entre o discurso liberal (que a partir da segunda metade do século XIX já estava disseminado entre os políticos brasileiros) e a situação de não cidadania que englobava a maior parte da população? Falar em contradição significa reconhecermos uma distância entre o projeto iluminista-liberal e a sua real efetivação.

A partir das décadas de 1870 e 1880, pensadores que se autoproclamavam liberais começaram a reivindicar modificações nas instituições, nas leis e na estrutura socioeconômica do país. A associação entre liberalismo e agrarismo sofria crescentes questionamentos, as críticas incidiam sobretudo contra a escravidão, cada vez mais associada ao atraso econômico e à dificuldade de criar uma comunidade nacional. Sobre essa conjuntura, Alfredo Bosi fala na emergência de um “Novo liberalismo” que se associa aos ideais abolicionistas:

O liberalismo abolicionista atinge aqui o seu ponto extremo pelo qual nega dialeticamente o núcleo ideológico do liberalismo clássico: o direito absoluto do senhor de usar e abusar da sua propriedade e do trabalho alheio: “Peço o voto dos operários, porque [...] quando não houver mais escravos nem senhores, o espírito maldito que degradou e

aviltou o trabalho, e que hoje atrofia o nosso país, tendo perdido as senzalas, há de continuar a esvoaçar como uma ave de rapina sobre os trabalhadores livres”. (BOSI, 2010, p.345)

É como se, pela primeira vez, o pensamento liberal brasileiro buscasse refletir efetivamente acerca da condição do trabalhador rural e urbano. O homem do campo ou da cidade vivenciava uma condição precária, de não cidadão no caso de ser escravo, liberto, operário ou camponês livre. As ideias propugnadas por pensadores como Joaquim Nabuco (identificadas no excerto acima) e André Rebouças resgatavam valores caros à tradição liberal europeia. As propostas de Nabuco defendem o fim dos latifúndios, a reforma agrária, a educação para os trabalhadores e a descentralização do Estado Imperial. Porém, sua desilusão com a república é bastante conhecida, em seus escritos tardios o autor defendeu o distanciamento entre seu liberalismo e o novo regime que também se dizia liberal. Há também uma crítica social a um governo que não deu continuidade ao reformismo que poderia ter aprimorado o 13 de maio. Mas, se esse é o enquadramento legal e formal que colocavam escravos, libertos e brancos pobres em uma mesma vala de exclusão, onde podem ser encontradas as formas de convivência, os contatos e as interações? O que se apresenta é o processo de exclusão dos negros que se seguiu ao 13 de maio, elemento magistralmente explorado pelo sociólogo Florestan Fernandes:

A legislação, os poderes públicos e os círculos politicamente ativos da sociedade se mantiveram indiferentes e inertes diante de um drama material e moral que sempre fora claramente reconhecido e previsto, largando-se o negro ao penoso destino que estava em condições de criar por ele e para ele mesmo. (FERNANDES, 2008, p.32)

O plano jurídico-formal não gerou uma correspondência na vida urbana, pois o deslocamento do ex-escravo permaneceu ou mesmo se acentuou. As tentativas de modernização da cidade se chocavam com as práticas e valores dos afrodescendentes, baseadas em uma cultura pré-letrada e que se forjaram como esforço de preservação da herança africana, resistência contra a reificação imposta pela escravidão. A repressão policial à capoeira e às festas populares qualificam o sentido que era atribuído ao progresso e ao moderno. Com efeito, a abolição em nada afetou os desníveis sociais típicos do Antigo Regime e a cidade do Rio de Janeiro continuou a ser uma constelação de redes, umas perpendiculares as outras. Nos anseios de modernização, a presença do negro passou a ser considerada um sintoma do atraso, uma lembrança do passado colonial. A proclamação da República, um desdobramento conservador do 13 de maio (feita por fazendeiros que queriam a indenização por seus cativos e por militares insatisfeitos), acentuou os sonhos de branqueamento das elites brasileiras. Tratava-se da adequação aos modelos europeus: branqueamento da população, higienização e reforma urbana.

Os “melhoramentos públicos” conferiram um novo uso aos espaços públicos e privados. No século XIX, já se constata a presença de obras na cidade carioca coordenados pelo Serviço de Viação e Obras Públicas, decorrência da promulgação de decretos imperiais dos anos de 1860 e 1861, expressão precoce da preocupação das elites (e também do próprio imperador) em atualizar a estrutura da capital. As intervenções se acentuaram nas décadas seguintes, com destaque para o planejamento e a execução, entre os anos de 1903 e 1906 (já no período republicano), dos projetos do engenheiro Pereira Passos. Sua atuação conseguiu alterar a ambiência do Rio de Janeiro, tornando-a referência nacional de planejamento urbano e da viabilidade da “*Belle Époque Tropical*” (NEEDELL, 1993). No entanto, a reestruturação do espaço não foi acompanhada pela democratização das relações sociais e políticas, ao contrário, as massas foram excluídas da vida coletiva na cidade.

As reformas urbanas do Rio de Janeiro estiveram associadas a projetos conservadores, continuidades de condutas e posturas da sociedade escravocrata. Sidney Chalhoub, ao abordar o recrudescimento contra as habitações populares, indicou os mecanismos adotados pelo Estado para afastar a população pobre, gerando novas formas de especulação imobiliária e ganhos econômicos, ao exemplo da criação do transporte público: “Pouco a pouco, fazendas e chácaras nos subúrbios foram

sendo compradas e loteadas numa conjunção de interesses entre empresários da área de transporte e agentes do capital imobiliário”. (CHALOUB, 1996, p.52)

As alterações nos meios de transportes repercutiram nas próprias estratégias de sobrevivência das camadas pobres. Essa população foi afastada dos ambientes privilegiados, mas sua presença como mão de obra continuou a ser demandada. As linhas de veículos públicos se transformaram em mediadoras do movimento pendular, ligando as periferias às áreas nobres. Era grande a diversidade de modelos de carruagens (SANTOS, 1934), as de uso particular ou as de frete, com o advento dos coletivos ampliaram-se os percursos, interligando as freguesias rurais às urbanas. A dificuldade em constituir um sistema eficaz de transporte dificultou uma segregação espacial mais efetiva e a proximidade dos pobres, nos morros e brejos, acabou tolerada (MARINS, 1998, p.156). Os habitantes da cidade do Rio de Janeiro deparam-se com o ineditismo de uma gestão do espaço urbano. Podemos pesquisar as transformações ocorridas nas sociabilidades e sensibilidades utilizando os escritores como interlocutores e recuperando suas narrativas sobre a vida na capital federal. Não se trata de estabelecer relações causais simplistas, mas de verificar os impactos da modernização no universo mental de segmentos e grupos de moradores da cidade, notadamente os grupos que vivenciavam a exclusão.

A LITERATURA E AS REPRESENTAÇÕES DA EXCLUSÃO URBANA

Os literatos aludiram em seus escritos aos mais diversos aspectos relacionados à cidade do Rio de Janeiro, descrevendo, inclusive, o processo de segregação das camadas pobres. Tais escritores não escreviam “gratuitamente”, pois ofereciam uma literatura intencionada, valorativa, insinuante e propositiva. Verdadeiros inventários dos canais de sociabilidades e percepções dos fenômenos urbano, apreensões das contradições de uma sociedade que queria ser moderna sem desligar-se dos mecanismos de dominação próprios do sistema escravocrata.

No que se referem aos procedimentos específicos para a análise dos textos literários, consideram-se as interações sociais estabelecidas no interior das cidades, notadamente aquelas ligadas ou ocorridas nos veículos públicos e privados. A literatura é uma fonte para observarmos aspectos como disputas, amabilidades e tensões entre os usuários e os modais de transportes; em suma, entre o indivíduo e a sociedade. São muitas as alusões aos eventos ocorridos nos transportes públicos, no primeiro romance de José de Alencar, “Cinco Minutos”, publicado em 1856, a história se inicia em um ônibus, abordando indiretamente a questão do anonimato. Um passageiro sente-se surpreso ao receber carícias de uma misteriosa senhorita envolta em um véu. As dúvidas iniciais do protagonista dizem respeito às intenções da jovem moça, sob a ótica do narrador, a própria moralidade da personagem poderia ser passível de questionamento, além de estar em veículo público dava-se a ousadia de flertar com um desconhecido. Faz-se necessário lembrar a relutância das damas da sociedade carioca em utilizarem esse tipo de locomoção (SANTOS, 1934, p. 229), pois o acesso aos tipos de veículos – bonde, trem, ônibus etc – não escapava à clivagem de classes.

A literatura registrava o “olhar” dos que estavam “em cima”, mas também recuperava a visão subalterna da cidade. As representações negativas do transporte público são tão antigas quanto a valorização do transporte privado. Machado de Assis, com sua usual perspicácia, nos concede alguns lampejos para que nos aproximemos mais dessa matéria:

Refleti um instante, podia ir ao enterro, pediria a minha mãe que me alugasse um carro...

Não cuides que era o desejo de andar de carro, por mais que tivesse o gosto da condução. Em pequeno, lembra-me que ia assim muita vez com minha mãe às visitas de amizade ou de cerimônia, e à missa, se chovia. Era uma velha sege de meu pai, que ela conservou o mais que pôde. [...]

Fica entendido que era para saborear a sege, não pela vaidade, porque ela não permitia ver as pessoas que iam dentro. Era uma velha sege obsoleta, de duas rodas, estreita e curta, com duas cortinas de couro na frente que corriam para os lados quando era preciso entrar ou sair. Cada cortina tinha um óculo de vidro, por onde eu gostava de espiar para fora. (ASSIS, 1997, p. 160)

Uma carruagem poderia ser um símbolo de prestígio econômico e social – o nosso equivalente a possuir um automóvel. A sege da mãe de Bentinho era antiga e sua contribuição para o status da família poderia até ser ambígua, mas sugere uma forma privilegiada de se movimentar, em contraposição aos pedestres. Outro aspecto importante é a sensação de distanciamento e superioridade com o que ocorre na rua, pois esses veículos privados viabilizam a possibilidade de observar o outro se mantendo oculto. Precedências dos estigmas atribuídos ao transporte público e dos elogios concedidos às opções individuais de transporte.

O ideário liberal amalgamava-se com as práticas cotidianas da cidade do Rio de Janeiro, normas e valores pré-modernos que se mesclavam ao anseio pelo progresso. As contradições ganham forma nas próprias sociabilidades, as conversas, as medidas e os olhares revelam a onipresença da escravidão. No conto “Pai contra mãe” de Machado de Assis, temos a história de um rapaz pobre cuja ocupação era a captura de escravos fugidos. Logo no começo da estória, o autor pontua uma prática comum ao século XIX.

Quem perdia um escravo por fuga dava algum dinheiro a quem lho levasse. Punha anúncios nas folhas públicas, com os sinais do fugido, o nome, a roupa, o defeito físico, se o tinha, o bairro por onde andava e a quantia de gratificação. Quando não vinha a quantia, vinha promessa: “gratificar-se-á generosamente”, — ou “receberá uma boa gratificação”. Muita vez o anúncio trazia em cima ou ao lado uma vinheta, figura de preto, descalço, correndo, vara ao ombro, e na ponta uma trouxa. Protestava-se com todo o rigor da lei contra quem o açoitasse. (ASSIS, 1994)

A citação acima revela uma tensão fundante – sutil e ironicamente abordada por Machado – entre o tratamento de propriedade dispensado ao escravo e a sua capacidade de resistir a tal reificação. O cativo seria uma “propriedade” inconformada com tal situação, sua rebeldia se manifestaria em todas as dimensões de sua existência. É nesse confronto, que o caçador de fugidos, no conto chamado Cândido Neves, encontraria seu sustento, justamente nas margens do sistema escravista. Contudo, sua ocupação profissional teria uma instabilidade típica das ações marginais, pois seu sustento baseava-se na existência de inconformados com o regime escravocrata, era pois, um dependente dos conflitos da sociedade de seu tempo. Nada pior para seu ofício que a ausência de fugas e a estabilidade das relações senhor-escravo; esta era a crise econômica particular de Cândido Neves:

Um dia os lucros entraram a escassear. Os escravos fugidos não vinham já, como dantes, meter-se nas mãos de Cândido Neves. Havia mãos novas e hábeis. Como o negócio crescesse, mais de um desempregado pegou em si e numa corda, foi aos jornais, copiou anúncios e deitou-se à caçada. No próprio bairro havia mais de um competidor. Quer dizer que as dívidas de Cândido Neves começaram de subir, sem aqueles pagamentos prontos ou quase prontos dos primeiros tempos. A vida fez-se difícil e dura. Comia-se fiado e mal; comia-se tarde. O senhorio mandava pelo aluguéis. (ASSIS, 1994, p.5)

A cidade que emerge da literatura machadiana está marcada por conflitos, tensões e, também, adesões. Há uma diversidade de objetivos e interesses que se chocam o tempo todo. No caso de Cândido Neves, sua ocupação era percorrer as ruas da cidade a procura de fugitivos, seu conhecimento da topografia carioca é o conhecimento de um caçador que rastreia o alvo. Seu envolvimento com o espaço é marcado por uma tensão, e também por riscos.

Já lhe sucedia, ainda que raro, enganar-se de pessoa, e pegar em escravo fiel que ia a serviço de seu senhor; tal era a cegueira da necessidade. Certa vez capturou um preto livre; desfez-se em desculpas, mas recebeu grande soma de murros que lhe deram os parentes do homem. (ASSIS, 1994, p.5)

As dificuldades do personagem se acentuaram com a necessidade de sustentar a esposa, a sogra e o filho recém-nascido, mas sua pobreza recalcitrante acaba por convencê-lo a deixar o rebento na

Roda dos enjeitados. Imbuído de um senso próprio da sociedade patriarcal e escravista, o destino a ser dado ao filho era muito doloroso para Cândido Neves que deveras amava a criança. Porém, sem escolhas, ele aceita levar o filho até o orfanato, ao caminho se depara com uma escrava fugida cujo valor de recompensa era alto. O perseguidor deixa o filho com um farmacêutico e parte para a captura da mulher, esta se chamava Arminda e pede a clemência de Cândido por estar grávida, mesmo rogando compaixão a postura do captor era inquebrantável:

Houve aqui luta, porque a escrava, gemendo, arrastava-se a si e ao filho. Quem passava ou estava à porta de uma loja, compreendia o que era e naturalmente não acudia. Arminda ia alegando que o senhor era muito mau, e provavelmente a castigaria com açoites, — coisa que, no estado em que ela estava, seria pior de sentir. Com certeza, ele lhe mandaria dar açoites. (ASSIS, 1994, p. 8)

As ruas do Rio de Janeiro eram o palco das lutas cotidianas entre escravos e senhores, as redes de vigilância sobre os cativos se emaranhavam com as sociabilidades costumeiras. No primeiro caso, os familiares prontamente defenderam um parente confundido com um fugido, mas no segundo, os andantes se isentavam de ajudar uma mulher que clamava pela proteção ao fruto do seu ventre. Que cidade é esta que comportava um constante rearranjo dos vínculos sociais entre escravos, livres, libertos e fugidos? Eis um conjunto de emaranhados, distantes da compreensão usualmente atribuída às grandes cidades como o espaço das multidões indiferenciadas, atomizadas e com crescentes relações impessoais. O andar na rua implicaria uma certa convivência com as normatizações do sistema escravocrata, uma compreensão (ou internalização de uma norma?) de que direitos caros à tradição liberal (como a própria inviolabilidade do corpo) restringiam-se a uma pequena parcela dos cidadãos. Eis aí o nascimento de uma tradição de vida urbana conveniente com as exceções e arbitrariedade do Estado de Direito brasileiro contemporâneo.

Há atributos que, de antemão, já tornariam as pessoas suspeitas, como etnia, vestimentas, locais de trânsito, etc. Cândido Neves também ocupa uma posição de marginalidade nesse sistema, ele é a ponte entre o imaginário liberal – que considera todos iguais – e a vigilância e opressão à população negra e mulata. Do Império à República, da escravidão à exclusão do mercado de trabalho formal. A abolição, quando pensada como um evento que trouxe desdobramento para a vida nas cidades, esclarece as tentativas da população pobre em se posicionar diante de uma modernização essencialmente excludente. Lima Barreto “... traz para seus romances, contos e crônicas o universo dos pobres e dos subúrbios que se ocultava nos desvãos da capital da ordem e do progresso” (NEVES, 2011, p. 21). Eis que as tramas “barretianas” revelam que a sobrevivência nas cidades consistiam-se em um esforço de reconhecimento das continuidades e descontinuidades das relações da sociedade escravista. Locomoção dentro de um regime que apregoava a igualdade nos modelos do iluminismo e liberalismo, mas que validava a exploração do trabalho do negro em um regime que, mesmo para as sensibilidades oitocentistas, já estava rotulado como desumano.

Os conflitos e as tensões que se amiudavam no tecido social logravam em muitos casos, quando a população ocupava os espaços públicos rompendo com a “normalidades” da exclusão urbana, propiciar o surgimento de novas demandas. Eis o momento da emergência das resistências, tal qual o caso das massas que invadem às ruas para derrubar os bondes, conforme descrito no romance “Recordações do Escrivão Isaías Caminha”, de Lima Barreto, redigido durante a primeira metade do século XX. Na obra, uma lei municipal proibiu os populares de trafegarem pelas ruas sem sapatos tornando-se o estopim de uma revolta popular. O escritor capturou todo um rol de sociabilidades: as conversas espontâneas, ditas nos bondes, nas ruas e nos bares, finalmente materializadas na forma de ações coletivas espontâneas.

Na trama, os jornalistas são os primeiros a perceberem o agravamento das tensões, as falas pronunciadas nas ruas anunciam os rancores sociais:

- Eu creio que as coisas vão mal. Há muita irritação, muito azedume por aí...
- Eu penso também que isso não acaba bem. Hoje quando vinha de bonde, vi comentários ao artigo do Ricardo [...]
- Vocês não imaginam... As coisas estão feias! Estive na Gamboa e na Saúde... Os estivadores dizem que não se calçam nem a ponta de espada. Não falam noutra coisa. Vi um carroceiro dizer para outro que lhe ia na frente guiando pachorrentamente: Olá hé! Estás bom para andares calçado que nem um doutor! (BARRETO, 1997, p. 190)

A racionalização do espaço e o aparecimento de transportes de massa expandiram e generalizaram as viagens diárias de grupos desconhecidos em mesmos veículos. Essa situação propiciou a reformulação das interações com a cidade, o que pode ser percebido excertos acima. Lima Barreto, assim como outros escritores, se propôs a escutar as vozes da cidade. Seu romance, essencialmente autobiográfico, faz eco aos conflitos que atravessavam o Rio de Janeiro. Quando a população se engaja nos motins, as questões étnicas submergem e o que vem à tona é um protesto contra a exclusão urbana.

Na rua, o trânsito era ralo e o tráfego dos bondes parecia ter cessado completamente. Nas esquinas, havia patrulhas de infantaria e cavalaria e de distancia em distancia, à porta de estalagens, afastados da polícia, havia grupos compactos de populares. Um bonde aproximou-se, e, embora cheio, dependurei-me com dificuldade num dos balaústres. A fisionomia das ruas era de expectativa. As patrulhas subiam e desciam; nas janelas havia muita gente espiando e esperando qualquer coisa. Tínhamos deixado a estação do Mangue, quando de todos os lados, das esquinas, das portas e do próprio bonde partiam gritos: Vira! Vira! Salta! Salta! Queima! Queima! O cocheiro parou. Os passageiros saltaram. Num momento o bonde estava cercado por um grande magote de populares à frente do qual se movia um bando multicolor de moleques, espécie de poeira humana que os motins levantam alto e dão heroicidade. Num ápice, o veículo foi retirado das linhas, untado de querosene e ardeu. Continuei a pé. (BARRETO, 1997, p.193-194)

O que significaria essa manifestação tão radical, ensejada pela lei de obrigatoriedade ao uso dos sapatos? A trama parece evocar o evento histórico ocorrido na cidade do Rio de Janeiro em 1904, quando a população se sublevou diante da imposição da vacinação obrigatória contra a varíola. Literatura e História testemunham a opressão de um Estado excludente e autoritário. Mais do que isso, ressurgem a questão dos limites do liberalismo brasileiro, incapaz de efetivar o gozo dos direitos políticos e civis. Reaparece também a questão étnica, pois no texto de Barreto, o que transparece é a revolta dos populares contra a imposição de códigos de vestimentas. No período escravocrata os cativos deveriam andar descalços como símbolos da condição de subalternidade em que se encontravam. Os sapatos eram para os livres, portanto, há estreita associação entre o modo como os afrodescendentes se vestiam e andavam pela cidade carioca e as redes de vigilância constituída sobre eles. Extrapolando o texto de Lima Barreto podemos acrescentar que o 13 de maio deveria ter representado, para uma larga parcela da população, o desaparecimento de embaraços e controle sobre suas formas de apresentação e condução nos espaços públicos. Faltou a redefinição dos sentidos da cidadania (CARVALHO, 1987), com a inclusão daqueles que outrora estavam apartados do Estado liberal brasileiro. Processou-se exatamente o contrário, um aumento de leis, normas e posturas objetivando “civilizar” o comportamento das massas, tidas como anti-higiênicas e atrasadas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este texto é apenas um delineamento de uma pesquisa que se encontra em suas etapas iniciais de revisão bibliográfica e levantamento dos dados. O estudo da cidade, dentro de uma perspectiva histórica e sociológica, focado na questão das representações literárias podem abrir novos focos de pesquisa, sobretudo no que diz respeito à questão da exclusão urbana. No processo de formação da sociedade brasileira a modernização esteve acompanhada da construção de dispositivos de segregação

que afetaram as classes populares, incidindo de maneira dramática nos afrodescendentes.

O trabalho de Florestan Fernandes (2008), cuja primeira edição é de 1964 (editora da USP), forneceu importante contribuição para a tradição da pesquisa sociológica no Brasil ao pensar a inserção do negro no desenvolvimento capitalista. Embora seu estudo aborde especificamente o caso de São Paulo, suas análises têm um nível de generalidade que permitem sua aplicação a outras realidades urbanas, desde que guardadas as devidas equivalências. Mas o que interessa nessa conclusão é pensar em que medida a dissolução da “sociedade de castas” e a instauração de uma “ordem social competitiva” (categorias de Fernandes) estiveram ligadas à urbanização e assim deram uma dimensão espacial à exclusão dos negros e mulatos. As consistentes redes de sociabilidades e vicinalidades forjadas nos cortiços e nas favelas não podem ser considerados uma estratégia de adaptação à modernização excludente do Rio de Janeiro? Ao mesmo tempo, será importante analisar as alusões as efêmeras e instantâneas formas de sociabilidades surgidas nas ruas e nos transportes públicos, onde sentimentos de pertencimento e exclusão eram constantemente elaborados. Esses são alguns dos itinerários que poderão nortear a pesquisa por hora em curso.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASSIS, M de. (1997). *Dom Casmurro*. São Paulo, Brasil: Globo.
- BAECHLER, J. (1995) Grupos e Sociabilidades. Em R. BOUDON (Org). *Tratado de Sociologia* (pp.65-106). Rio de Janeiro, Brasil: Zahar Editor, 1995.
- BARRETO, L. (1997). *Recordações do Escrivão Isaías Caminha*. Rio de Janeiro, São Paulo, Brasil: Ediouro & Publifolha.
- BOSI, Alfredo. (2010) *Ideologia e contraideologia. Temas e variações*. São Paulo, Brasil: Companhia das Letras.
- CARVALHO, J. M de. (1987) *Os Bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi* (2ª. Ed.) São Paulo, Brasil: Companhia das Letras.
- CHALHOUB, S. (1996) *Cidade Febril. Cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo, Brasil: Companhia das Letras.
- FERNANDES, F. (2008). *A integração do negro na sociedade de Classes. O legado da raça branca* (5ª. Ed.). V.1. São Paulo, Brasil: Globo.
- MARINS, P. C. G (1998). Habitação e vizinhança: limites da privacidade no surgimento das metrópoles brasileiras. Em N. Sevcenko & F. A. Novais. *História da Vida Privada no Brasil. República: da Belle Époque à Era do Rádio* (pp.131-214). São Paulo, Brasil: Companhia das Letras.
- MORAES, E, Filho. (1983). *Simmel: Sociologia*. São Paulo, Brasil: Ática.
- NEEDELL, J.D. (1993). *Belle Époque Tropical. Sociedade e cultura da elite no Rio de Janeiro na virada do século*. São Paulo, Brasil: Companhia das Letras.
- NEVES, M. de S. (2011). Os cenários da República. O Brasil na virada do século XIX para o século XX. Em J. Ferreira & L. de A. N. Delgado (Org). *O Brasil Republicano. O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação da República à Revolução de 1930* (pp. 13-44) (5ª. Ed.). Rio de Janeiro, Brasil: Civilização Brasileira.
- SANTOS, N. (1934). *Meios de transporte no Rio de Janeiro: História e Legislação*. Rio de Janeiro, Brasil: Typ. do Jornal do Commercio Rodrigues & C.
- SIMMEL, G. (2006). *Questões fundamentais da sociologia*. Rio de Janeiro, Brasil: Zahar.

