**Universidade de São Paulo.
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.
Departamento de História.**

João Eduardo Cezar de Vilhena.

**Metrópole na Ponta do Lápis:
charges e urbanização
na cidade de São Paulo – 1900~1914.**

São Paulo – 2007.

**Universidade de São Paulo.
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas.
Departamento de História.**

João Eduardo Cezar de Vilhena.

**Metrópole na Ponta do Lápis:
charges e urbanização
na cidade de São Paulo – 1900~1914.**

Dissertação apresentada ao
Programa de Pós-Graduação em
História Social do Departamento
de História da Faculdade de
Filosofia, Letras e Ciências
Humanas da Universidade de São
Paulo, para a obtenção do título de
Mestre em História, sob a
orientação do Professor Doutor
Elias Thomé Saliba.

São Paulo – 2007.

Resumo.

Neste trabalho, propõe-se um estudo do processo de urbanização observado na cidade de São Paulo nos anos 1900-1914, por meio da análise de charges presentes nos jornais e revistas em circulação no período. As transformações aceleradas ocorridas no espaço urbano, e vividas intensamente por seus habitantes, foram resultado direto do grande projeto encampado para a cidade na virada dos séculos XIX-XX: o “progresso” de São Paulo. Palavra recorrente nos argumentos para a transformação do espaço urbano, tornou-se verdadeira bandeira e marca de identidade desejável para a cidade, sua população, seu passado e mesmo seu futuro. Porém, esse discurso modernizador, embora fortíssimo, possuía sérias falhas e fissuras, observadas e apontadas argutamente por desenhistas e cronistas por meio da poderosa e impertinente linguagem do humor visual. Componentes importantes do regime visual da época, as imagens de humor revelam facetas pouco exploradas da apreensão que os cidadãos faziam do espaço urbano e das transformações em andamento na cidade, bem como ângulos imprevisíveis para antigos problemas sociais paulistanos.

Palavras-chave: charges, urbanização, São Paulo, transportes, cidadania.

Abstract.

This work is a study about the process of urbanization in São Paulo city in the years 1900-1914, through the analysis of cartoons reproduced in the journals and magazines of the mentioned period. The accelerated transformations occurred in the urban space, intensily experienced by their inhabitants, was a direct result of a project designed to the city at the turn of XIX-XX centuries: the “progress” of São Paulo. A persistent word related to the arguments about the transformations of the urban space, “progress” become the truly sign of a desirable identity to be produced for the city, its population, its past and even its future. However, this discourse of modernization, even though very strong, has many and serious imperfections, noticed and revealed ingeniously by the cartoon artists and chroniclers through the powerful and “petulant” humour’s language. Important pieces of the “visual regime” of the period, the humour drawings reveal unexpected angles of the citizen’s sight of the urban space, it’s progressive transfiguration and old (and well-known) common problems to the people of São Paulo.

Keywords: cartoon, urbanization, São Paulo, transport, citizenship.

Dedico este trabalho a
Julio Cezar e Ada Maria Bellini Cezar.

Sumário

Apresentação	Página 07
Capítulo 1 – Charges, caricaturas, desenhos de humor...	Página 15
Capítulo 2 – Lápis vivazes para uma cidade veloz:	Página 34
Seção I – “Não chegou nunca...” – Primeiros movimentos da formação da metrópole	Página 37
Seção II – “Obras de Santa Engracia” – A Light-matriarca	Página 79
Seção III – “Do futuro de São Paulo” – A Light encontra os indivíduos	Página 100
Seção IV – “Delicias automobilísticas” – Os automóveis e a metrópole	Página 130
Considerações Finais	Página 154
Fontes	Página 159
Bibliografia	Página 160
Anexos	Página 176
Agradecimentos	Página 189

“The audience knows the truth. The world is simple. It’s miserable. Solid all the way through. But if you could fool them, even for a second, then you could make them wonder. And then you got to see something very special. You really don’t know? It was the look on their faces...” – Christopher Priest – The Prestige.

“A imaginação é positivamente aparentada com o Infinito”. – Charles Baudelaire, O Meu Coração a Nu.

Apresentação

“S’ imagine che a genti vá pigá un girio dispoza du jantáro e quano xiga inda a rua da Gonçolacó tenia lá un tirreno tutto xiigno co gapino. Intó a genti vai ali p’rá dianti invisitá uno amighe e quano giá vurtó, spia p’ro tirreno, ma che!! nouté maisé tirreno, nisciuno, ma inveiz sta fazida lá una bunita casa maise bunita da casa do Capitó (...)”¹

“U Prugressu di Zan Baolo” era um dos (vários) subtítulos dados por Juó Bananére² à “carta” da qual destacamos o trecho acima. O narrador discorre ainda na mesma missiva sobre como os italianos (“mia genti”) foram importantes para a construção de São Paulo e para sua caracterização como cidade “du prugressu”. O estilo epistolar adotado por Bananére é revelador, por duas razões inextricáveis no presente trabalho : em primeiro lugar, suas “cartas” são artigos, e fazem referência à presença das seções de cartas endereçadas às redações dos periódicos em circulação na cidade durante a chamada *Belle Époque* paulistana, o período grosso modo compreendido entre 1890-1920; em segundo lugar, mas não menos importante, suas “cartas” – empregando o célebre e hilariante dialeto macarrônico³ – revelam uma cidade sempre vista de um ângulo original, por meio dos olhos argutos do humor.

¹ Juó Bananére, “As cartas d’abax’o pigues.”, “O Pirralho”, número 37, 20/04/1912, p. 13. O “Capitó” é personagem freqüente dos textos de Bananére, e também assunto de várias caricaturas e artigos do “Pirralho” na primeira metade da década de 1910. Trata-se do Senador Rodolfo Miranda, do Partido Republicano Paulista, verdadeiro “ídolo” dos redatores d’ “O Pirralho”.

² Pseudônimo de Alexandre Ribeiro Marcondes Machado (1892-1933). Engenheiro de profissão, dividia este tempo com a produção dos textos macarrônicos que o fizeram, nas palavras de Antonio de Alcântara Machado, “o cronista mais popular da cidade de São Paulo”. Escreveu para diversos periódicos em circulação na cidade de São Paulo nas primeiras décadas do século XX, como “O Pirralho”, “O Queixoso”, “A Vespa” e “Diário de Abax’o Piques”. Para maiores informações, consultar a seção “O macarronismo italo-caipira de Juó Bananére” em Elias Thomé Saliba. – *Raízes do Riso: a representação humorística na história brasileira – da belle époque aos primeiros tempos do rádio*. – São Paulo Companhia das Letras, 2002. A referida seção cita ainda outros artigos produzidos pelo autor para recompor a trajetória deste cronista paulistano.

³ “(...) não é fácil entender o que Bananére escreve, pelo menos quando o fazemos pela primeira vez. É preciso ambientar-se lentamente ao macarrônico, que mistura dois universos lingüísticos provenientes não só de registros

Neste trabalho, a memória, a crônica, o olhar e o humor são os ingredientes de uma mistura materializada na cidade de São Paulo da passagem dos séculos XIX-XX. E o caminho escolhido para encontrarmos essa cidade é o oferecido por algumas charges em circulação na imprensa paulistana do período. Para começar, cumpre contar um pouco a respeito da história da trajetória errática da presente pesquisa, pontuada por muitos risos e aflições, que permitiram a um “forasteiro” olhar em volta e descobrir em São Paulo um lugar para si mesmo.

O “João Bananeiro” da epígrafe acima se lembrava nostalgicamente de sua infância, da época em que debaixo do “(...) *viadutto era tutto gapino e tenia moltos passarigno che io iva tuttoss dí di magná cidigno matá co stilingo*”. Esta pesquisa começou no rastreamento dos passos dados por Bananére e por tantos outros cronistas que passaram pela cidade de São Paulo naquele período: sob a orientação do professor Elias Thomé Saliba – há alguns anos atrás, quando ainda tinha um pouquinho de capim debaixo do viaduto – comecei a trabalhar no projeto “Dissonâncias Temporais e Elipses da Memória: cultura, cotidiano e formas de representação no Brasil, 1900-1960”⁴, procurando por registros históricos da atuação de jornalistas, literatos, ilustradores, músicos e demais cronistas das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro da passagem dos séculos XIX-XX. Imediatamente, a tarefa já havia mostrado sua verdadeira natureza: as informações a respeito desses cronistas da vida urbana eram muito escassas, quando não nulas.

A difícil tarefa de obter informações confiáveis a respeito desses autores me levou a encarar uma vasta gama de possibilidades de pesquisa sobre a cidade de São Paulo por caminhos ainda pouco explorados. Em uma certa tarde, num intervalo de trabalho, rindo abertamente com

escritos mas também e sobretudo dos instáveis registros orais. A deformação lingüística de Bananére imitava o falante não letrado, brasileiro ou italiano, que deturpava as palavras porque lhe faltava a memória escrita. Aliás, não viria daí um tanto da enorme popularidade de Bananére na época, quanto à dificuldade inicial de entendê-lo nas leituras posteriores?” – Elias Thomé Saliba. – *Op. cit.* – p. 170.

⁴ Projeto Integrado de Pesquisa, financiado pelo CNPq no período 1999-2003, coordenado pelo Professor Doutor Elias Thomé Saliba e com a participação dos Professores Doutores Nicolau Sevcenko, Maria Inez Machado Borges e equipe de pesquisadores.

as charges de jornal que sempre constituíram uma das grandes paixões da minha vida, me perguntei, de um salto: “por que não?!”.

A partir daí, começou um exercício lento e paciente de apreensão das verdadeiras condições para uma pesquisa a respeito. As referências aos desenhistas eram esparsas, os estudos a respeito de charges e caricaturas eram muito poucos (quase nulos para o período e o contexto que eu pretendia estudar) e as dificuldades enfrentadas pelos historiadores que procuravam – mesmo formados numa tradição predominantemente logocêntrica – encarar o trabalho com imagens, inúmeras; para completar, as limitações deste pesquisador, realmente assustadoras. No entanto, para minha agradável surpresa, as charges e caricaturas existiam nos arquivos em quantidade razoável, permitindo imaginar alguns caminhos para a pesquisa.

Ao estruturar o projeto, minha principal preocupação era a de estudar a sociedade paulistana do período tendo como ponto de partida as charges e caricaturas. No entanto, duas questões se colocaram no horizonte da pesquisa: era necessário delimitar o objeto, espacial e temporalmente. A cidade desenhada pelos chargistas era uma re(a)presentação do espaço da cidade em um determinado contexto; e observando os temas de que tratavam as imagens, era patente a vinculação dessas charges com os acontecimentos cotidianos, sempre explorados em outros níveis por meio das reelaborações visuais criadas por esses artistas do traço. A partir dos pontos de vista originalíssimos permitidos pela observação das charges, procurei por eventos seminais, decisivos para a constituição da cidade ao longo do tempo. E o período em que esta sofreu as transformações mais radicais e aceleradas foi, certamente, o período que se estendia dos últimos anos do século XIX até meados da década de 1920.

O período de 1900-1914 abrangido pelo presente trabalho é o resultado bastante filtrado de periodizações que haviam começado bastante mais longas, indicando a dificuldade para se fazer um recorte preciso a partir de documentos tão voláteis quanto as charges de humor. Essa

delimitação se orienta, então, por um critério misto: o “começo” da pesquisa se dá no ano de 1900, com o início da operação dos bondes elétricos e da própria energia elétrica na cidade, um marco para a cidade e seus habitantes, em várias dimensões. Esse evento teve participação decisiva nos planos de transformação da cidade de feição colonial em uma metrópole dita “moderna” no início do século XX. O ponto “final” da pesquisa, o ano de 1914 – momento em que as referidas reformas urbanas já estavam mais consolidadas, mas ainda em processo –, foi escolhido por marcar o início da Primeira Guerra Mundial. O conflito externo, no qual o Brasil teve participação periférica, marcou de maneira notável a imprensa brasileira: a partir da confirmação da deflagração do conflito, os colunistas, cronistas e chargistas voltaram seus esforços, em grande parte, para os debates envolvendo o conflito internacional e suas conseqüências para o Brasil. As discussões diárias sobre assuntos relacionados à cidade cederam lugar, em grande medida, para informações, debates e posicionamentos sobre o confronto na Europa. Os chargistas, por exemplo, passaram a desenhar muito mais freqüentemente as situações em que os chefes dos países estrangeiros em litígio (bem como suas estratégias e declarações) eram ridicularizados, como uma forma de provocar o riso, mas também de propiciar o posicionamento político.

Esse recorte temporal baseado em um critério misto obviamente teria de ser relativamente flexível, pelas mais diversas razões. Por isso, a pesquisa apresenta – para tratar das obras efetuadas na cidade e dos bondes puxados por animais, antecessores dos elétricos – charges produzidas alguns anos antes do final do século XIX, assim como as fontes avançam para a segunda década do século XX sem, contudo, atingir diretamente o ano de 1914.

Este trabalho, em essência, consiste num exercício de leitura de documentos visuais, as charges. Considerando todas as suas especificidades, procurei enfatizar o valor da descrição dos elementos visuais para a construção de um olhar diferenciado sobre a história da cidade de São

Paulo no período estudado. Revelando, simultaneamente, aspectos confirmados por fontes de outra natureza e aspectos originais, específicos do documento visual, o propósito indireto deste trabalho é propor uma investigação preliminar sobre os elementos empregados pela linguagem humorística visual e sua importância para a mobilização dos sujeitos históricos em um momento da trajetória da cidade em que as transformações no espaço e nas vidas das pessoas ocorriam em ritmo e densidade crescentes. Há também um pressuposto neste trabalho, levado – por vezes – ao extremo, a idéia de que o desenho de humor está em diálogo direto com a sociedade em que é produzido, ocorrendo mesmo uma fusão entre dois “mundos” por meio da linguagem pictórica. Ao final, as charges permitem entrever um período no qual descobrimos que a descrição de Juó Bananére, de uma cidade que desaparecia e se transformava na velocidade de um piscar de olhos, está menos distante do absurdo do que imaginamos.

Abaixo, uma breve descrição da estrutura adotada para a composição e desenvolvimento deste trabalho, dividido em dois capítulos, secundados pelas considerações finais:

Capítulo 1 – Charges, caricaturas, desenhos de humor... – Neste capítulo apresentam-se alguns elementos para uma reflexão a respeito das charges como documentos históricos. Estão apontados brevemente aspectos históricos a respeito da tradição estética ocidental que resultou nos desenhos de humor, alguns pressupostos teórico-metodológicos empregados na observação das imagens, uma parcela da bibliografia produzida sobre o assunto no Brasil e notas referentes à imprensa e à produção das imagens na cidade de São Paulo do período estudado.

Capítulo 2 - Lápis vivazes para uma cidade veloz – É o capítulo em que se apresentam as imagens, bem como as questões por elas tratadas. O capítulo se divide em quatro partes, cada uma delas reunindo um conjunto de imagens, sendo que cada um desses conjuntos está organizado levando em conta critérios de seleção diversos, para possibilitar maior amplitude para a discussão:

Seção I – “Não chegou nunca...” – Primeiros movimentos da formação da metrópole – Aqui está presente um volume maior de imagens anteriores à virada dos séculos XIX-XX, numa espécie de abertura visual para os principais problemas urbanos da cidade. Desabamentos, poeira, má conservação das vias públicas, e desorganização dos transportes públicos são temas que articulam as charges e as seções de reclamações nos jornais da época, numa primeira abordagem dos problemas urbanos e do contraste existente entre a busca por “melhoramentos” para a cidade – encampada principalmente pelo poder público, assessorado pela elite local, que parecem ter seus próprios planos para a cidade – e o verdadeiro caos urbano experimentado pela população no cotidiano até o final da primeira década do século XX. Em meio a isso, opera-se a gestação dos discursos de exaltação do “progresso” da cidade como uma meta coletiva por meio da sua transformação física.

Seção II – “Obras de Santa Engracia” – A Light-Matriarca – Esta parte se inicia com uma discussão a respeito do surgimento dos bondes elétricos na cidade de São Paulo, e o impacto imediato da incorporação desta nova tecnologia no espaço urbano. Este impacto inicial, que se inicia pela fascinação produzida pela eletricidade, transfigura-se ao poucos em uma ampliação ainda mais aguda dos problemas urbanos, à medida que a própria empresa, com o passar do tempo, agregava para si cada vez mais poder para interferir na cidade a partir do monopólio a ela

conferido pela prefeitura. Nas charges do período, as aparentes onipotência e arrogância atribuídas à Light, além das acusações a respeito das relações escusas estabelecidas pela empresa, fizeram surgir a “Light-matriarca”, personagem feminina esboçada como autoritária e violenta, ao mesmo tempo construída a partir das narrativas encontradas nos jornais contemporâneos, expressão das críticas dos cidadãos às ações da empresa no espaço da cidade.

Seção III – “Do futuro de São Paulo” – A Light encontra os indivíduos – As charges reunidas nesta seção tratam dos mesmos problemas urbanos já abordados, mas agora o fazem representando os próprios cidadãos em situações tristemente corriqueiras pelas quais a Light e a prefeitura são responsabilizadas. Tais imagens continuam a tratar da empresa e de seus desmandos pela cidade, a partir da elaboração de situações emblemáticas das perdas que os indivíduos sofrem: atropelamentos, mutilações e mortes, que também ganham as páginas das colunas de queixas e reclamações diariamente. Nessas imagens, ocorre também um deslocamento de foco: a Light se metamorfoseia e se dissolve no espaço urbano por meio das mãos dos desenhistas, sendo colocada nas mais diversas situações como artífice do caos. As crônicas visuais e escritas evidenciam a anulação das divisões entre público e privado e mesmo a interferência da empresa nos corpos dos cidadãos, enunciando um presente confuso e um futuro de aspecto, no mínimo, sombrio, para a cidade e seus habitantes.

Seção IV – “Delícias automobilísticas” – Os automóveis e a metrópole – Entram definitivamente em cena – embora já enunciados na seção anterior – os automóveis. A palavra “cena” exerce aqui um papel importante pois a cidade atinge, a partir da incorporação paralela de automóveis e bondes elétricos no espaço urbano, à transformação do espaço público no palco para o espetáculo do privado. Os automóveis – símbolos diretos de poder em vários níveis –

materializam ainda mais uma tendência já observada, derivada do processo de urbanização completamente irregular sofrido pela cidade. São Paulo se caracteriza como o espaço da deformação: deformam-se as vias públicas, a memória coletiva, as relações sociais e os corpos dos cidadãos. A própria deformação característica das charges e caricaturas aponta para o preço altíssimo que a cidade como um todo tinha de pagar diariamente pela eventual realização do tão sonhado progresso.

Como será possível verificar, para fins de edição e leitura, procurei organizar as imagens – bem como os excertos de colunas jornalísticas – apresentando-as à medida em que fossem enunciadas, dinamizando sua apreciação, assim como os textos citados de colunas de jornais. Para os textos, aliás, foi igualmente mantida a grafia original para todos os documentos transcritos. Como complemento, constando dos anexos, encontram-se ainda reproduções ampliadas ou completas das páginas das quais foram extraídas algumas das imagens, para melhor visualização.

Capítulo 1 – Charges, caricaturas, desenhos de humor...

“(...) [Parrásio], segundo se conta, travou uma disputa com Zêuxis. Tendo este pintado uvas com tal perfeição que aves voaram até a cena, na sua direção, Parrásio pintou uma cortina com um realismo tão grande que Zêuxis, todo orgulhoso com o veredicto dos pássaros, reclamou que se abrisse, finalmente, a cortina para exibir a pintura. Percebendo seu erro, concedeu sua palma ao outro com franca modéstia, uma vez que ‘ele enganara aves, mas Parrásio a ele próprio, um artista’. Contam também que depois disso Zêuxis pintou um menino carregando uvas e, tendo aves voado até elas, com a mesma franqueza avançou em direção a sua obra e disse: ‘Pintei as uvas melhor do que o menino, pois se tivesse conseguido aqui a mesma perfeição, as aves deveriam ter sentido medo.’”⁵

A famosa descrição reproduzida acima ilustra um dos primeiros passos na fundação de uma tradição de produção, observação e crítica de imagens visuais no Ocidente. Entre outros elementos, chamam a atenção os ideais greco-romanos relacionados à beleza e à busca pela imitação (*imitatio*) daquilo que o olho observa na Natureza. Afetando tanto os olhos das aves quanto os olhos dos humanos, o jogo entre os artistas aqui mencionados objetivava a ilusão: a habilidade do artista era grandiosa na medida em que sua técnica lhe permitia reproduzir a Natureza, “dar vida” ao que é inanimado, oferecer à imaginação o preenchimento de eventuais peças faltantes no conjunto. Há ainda outro elemento importante a envolver a mencionada contenda: muitos dos que lêem a respeito da famosa narrativa da batalha estética entre os pintores gregos não conseguem deixar de esboçar um sorriso diante da disputa e do desfecho da situação, envolvendo-se com os múltiplos logros perpetrados até o limite da ilusão: a cena acaba por

⁵ Plínio, o velho (23-79 d. C.) – “História Natural”. – In: Jacqueline Lichtenstein (Org.). – *A Pintura. Volume I: o mito da pintura*. – São Paulo: Editora 34, 2004. p. 75.

produzir o riso se os leitores de dispõem a imaginar os detalhes da contenda entre os dois artistas, as expressões faciais e corporais, o orgulho ferido, as reações intempestivas, enfim, os dramas humanos quase atemporais que nos ligam a nossos semelhantes do passado. Venceu a disputa aquele que “enganou” não apenas os olhos da Natureza, mas os olhos (também naturais) da Razão, colocados nas órbitas do artista concorrente. O artista vencedor superou a Natureza, seu oponente humano e a si mesmo, por meio da perfeita expressão artística.

A narrativa sobre Parrásio e Zêuxis, bem como muitos outros importantes textos greco-romanos antigos, foi retomada com fervor pelos artistas e intelectuais europeus de fins da Idade Média européia, e o debate estético por ela suscitado atingiu o auge durante o período conhecido, na Europa, como Renascimento, entre os séculos XV e XVI. Não cabe aqui investigar as raízes desse longo e intenso processo, tema por demais complexo; vale lembrar, por hora, que as antigas tradições inseridas em narrativas como a de Parrásio e Zêuxis foram retomadas e claramente reorientadas para servir de esteio às novas abordagens e perspectivas de mundo propostas pelos artistas renascentistas, que estavam certamente em busca de novas possibilidades de expressão e liberdade diante das tradições medievais em irrefreável processo de esgarçamento. No presente trabalho, a menção ao Renascimento é justificável, pois foi a partir desse período que começaram a se reunir as condições para a criação e reprodução de charges e caricaturas nos moldes como são conhecidas nos dias atuais.

O período compreendido entre os séculos XV-XVI, para além de sua reconhecida importância na gestação das bases do chamado “mundo moderno”, abrigou em si não apenas novos padrões estéticos e de investigação da Natureza por meio da Arte e da Ciência, mas teve essa investigação em muito potencializada pelo advento da imprensa de tipos móveis, invenção chinesa adaptada para o Ocidente pelo alemão Johannes Gutenberg (1390?-1468). Ampliando-se a capacidade de reprodução e distribuição do conhecimento e da informação por meio impresso –

retro-alimentada pela demanda escalar pela leitura, concomitante à ascensão social da burguesia na sociedade europeia do período – charges e caricaturas encontraram um veículo para mais ampla e inédita divulgação e circulação.

Alguns séculos antes da introdução da imprensa na Europa, os europeus já haviam se acostumado com imagens reproduzidas (entre elas, imagens de conteúdo satírico) por xilogravura, distribuídas por meio das redes de feiras populares do continente. A técnica era bastante empregada na reprodução de imagens “soltas”, na composição de iluminuras e reproduções para livros de tiragem limitada, ou mesmo nos cartazes e cartas de jogar. Os desenhos satíricos – muitos com conteúdo sexual, vistos com reprovação pela Igreja cristã, ou de distorção das figuras e instituições conhecidas – foram talvez dos maiores beneficiados por esta técnica de reprodução, difundindo-se às centenas, principalmente pelo meio urbano⁶.

Herdeiros da tradição pictórica medieval, muitos artistas empregaram a distorção das figuras humanas como recurso importante da expressão visual. De uma lista por demais extensa, vale aqui a menção aos irmãos Agostino (1557-1602) e Annibale Carracci (1560-1609), considerados os “pais” da caricatura moderna. O título a eles concedido explica-se: os irmãos Carracci produziram uma série de imagens intitulada “*Diverse Figure al Numero di Ottanta*”, desenhos que eles batizaram de *ritratini carichi* (literalmente, “retratos carregados”), sendo a primeira reunião de desenhos de figuras humanas deliberadamente distorcidas dentro dos moldes definidos por Annibale Carracci:

“A natureza em si (...) tem o prazer em deformar as feições humanas: ela dá para uma pessoa um nariz grosso e, para outra, uma boca grande. Se

⁶ Ernst Gombrich – *História da Arte*. – Rio de Janeiro: Ltc, 1999. – pp. 281-285. Ver também o livro de Joaquim da Fonseca – *Caricatura: a imagem gráfica do humor*. – Porto Alegre: Artes e Ofícios, 1999. – pp. 43-52; e a introdução de Georges Duby para *História Artística da Europa – A Idade Média – Tomo I*. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002. – pp. 15-125.

estas inconsistências e desproporções têm em si mesmas um efeito cômico, então o artista, ao imitá-las, pode acentuar sua impressão e causar riso a um espectador. Além disso, é privilégio do artista exagerar essas deformações da natureza, sem ignorar a semelhança com o modelo e, se possível, dar uma mão à natureza e produzir *ritratini carichi*, retratos carregados. Um artista que trabalhe desta forma, (...) está trabalhando como Rafael e outros artistas de renome, que não estavam satisfeitos com a beleza que podia ser encontrada na natureza, mas a selecionaram de vários objetos e das melhores estátuas de maneira a criar um trabalho da mais alta perfeição. E também para desenhar uma caricatura é necessário conhecer as intenções da natureza em produzir deformidades e resolver continuar estas tentativas começadas pela natureza, até que elas alcancem *perfetto deformità* (...)”⁷

Imitar (*imitatio*) a Natureza era teórica e praticamente um grande desafio a que se propuseram muitos dos artistas renascentistas, e seus sucessores imediatos – a geração de artistas a que pertenciam os irmãos Carracci – haviam aprendido tais técnicas, procurando desenvolvê-las ainda mais. Combinando observação atenta, prática exaustiva e a Razão, certamente os seres humanos se aproximariam de uma percepção mais acurada da obra de Deus e dos mistérios do Universo por meio do desenho⁸. No caso de Annibale Carracci, ele coloca o artista como um “continuador” da Natureza, mas alguém que não se contenta com ela, preferindo reelaborá-la – mantendo fidelidade ao “original” – mas deformando-a. O papel do artista que produz caricaturas é o de acentuar as deformidades já esboçadas pela Natureza, produzindo o riso”⁹.

⁷ O texto citado, atribuído a Annibale Carracci, foi extraído de uma manual italiano de desenho publicado por A. Mosini em 1646. – Joaquim da Fonseca. *Op. cit.* – pp. 50-51.

⁸ Giorgio Vasari (1511-1574), pintor, muito mais conhecido e respeitado por ter escrito o que seria – talvez – a primeira obra de história da arte da época moderna – *As vidas dos mais excelentes pintores, escultores e arquitetos* –, exaltava o desenho como *cosa mentale*, um atributo que marcaria a diferença definitiva entre os seres humanos e os animais. Esse conceito era a expressão pura dos desígnios que guiaram vários artistas do período numa busca por imitar a Natureza por meio da Razão seguindo, por sua vez, as palavras de Leon Battista Alberti (1404-1472), filósofo eclesiástico cujos tratados sobre pintura e arquitetura foram lidos intensamente pelos artistas do período e os posteriores: “Nós, pintores, queremos, pelos movimentos do corpo, mostrar os movimentos da alma (...) Convém, portanto, que os pintores tenham um conhecimento perfeito dos movimentos do corpo e os aprendam na Natureza, para imitar, por mais difícil que seja, os múltiplos movimentos da alma.” As referências a Vasari e Alberti encontram-se, respectivamente em: Jacqueline Lichtenstein (Org.). – *A Pintura – Volume 9: o desenho e a cor*. – São Paulo: Editora 34, 2006. – pp. 19-22; e Leon Batista Alberti (*Tratado della Pittura*, 1435). – Citado por A. Tenenti – *Florença na Época dos Médici*. – São Paulo: Perspectiva, 1973. p. 121.

⁹ “O reconhecimento do parecido no diferente produz um efeito cômico – uma vez que a comparação é o caminho preferido do cômico; além disso, a semelhança obtida dessa forma está mais próxima do modelo vivo do que uma simples reprodução dos traços fisionômicos. A caricatura, em suma, é mais parecida com a pessoa do que ela

Esse e outros questionamentos estiveram presentes desde o início da pesquisa que resultou neste trabalho. Sempre esteve no horizonte uma preocupação em definir – ao menos provisoriamente – os objetos visuais a serem trabalhados. A distinção entre charges e caricaturas pareceu, então, necessária, pois a pesquisa empírica mostrou que não era possível usar com segurança as duas expressões sem procurar estabelecer fronteiras entre ambas. Procurando pela etimologia das palavras “caricatura” e “charge”, têm-se: “(...) [Charge,] do francês *charger* (carregar, exagerar e até mesmo atacar violentamente), [enquanto ‘Caricatura’, da mesma maneira], (...) deriva do verbo italiano *caricare* (carregar, sobrecarregar, com exagero) (...) Existe, talvez, na escolha do verbo *caricare* como fonte para o nome, alguma influência de *carattere* (caráter), ou mesmo de *cara* (rostro, em espanhol)”¹⁰.

Para além de suas raízes etimológicas, tais imagens de humor estabeleceram-se como um gênero à parte na produção de imagens nas sociedades ditas “modernas”. São objetos visuais dotados de forma, linguagem, conteúdo e funções que lhe são específicos, atributos também encontrados comumente em muitos outros gêneros de produção artística.

Para orientar a seleção inicial das imagens para o trabalho, bem como os critérios para observação, descrição e discussão posteriores de seus atributos, foi proposta e mantida uma primeira diferenciação de natureza formal entre caricaturas e charges: enquanto a primeira cuidaria de buscar em um ou mais indivíduos o referencial para promover o exagero justamente a partir dos traços físicos identificados imediatamente como marcantes em sua fisionomia, a charge opera no mesmo viés, mas tendo como objeto uma situação. Em ambos os casos, as pessoas e

mesma.” – Ernst Kris & Ernst Gombrich. – “Os princípios da caricatura”. – Ernst Kris. – *Psicanálise da Arte (originalmente publicado em 1952)*. – São Paulo: Brasiliense, 1968. – p. 143.

¹⁰ Apesar de a expressão latina “*caricatura*” existir desde 1188 na Itália, apenas a partir do século XVI ela começou a ser usada na acepção mais comum nos dias atuais. *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. – Rio de Janeiro: Objetiva, 2001. – pp. 626 e 693; Joaquim da Fonseca, *Op. cit.* – pp. 17-18 e 26.

situações que foram devidamente representadas em charges ou caricaturas são, visualmente¹¹, reconhecidas como referenciais de domínio público imediato; além disso, numa proposta de natureza hierárquica e igualmente provisória, variável de acordo com o contexto estabelecido, uma charge pode conter caricaturas (o que por vezes enriquece seu arsenal comunicador), não ocorrendo, porém, o contrário. A partir do contato com as fontes foi possível apontar como charges as imagens que esboçavam narrativas sobre assuntos públicos; as caricaturas pareciam se dirigir mais especificamente à sátira estética, à deformidade. Principalmente por esta razão, como será possível observar, este trabalho enfatiza a apreciação e discussão das charges, em detrimento das caricaturas¹².

Essas distinções servem também como ponto de partida para uma consideração a respeito das especificidades de tais imagens no que tange ao lugar ocupado por elas no conjunto dos gêneros pictóricos em circulação em sociedade. Desenhos de humor constituem formas expressivas antiqüíssimas, para as quais não é possível determinar uma origem exata tanto temporal quanto espacialmente. São incontáveis os exemplos de associações visuais de figuras humanas com animais, de exposição do corpo e da nudez, de zombarias com os deuses e os demônios, de sátira às autoridades constituídas e às idéias e conceitos em vigor¹³. Charges e

¹¹ Não esquecendo que charges e caricaturas, apesar de se fazerem presentes no vasto imaginário social vinculadas à imagem impressa, podem assumir formas de comunicação teatrais, orais, escritas, em dança, esculturas, piadas, canções e etc., bem como serem transmitidas por televisão, radiodifusão, cartazes e numa infindável lista de possibilidades expressivas.

¹² Seria possível fazer um estudo muito interessante sobre o vasto manancial fisiognomônico expressado nas caricaturas em circulação na cidade de São Paulo no período destacado para esta pesquisa. No entanto, a investigação a respeito dos padrões de distorção estética para figuras humanas adotados pelos desenhistas paulistanos descaracterizaria seriamente uma discussão sobre a experiência social da urbanização por meio da visualidade, objeto do presente trabalho.

¹³ Recuando-se ao início da era cristã, encontram-se exemplos notórios dessa constância do humor visual: são sobejamente conhecidas as pichações, grafites e desenhos em paredes e banheiros de Pompéia e Herculano, na Itália, cidades romanas soterradas pela erupção do vulcão Vesúvio em Agosto de 79 d.C., e sistematicamente desenterradas a partir de 1738. Ofensas, delações, sátiras, humilhações, fofocas e outras pérolas – em textos escritos e desenhos – desfiliavam pela cidade, evidenciando os usos dos espaços públicos e privados para a manifestação do humor.

caricaturas, a partir de seu contato com a imprensa, tiveram sua circulação e relevância em sociedade drasticamente alteradas, pois esta foi veículo de aceleração do contato com tais imagens e alargamento de sua influência, e essa tendência apenas se ampliou com o passar dos séculos e o desenvolvimento, no Ocidente, da sociedade industrial.

No plano estético, os chargistas modernos (incluídos neste grupo os produtores das imagens que são objeto de discussão neste trabalho) operam com sua produção como meio expressivo. Suas escolhas estéticas baseiam-se em sua habilidade para construir narrativas visuais por meio do desenho, assim como a clareza na pressuposição de que suas imagens circularão em grande escala, admitindo a intermediação dos meios impressos. Esta “escolha” que permeia a veiculação de tais mensagens visuais, é percebida e reelaborada pelo público, interferindo diretamente na criação subsequente do artista. Neste ponto é que pode-se perceber tais imagens – assim como textos literários, canções, peças teatrais e outros gêneros artísticos – como resultado (e parte) da construção de um *regime visual* na sociedade paulistana do período: um conjunto de códigos visuais compartilhados no cotidiano em meio à experiência dos indivíduos em sociedade configurando, portanto, um *repertório* socialmente compartilhado.

São duas as principais contribuições que nortearam, desde o início, a observação das imagens neste trabalho. Primeiramente, as idéias expostas por Michael Baxandall a respeito da pintura renascentista italiana¹⁴. Baxandall, entre outras discussões interessantes, trabalha com a idéia do “olho da época”: “Para resumir: alguns dos instrumentos mentais através dos quais o

¹⁴ Presentes, especificamente, em seu livro *O Olhar Renascente: pintura e experiência social na Itália da Renascença (Originalmente publicado em 1972)*. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

homem organiza sua experiência visual é variável [sic], e boa parte desses instrumentos depende da cultura, no sentido de que eles são determinados pela sociedade, que exerce sua influência sobre a experiência individual. Entre essas variáveis existem as categorias por meio das quais o homem classifica seus estímulos visuais, o conhecimento que atingirá para integrar o resultado de sua percepção imediata, e a atitude que assumirá diante do tipo de objeto artificial que a ele se apresenta. O observador deve utilizar na fruição de uma pintura as capacidades visuais de que dispõe, e dado que, dentre essas, pouquíssimas são normalmente específicas à pintura, ele é levado a usar as capacidades que sua sociedade mais valoriza. O pintor é sensível a tudo isso e deve se apoiar na capacidade visual de seu público. Quaisquer que sejam seus talentos profissionais de especialista, ele mesmo faz parte dessa sociedade para a qual trabalha, e compartilha sua experiência e hábitos visuais.”¹⁵

Sem prejuízo da análise original, as idéias expostas se aplicam igualmente ao cenário da produção de charges na cidade de São Paulo no período aqui estudado. Os chargistas realizam – com as devidas proporções – uma ação semelhante à dos pintores, com pressupostos também semelhantes: no domínio das técnicas expressivas, resta aos artistas do traço a criação de uma imagem que partilhe dos códigos presentes no repertório visual da sociedade da qual participam¹⁶. As pessoas identificam a distorção, o que está “fora do lugar”, a narrativa e seus códigos, a partir de padrões socialmente compartilhados, e o artista conhece esse “olho” do meio

¹⁵ Michael Baxandall. – *Op. cit.* – p. 48.

¹⁶ Ana Maria de Moraes Belluzzo, em uma introdução a respeito dos mecanismos pelos quais operam as imagens caricaturais, expõe da seguinte maneira a continuidade entre desenhistas, desenhos de humor e observadores: “A dimensão social inerente à forma caricatural, que foi assinalada por vários estudiosos do ‘cômico’ e do ‘riso’, pode esclarecer onde o artista encontrava a segurança para se emancipar da norma. A certeza do artista baseia-se na solidariedade daqueles que riem. Não se trata de uma certeza artística, se assim podemos dizer, mas de um fundamento social”. – *Voltolino e as Raízes do Modernismo*. – São Paulo: Editora Marco Zero, 1991. – p. 13. A autora cita Henri Bergson (1859-1951), autor fundamental para a discussão acerca do riso como fenômeno social, e seu estudo *O riso: ensaio sobre a significação da comicidade (reunião de artigos originalmente publicados em 1899)*. – São Paulo: Martins Fontes, 2004.

em que vive, produzindo imagens tendo-o como horizonte. Mesmo que as representações visuais nunca sejam vistas por dois sujeitos de maneira idêntica, a leitura das imagens presentes neste trabalho, portanto, está orientada por essa idéia da existência e constante transformação de um repertório visual socialmente construído.

Um outro conjunto de idéias esteve relacionado também desde o início deste trabalho às esboçadas acima. O historiador da arte Ernst Gombrich – para além de suas contribuições importantes para a história da arte e a teoria visual – foi talvez o primeiro autor a se debruçar detidamente sobre caricaturas e charges como obras artísticas, produzindo um material relativamente extenso a respeito¹⁷. Especificamente para esta pesquisa, vale ainda mencionar o ensaio “Meditações sobre um cavaleiro de pau ou as raízes da forma artística”¹⁸, que contém um apanhado das principais questões discutidas por Gombrich na arte em geral, servindo especialmente para uma reflexão sobre desenhos de humor.

No artigo citado, Gombrich faz uma crítica às correntes de interpretação que trabalham com a idéia de que a obra de arte é resultado de uma “abstração” do artista: “(...) quando uma criança dá a uma vara o nome de cavalo (...) a vara não é um signo que significa o conceito de cavalo, nem é o retrato de um cavalo individual. Por sua capacidade de servir de ‘substituto’, a

¹⁷ Apesar de Gombrich declarar a intenção de levar a efeito a publicação de uma obra que tratasse especificamente do desenho de humor como problema, suas contribuições permaneceram dispersas em artigos e capítulos de diversos livros. Um primeiro registro aparece no já citado estudo de Ernst Kris, professor de Gombrich. Trabalharam em conjunto em um dos capítulos do livro de Kris, “Os princípios da caricatura”. *Op. cit.* – pp. 142-157; entre os títulos de Gombrich, destacam-se: “O experimento da caricatura”. – *Arte e Ilusão: um estudo da psicologia da representação pictórica (Originalmente publicado em 1959)*. – São Paulo: Martins Fontes, 1995. – pp. 351-381; “O arsenal do cartunista (Conferência originalmente proferida na Duke University, Estados Unidos da América, em março de 1962)”, – *Meditações sobre um Cavaleiro de Pau e Outros Ensaaios sobre a Teoria da Arte*. – São Paulo: Edusp, 1999. – pp. 127-142. “El estudio del arte y el estudio del hombre – Reminiscencias de una colaboración con Ernst Kris (1900-1957) – (Originalmente publicado em 1967)”. – *Tributos: versión cultural de nuestras tradiciones (Originalmente publicado em 1984)*. – México: Fondo de Cultura Económica, 1991. – pp. 214-227; “Magia, mito y metáfora: reflexiones sobre la sátira pictórica (Conferência apresentada no “XXIII Congresso Internacional de História da Arte”, Estrasburgo, em setembro de 1989)”. – *Los Usos de las Imágenes: estudios sobre la función social del arte y la comunicación visual*. – México: Fondo de Cultura Económica, 2003. – pp. 184-211.

¹⁸ Presente no livro homônimo: Ernst Gombrich. – *Op. cit.* – pp. 01-11.

vara torna-se cavalo por si mesma (...) Eram necessárias, portanto, duas condições para transformar em vara o nosso cavaleiro de pau: a primeira, a de que sua forma tornasse possível cavalgá-lo; a segunda – e talvez decisiva – é que esse cavalgar fosse importante.”¹⁹

Gombrich também explica a criação artística como um processo conjunto entre criadores e fruidores. A possibilidade de um indivíduo ou de um grupo interpretar imagens seria forjada pela imaginação do observador em sua interação com as estruturas perceptivas presentes na vida em sociedade a partir dos elementos disponibilizados pelo artista em sua obra. As imagens, portanto, não possuem significados absolutos, produzidos por um determinado artista num momento de genialidade criativa; a significação estaria além do controle do artista, e além do controle do observador, pois ela é variável de acordo com um sem-número de circunstâncias envolvidas na fruição de uma imagem determinada. Ao final, a “importância” do “cavalgar” ilustrado acima é determinação externa à obra.

Charges e caricaturas, como tantos outros gêneros de imagens, dependem diretamente da disposição dos observadores em se envolverem no jogo proposto pelo desenho: “Leonardo [da Vinci] obteve seus melhores êxitos em expressão natural quando borrou exatamente os traços nos quais reside a expressão, compelindo-nos assim a completar o ato de criação.”²⁰. Este recurso à imaginação do observador, presente nos desenhos de humor pelo viés do riso, seria o veículo para a construção da significação. Além disso, o desenho, por seu desprendimento da necessidade de alfabetização formal do leitor – e o riso – estabelecem entre os que com eles entram em contato um “pacto comum”, principalmente quando se considera sua manifestação no ambiente urbano. Desenho e humor conjugados de forma eficaz se manifestariam na produção de um “solavanco

¹⁹ Ernst Gombrich. “Meditações sobre um cavaleiro de pau”. – In: *Op. cit.* p. 02 e 07.

²⁰ Idem. – p. 11.

mental”²¹, provocador de um movimento do leitor para olhar o que há ao seu redor e refletir sobre o assunto, quiçá chegando a si mesmo. O humor, um mecanismo privilegiado para a contestação das hierarquias estabelecidas, é arma fundamental para que tais desenhos ou ilustrações ofereçam um trabalho de reelaboração de significados em sociedade.

Constitui-se num grande desafio uma observação acurada dos mecanismos empregados na produção do riso, e o desafio se amplia ainda mais quando o objeto são charges, veículos para produção visual do riso. Ana Maria de Moraes Belluzzo, na introdução de seu livro sobre o chargista Voltolino, explora as contribuições de Henri Bergson para um estudo dos mecanismos pelos quais operam o riso e o “fazer rir”; a autora aponta ainda o conhecido artigo de Sigmund Freud (1856-1939), “El chiste y su relación con lo inconsciente”, operando com esses autores na construção do horizonte teórico para a observação da obra do chargista²².

Os mesmos autores – com o acréscimo da referência a Luigi Pirandello (1867-1936) – são discutidos por Elias Thomé Saliba, num estudo mais recente e abrangente, que se concentra na produção do riso na *Belle Époque* brasileira, englobando não apenas imagens de humor, mas a literatura, o jornalismo, a música e os programas radiofônicos. A respeito da dimensão histórica do riso, afirma o autor, apontando a “coincidência” de publicação dos que ele considera “(...) os três mais importantes ensaios sobre a natureza do humor e do cômico escritos no início do século passado: o de Bergson (1899), o de Freud (1905) e o de Pirandello (1908). Os três autores mostraram, cada um à sua maneira, que o riso não tem essência e sim uma história, tornando todas as definições tão triviais quanto as que encontramos nos dicionários e enciclopédias.”²³

²¹ Expressão utilizada, no que tange ao efeito da piada ou chiste – seja ele de imagem, som, linguagem escrita e outros – por Elias Thomé Saliba. – *Op. cit.*, notadamente em “Prólogo” e “Capítulo 1”, onde se encontra uma discussão sobre o riso e sua inerente dimensão social.

²² Ana Maria de Moraes Belluzzo. – *Op. cit.*

²³ Elias Thomé Saliba. – *Op. cit.* – p. 21. Verena Alberti também aponta para a “trivialidade” acima citada, quando considera a dificuldade em se estabilizar padrões essenciais para o riso no campo das Ciências Humanas, citando o filósofo romano Cícero (106-43 a. C): “Um dia em que pus as mãos em certas obras gregas que tinham por título *O*

A concepção de que o riso possui uma história é um importante pressuposto para o presente trabalho pois permite, no exercício de leitura das charges reunidas, uma ênfase maior nas possibilidades trazidas pelos documentos visuais, em detrimento de um apego excessivo à decifração da linguagem do humor expresso nas imagens. Não se encontram estudos mais aprofundados a respeito da linguagem visual das charges e caricaturas brasileiras, especialmente considerações a respeito de como os chargistas em atividade no Brasil do início do século XX herdaram ou ampliaram os padrões visuais em que se apoiaram seus predecessores²⁴.

Os chargistas em atividade em São Paulo na passagem dos séculos XIX-XX conviveram com condições especiais no que tange ao nível tecnológico da imprensa. Ao final do século XIX, em substituição a uma imprensa extremamente limitada do ponto de vista técnico, São Paulo assistiu a uma verdadeira revolução na produção do impresso, concomitante às mudanças operadas em sociedade no período. Novas técnicas de impressão e reprodução, ampliação do número de tipografias – relacionada ao volume cada vez maior de negócios atraídos para a cidade, que demandavam propagandas impressas em jornais, revistas, folhetos e rótulos de vários tipos –, desenvolvimento paulatino de maior eficiência nas entregas pelo correio por meio de novos e mais rápidos meios de transporte, entre outros fatores, somaram-se ao cenário de uma cidade que na mesma medida em que atraía mais e mais investimentos e pessoas, via crescer a demanda pela

que faz rir, tive a esperança de que me ensinassem algo. Nelas achei um bom número daquelas piadas picantes tão comuns aos gregos (...); mas quando elas quiseram formular a teoria do risível e reduzi-la a preceitos, mostraram-se singularmente insípidas, a tal ponto que, se fazem rir, é por causa de sua insipidez”. – Verena Alberti. – *O Riso e o Risível: na História do Pensamento*. – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002. – pp. 24-25.

²⁴ Mesmo que não proceda a um estudo da linguagem humorística visual dos desenhistas brasileiros, uma grande referência a respeito é o livro clássico e abrangente de Herman Lima. – *História da Caricatura no Brasil*. – (Quatro Volumes) Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1963.

notícia, pela informação: “Nas últimas duas décadas do século XIX, vieram a público mais de seiscentas publicações paulistanas, o quádruplo das quatro décadas anteriores. Em meio a essa grande gama de publicações, tendo como ponto de partida a temática do viver urbano na metrópole em formação, despertava especial atenção um determinado conjunto de periódicos que passamos a chamar de culturais e de variedades. Diferentemente da imprensa diária, onde as questões políticas institucionais de carácter nacional ou estadual ocupavam a maior parte do espaço, nessas publicações culturais e de variedades, através de diversas linguagens – a crônica, a fotografia, o reclame, a caricatura etc – eram os temas do cotidiano da cidade que ganhavam destaque.”²⁵

As altas taxas de analfabetismo verificadas na cidade de São Paulo, mesmo quando se considera sua diminuição nos primeiros anos do século XX, foram um elemento importante no direcionamento do volume de exemplares impressos, nas estratégias editoriais e na organização das pautas de muitos periódicos²⁶. O apelo a imagens de todos os gêneros é uma marca da imprensa do período, e os desenhistas são de grande importância nesse cenário. As imagens desenhadas, como já mencionado, trabalham com a imaginação do leitor, seja em padrões comparativos – o leitor observa a cena desenhada e procura reconhecê-la nos referenciais que ele mesmo tem a respeito do assunto tratado –, seja no nível simbólico – as imagens acionam relações de significação que talvez não se dessem por outro veículo que não o visual. O potencial analfabetismo de grande parte do público leitor não deveria, neste contexto, representar obstáculo

²⁵ Heloísa de Faria Cruz. – *São Paulo em Revista: catálogo de publicações da imprensa cultural e de variedade paulistana*. – São Paulo: Arquivo do Estado, 1997. – p. 21.

²⁶ “Os dados censitários referentes ao Brasil revelam que nos primeiros vinte anos do corrente século, a taxa de alfabetização manteve-se praticamente a mesma, enquanto que neste mesmo período, em São Paulo [em nível estatal], o peso relativo de sua população alfabetizada (considerada a população total) subiu de 24,72% para 29,82%”. – Ana Luiza Martins. – *Revistas em Revista: imprensa e práticas culturais em tempos de República – São Paulo (1890-1922)*. – São Paulo: Fapesp / Edusp / Imprensa Oficial do Estado, 2001. – p. 200. – *Apud* Ana Maria Infantsi. – *A Escola na República Velha: a expansão do Ensino Primário em São Paulo*. – São Paulo: Edec, 1983. – p. 50.

para a fruição da imagem: visualmente, as imagens eram elaboradas de maneira simples, facilitando a identificação de seus elementos, e possuindo ainda relativamente poucos textos. Além disso, as imagens atraem a atenção do leitor – alfabetizado ou não – pela possibilidade veloz de comunicação de mensagens; no caso da publicidade, as imagens são arma imprescindível na eficácia da vendagem de vários produtos anunciados pelos meios impressos.

Nos últimos anos tem sido dadas contribuições importantes no estudo da imprensa paulistana²⁷; em momentos diferentes, com preocupações igualmente diversas, em alguns trabalhos demonstra-se um esforço para discutir as condições de produção e reprodução dos periódicos paulistanos, bem como sua interação com a cidade, a partir de uma documentação que se encontra invariavelmente incompleta e há tempos extremamente dispersa nos arquivos. Heloísa Faria Cruz trabalhou com a estruturação da produção de periódicos em São Paulo – entre os anos de 1890 e 1915 –, procurando investigar a distribuição dessas publicações por entre tipografias, assuntos, posicionamentos ideológicos, a que grupos estavam ligados e em que medida a cidade aparecia como tema em suas páginas²⁸. A mesma autora organizou também um catálogo das revistas que circularam pela cidade de São Paulo no período da *Belle Époque*, referência importante para o presente trabalho²⁹.

Em um outro trabalho, escrito por Ana Luiza Martins, a autora procurou se concentrar na produção e circulação das revistas paulistanas: mesmo admitindo as dificuldades na diferenciação real entre jornais e revistas, a autora explora essas publicações (as revistas) a partir de seus temas e públicos preferenciais, evidenciando a existência de um mercado ativo do impresso. Além

²⁷ Entre elas, as obras de Heloísa de Faria Cruz. – *São Paulo em Papel e Tinta: periodismo e vida urbana (1890-1915)*. – São Paulo: Educ / Fapesp / Arquivo do Estado de São Paulo / Imprensa Oficial SP, 2000; Ana Luiza Martins – *Op. cit.*; Paula Ester Janovitch. – *Preso por Trocadilho: a imprensa de narrativa irreverente paulistana de 1900 a 1911*. – São Paulo: Alameda, 2006.

²⁸ Heloísa de Faria Cruz. – *São Paulo em Papel e Tinta (Op. cit.)*.

²⁹ Heloísa de Faria Cruz. – *São Paulo em Revista: catálogo de publicações da imprensa cultural e de variedade paulistana (Op. cit.)*.

disso, a autora também aborda a revista como espaço privilegiado para a discussão do viver urbano como tema recorrente na imprensa do período, destacando as revistas de variedades, cujos temas passavam pelos esportes, agronomia, condição feminina, religiosidade, etc.³⁰

A imprensa de São Paulo foi tema ainda de mais um estudo, empreendido por Paula Ester Janovitch, acerca da chamada “pequena imprensa” paulistana, notadamente a humorística³¹. No caso desta obra, a autora se preocupa em mostrar que o humor era linguagem corrente nas publicações do período (herdada, em grande medida, e em forma e conteúdo, das publicações anteriores e pioneiras, publicadas desde meados do século XIX), constituindo-se mesmo como elemento importante para atrair os leitores. Esse humor, manifestado por meio de artigos, crônicas, piadas, charges e caricaturas, também se encontrava nos próprios nomes dos periódicos, fazendo da própria linha editorial um motivo adicional para o riso.

A autora ainda faz direta referência a um fenômeno que marcou a imprensa paulistana da época, refletindo-se inclusive na disponibilidade precária de exemplares para pesquisa nos arquivos nos dias atuais. Boa parte dos periódicos assinalados pela autora sofreu do chamado “mal dos sete números”: a publicação, pequena, com poucos anunciantes, não atingia grandes tiragens por muito tempo. O fenômeno também era perceptível pela migração constante de editores, autores, redatores e demais trabalhadores de um periódico para outro, evidenciando a instabilidade da produção impressa da época, além de um círculo relativamente restrito de colaboradores que se revezavam dentro de periódicos “aparentados”.

A referida instabilidade da imprensa da época aprofundou ainda mais as dificuldades em se conseguir informações seguras a respeito da trajetória dos cronistas presentes nas páginas das publicações, especialmente os chargistas e caricaturistas. Elias Thomé Saliba identifica uma

³⁰ Ana Luíza Martins. – *Op. cit.*

³¹ Paula Ester Janovitch. – *Op. cit.*

espécie de “síndrome do engraçado arrependido” na produção do riso no Brasil, particularmente no tocante aos humoristas da Belle Époque de São Paulo e Rio de Janeiro: “(...) Espremidos entre o teatro ligeiro e o jornalismo de ocasião, num precário equilíbrio para agradar, a todo custo, o público das revistas ilustradas, os humoristas pareciam mesmo habitar, nas palavras de Bastos Tigre, aquela ‘zona suburbana em viela escusa’ das letras brasileiras. A sociedade parecia já designar um lugar para o humorista, o lugar do efêmero, do passageiro, daquele que diverte os outros, desde que não produzisse uma comicidade à custa dos ‘outros’, explicitamente maldosa, degradante ou obscena”³². Grande parte dos humoristas da época – incluídos os desenhistas de humor – permaneceram e permanecem na obscuridade, fato notável que se verifica nas referências esparsas aos autores das imagens relacionadas no presente trabalho.

No caso específico das charges e caricaturas, o recurso a textos de história da arte – notadamente sobre pintura – é sintoma de que tais imagens dificilmente são tratadas como documentos de investigação em História. Em primeiro lugar, tais imagens, nem sempre são objeto considerado como expressão artística de real valor. Aparentemente, charges e caricaturas foram muitas vezes aproximadas a meros esboços, seja pelo material empregado para a sua confecção, seja pelo caráter aparentemente provisório e circunstancial que exibem, seja pelos suportes (os periódicos que as reproduzem) aos quais estão vinculadas, ou pelo humor presente nos desenhos. No Brasil, no entanto, são notáveis, principalmente nos últimos anos, alguns

³² Elias Thomé Saliba. – *Op. cit.* – p. 133.

esforços empreendidos no sentido de modificar este quadro, evidenciando-se um maior reconhecimento aos desenhos de humor, seja por meio de exposições, documentários, homenagens a artistas ou outros³³.

No campo das Ciências Humanas no Brasil, cabe assinalar também um movimento na mesma direção: charges e caricaturas vêm sendo mais valorizadas nos últimos anos, presentes em teses e dissertações acadêmicas, bem como em publicações mais amplas, como expressões das sociedades nas quais foram produzidas e reproduzidas³⁴. No entanto, nem todos dentre esses estudos procuram nas próprias charges e caricaturas documentos a serem analisados pelo historiador como meios diretos para se construir conhecimento histórico: são raras as obras existentes no Brasil que procedam com este universo de imagens com estes fins. Mais comum é o emprego desses desenhos como ilustração aos argumentos do autor, ou como apoio para a corroboração de aspectos já indicados por outras fontes documentais³⁵. Nesse último ponto, é

³³ Entre outras obras, destacam-se *O Traço da História* (Catálogo de exposição) – Rio de Janeiro: Casa de Rui Barbosa, 1983; Sandra Jatthy Pesavento (Coord.). – *Caricata: A Imagem Conta a História*. – Porto Alegre: Secretaria Municipal de Cultura, 1993; Joaquim da Fonseca. *Op. cit.*; Pedro Corrêa do Lago. – *Caricaturistas brasileiros 1836-1999*. – São Paulo: Capivara, 2001; Denise Mattar (Cur.). – *Traço, Humor e Cia* (Catálogo de Exposição). – São Paulo: Fundação Armando Álvares Penteado, 2003; Heliana Angotti Salgueiro (Org.). – *A Comédia Urbana: de Daumier a Porto-Alegre* (Catálogo de Exposição). – São Paulo: Fundação Armando Álvares Penteado, 2003.

³⁴ Álvaro Cotrim. – *Pedro Américo e a Caricatura*. – Rio de Janeiro: Edições Pinakothke, 1983; e do mesmo autor: *J. Carlos: época, vida e obra*. – Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1998; Marcos Antonio da Silva. – *Prazer e Poder do Amigo da Onça, 1943-1952*. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989; e do mesmo autor: *Zé Povo e o Brasil (publicação originada por uma dissertação de mestrado – Humor e Política na Imprensa: os olhos de Zé Povo (Fon-Fon!, 1907-1910))*. – São Paulo: Fflch-Usp, 1981). – São Paulo / Brasília: Marco Zero / CNPq, 1990; Ana Maria de Moraes Belluzzo. – *Op. cit.*; Carvall (Org.) – *Belmonte: 100 anos*. – São Paulo: Editora Senac, 1996; Cássio Loredano (Org.). – *J. Carlos Contra a Guerra*. – Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2000; e do mesmo autor: *O Bonde e a Linha: um perfil de J. Carlos*. – São Paulo: Editora Capivara, 2002; Pedro Corrêa do Lago. – *Op. cit.* – São Paulo: Capivara, 2001; Luiz Guilherme Sodrê Teixeira. – *O Traço como Texto: história da charge no Rio de Janeiro de 1860 a 1930*. – Rio de Janeiro: Fundação Rui Barbosa, 2001; Renato Lemos (Org.). – *Uma História do Brasil através da Caricatura 1840-2001*. – Rio de Janeiro: Bom Texto, 2001; Paula Ester Janovitch. – *Op. cit.*

³⁵ “Se dirigirmos o foco de nossa atenção para o Brasil, não estaremos muito distantes do que ocorre em outros quadrantes. Exemplo altamente sintomático para a persistência dos usos ilustrativos das imagens são estudos de altíssima qualidade e ornados de farta e bela documentação visual, às vezes até em grande parte inédita, e que dizem respeito à história do cotidiano, da vida doméstica, das relações de gênero, das crianças, etc. As imagens, contudo, não têm relação documental com o texto, no qual nada de essencial deriva da análise dessas fontes visuais; ao contrário, muitas vezes algumas delas poderiam até mesmo contestar o que vem dito e escrito ou, ao menos, obrigar a certas recalibrações. O pior, entretanto, é contemplar o desperdício de um generoso potencial documental” – Ulpiano Toledo Bezerra de Menezes. – “Fontes visuais, cultura visual, História visual: balanço provisório, propostas

importante assinalar que não há problema em se fazer com as imagens esse uso ilustrativo: no presente trabalho esse expediente é empregado diversas vezes. No entanto, ainda se coloca como uma tarefa bastante difícil utilizar essas imagens num estudo que considere a existência de um ambiente visual no qual elas foram produzidas e do qual passaram a fazer parte. No campo da pesquisa histórica da visualidade como uma dimensão de expressão das sociedades têm-se, há tempos, um extenso debate sobre os usos e funções de imagens como documento histórico, para as quais faz-se necessária uma construção sucessiva e coletiva (por parte dos historiadores) de instrumentos teórico-metodológicos de análise, na tentativa de estruturar um instrumental de pesquisa mais coeso³⁶.

A seleção das charges para este trabalho foi efetuada tendo-se em vista imagens que mencionassem questões referentes ao ambiente urbano no período assinalado. Descrever as charges é o primeiro passo adotado em sua investigação como documento visual. Tal descrição, etapa de transcodificação – traduzir em palavras a percepção dos elementos visuais reconhecíveis –, é variável, dependendo de sua localização no corpo discursivo do texto. A partir da descrição, nomeando e identificando os elementos passíveis de discussão, passa-se aos estabelecimento de relações entre os elementos visuais internos às imagens, que servirão posteriormente de base para

cautelares”. – In: *Revista Brasileira de História*, Volume 23, Número 45. – São Paulo: Anpuh, 2003. – p. 21. Cabe mencionar que ao longo de todo o texto (acima citado em excerto), o autor não se refere especificamente a charges e caricaturas, concentrando-se no uso das imagens e da visualidade mais amplamente. Reflexos dessa mesma tendência de uso meramente ilustrativo de charges e caricaturas também podem ser observados em dezenas de livros didáticos para o ensino de História publicados nos últimos anos, que se utilizam de charges e caricaturas para a literal “ilustração” dos argumentos do texto, com os indicados problemas inerentes ao procedimento se ele não for acompanhado por outros enfoques de observação do documento visual.

³⁶ Para um breve panorama deste debate, ver: Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses. – *Op. cit.* No caso específico da História como disciplina, e das dificuldades enfrentadas por historiadores para vencerem seu logocentrismo de formação, ver: Peter Burke. – *Testemunha Ocular: História e imagem (Edição Revista)*. – Bauru: Edusc, 2004. O problema também está exposto de maneira bastante instigante em um ensaio de Ernst Gombrich: “(...) os historiadores, por sua vez, costumam achar que têm documentos mais importantes e mais pertinentes a estudar nos papéis e discursos públicos de um período, e geralmente deixam os velhos cartuns para os compiladores de histórias ilustradas populares (...)”. Ernst Gombrich. – “O Arsenal do Cartunista”. In: *Meditações Sobre um Cavalinho de Pau e Outros Ensaio Sobre a Teoria da Arte (Op. cit.)*. – São Paulo: Edusp, 1999. – p. 127.

uma articulação com os elementos externos fornecidos por outras imagens, por documentos escritos, ou mesmo pela discussão em que cada uma das charges se insere. Partindo-se do princípio que os atributos documentais dessas imagens seriam parcialmente esvaziados se não fossem elas colocadas em séries de imagens apoiadas por outras referências, não se poderia chegar a uma trama consistente para a observação das questões urbanas próprias à formação da metrópole São Paulo.

Capítulo 2 – Lápis vivazes para uma cidade veloz.

Em um artigo publicado em 1912 num “suplemento” das páginas d’“O Pirralho”, e intitulado “Zam Baolo – Esdudos gridigos sobre o baiss, a bofo e gosdumes bor um fiachante allemong”, o “articulista” ou “Retatatorr-jefe Brofezorr Peterslein”, escreve:

“Agdualmente borem o zitade esta tifidido bor um manerra muido inderezzande. Akora cha non zé diss mais, eu zou do frekezia do Zanda Zezilia. Nein, hoche o chende tiss ‘eu mora Berto da Zinematokrafo. Ai Laife, o do Pichú, o do Lipertate.’ Dudo muta nesta derra brokressista. O zinema zubsdidiundo o ekrecha! Andikamende os namorattos zo engontrafa a namoratta no ekrecha e brezizafa tisvarzar muido borque a badre bazzafa bito. Akora é muido melhor. Akora zé fae na zinema e engondra gom namoratta, zenda no lado della e kuando abaka o luz da pelisgons kostosos. Esde é muido melhor. (gondinua)”³⁷

O narrador, Peterslein – em verdade mais uma entre muitas personagens criadas por Alexandre Ribeiro Marcondes Machado³⁸, também responsável pelo impagável Juó Bananére – esboça em sua crônica uma discussão sobre as mudanças por que passava a cidade de São Paulo do início do século XX. Os eixos para a constatação de que “dudo muta nesta derra brokressista” são as referências temporais empregadas pelo narrador: de um lado, têm-se “agdualmente”,

³⁷ “O Biralha” – “O Pirralho”, número 49, 13/07/1912. – p. 16. O artigo completo, dividido em duas partes encontra-se reproduzido na íntegra, na seção “Anexos”, **imagens 25-B e 26 B**, páginas 187-188. “O Pirralho” circulou pela cidade entre os anos de 1911 e 1918, com periodicidade semanal, e suas páginas continham seções das mais variadas: política nacional e internacional, cinema, música e espetáculos, esportes, concursos, etc. Destacavam-se as crônicas humorísticas de Alexandre Ribeiro Marcondes Machado (por meio das personagens já aludidas), Cornélio Pires (“Cartas de um caipira”) e as charges e caricaturas habilmente compostas por Voltolino, uma das grandes atrações do periódico para o público leitor, como será possível confirmar na discussão posterior a respeito de algumas de suas imagens.

³⁸ O cronista escreveu muitos textos empregando um “dialeto” macarrônico, caracterizado pela fusão anárquica enre os elementos escritos da língua portuguesa e elementos sonoros de diversos idiomas falados pelos muitos imigrantes presentes na São Paulo do período – o alemão, o inglês e, principalmente, o italiano. Dessa fusão, resultava um “novo” idioma, que se assemelhava muito às vozes escutadas nas ruas da cidade, mas que produzia o riso pelo deslocamento constante de sentido, principalmente ao ser vocalizado.

“akora”, “hoche”, que se contrapõem ao “andikamende”. A referência vaga ao passado apela para a memória coletiva, composta por uma temporalidade extremamente elástica, em contraposição à precisão do tempo presente. A mudança de referenciais espaciais e simbólicos localizada na passagem da igreja para o cinema, indicada no progressivo abandono de um passado identificado com o período colonial da cidade de São Paulo, na qual as pessoas se orientavam a partir das igrejas como marcos referenciais, expõe também o “progresso” como elemento reorientador da apreensão afetiva do espaço urbano.

O comentário seguinte, evidenciando no comportamento dos “namorattos” as “vantagens” do novo estado de coisas, ironicamente, acaba por descrever um aspecto importante relacionado ao processo de urbanização observado na cidade de São Paulo desde o final do século XIX: o passado se apagava na memória coletiva, transfigurando-se à medida que os referenciais espaciais se alteravam cada vez mais rapidamente.

O recurso ao cinema, por sua vez, engendra uma dimensão simbólica interessante: nas cidades, as pessoas se encontram no escuro, às escondidas, e fazem daquele espaço do sonho um lugar para a manifestação de desejos que, à luz do dia, em meio ao espaço público, permeado por regras mais rígidas, não poderiam se manifestar³⁹.

A partir das próximas seções, apresenta-se uma discussão a respeito de questões semelhantes às enunciadas acima pelo professor Peterslein: o processo de urbanização da cidade, suas contradições, fissuras e conquistas; as mudanças radicais operadas no espaço urbano, os

³⁹ No período da publicação da crônica d’“O Pirralho”, uma seção que aparecia com destaque no próprio periódico, entre outras, era a das sessões de cinema da cidade. Verdadeira “febre” naquele início de século, o cinema se tornou um importante ponto de encontro, principalmente para os mais jovens, causando a indignação dos mais velhos pelo seu caráter supostamente imoral. Sobre as primeiras impressões causadas pela nova tecnologia cinematográfica, bem como seu impacto em sociedade, notadamente no nível simbólico, consultar o artigo de Nicolau Sevcenko, no livro também por ele organizado, “A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio”, em *História da Vida Privada no Brasil – Volume III* – São Paulo: Companhia das Letras, 1998; além do trabalho de Flora Sussekind. – *Cinematógrafo de Letras: literatura, técnica e modernização no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1984.

agentes dessas transformações, suas motivações. Protagonizada pelos habitantes da cidade, todos os elementos desta trama densa se mesclam por meio dos lápis irrequietos dos chargistas em ação nos periódicos de São Paulo na passagem dos séculos XIX-XX, resultando em imagens que permitem um retorno breve aos tempos frementes de “andikamende”.

Seção I – “Não chegou nunca...” –

Primeiros movimentos da formação da metrópole

Imagem 01 – “A Paulicéa”, número 08, 25/04/1896, página 04. Autoria não identificada⁴⁰.

⁴⁰ “A infeliz mulher morta no Braz – O desastre na Rua 15 de Novembro” “A Paulicéa” é um título que batizou ao menos quatro periódicos paulistanos ao longo de cerca de vinte anos. No caso presente, trata-se do primeiro desses periódicos, que circulou apenas no ano de 1896, com periodicidade semanal. O periódico se autodenominava “o mais antigo semanário ilustrado de São Paulo”, segundo Heloisa de Faria Cruz afirma em: *São Paulo em Revista: catálogo de publicações da imprensa cultural e de variedade paulistana* (Op. cit.).

Publicada em 1896, a charge acima é um ótimo ponto de partida para a discussão a respeito do progresso na cidade de São Paulo e das rebarbas e exceções por ele produzidas. Trata-se de uma imagem que ilustra a rua XV de Novembro, uma das que compunham o afamado “Triângulo”⁴¹ – encontro das ruas São Bento, Direita e XV de Novembro – difusor primário do centro antigo da cidade desde os tempos próximos à sua fundação. “Ilustrar” é o termo correto, pois o desenho faz aqui o papel de “instantâneo fotográfico” de uma cena do cotidiano; vale notar que a fotografia ainda não havia sido efetivamente incorporada como recurso viável no periodismo paulistano à época⁴²: além dos textos descritivos de ocorrências da cidade – apresentados em seções policiais, em colunas e em crônicas –, os periódicos em circulação incorporavam também (ocasionalmente) desenhos descritivos, resultado de um “testemunho ocular”⁴³ ou de uma narrativa do acontecimento convertida para o desenho⁴⁴.

Em primeiro lugar, pode-se notar que a imagem citada está delimitada pela página na qual se inseria, na horizontal, e contida pelas legendas no sentido vertical: em cima, uma espécie de

⁴¹ Referências às ruas do Triângulo e suas histórias podem ser encontradas, entre outros, nos livros de Paulo Cursino de Moura. – *São Paulo de Outrora: evocações da metrópole*. – São Paulo: Livraria Martins Editora, 1954. – pp. 11-16; no livro de Benedito de Lima Toledo. – *São Paulo: três cidades em um século*. – São Paulo: Duas Cidades, 1983. – pp. 80-81 e 94-95; e no recente livro de Heloisa Barbuy. – *A Cidade-exposição: comércio e cosmopolitismo em São Paulo, 1860-1914*. – São Paulo: Edusp, 2006. – pp. 69-89.

⁴² Ocorrendo raramente em algumas poucas publicações no final do século XIX, a fotografia se incorpora paulatinamente à imprensa a partir da primeira década do século XX, surgindo com mais frequência ao final desse período. Algumas séries de trabalhos fotográficos, como os de Guilherme Gaensly, retratam São Paulo neste início de século XX, mas tais imagens destacam – majoritariamente – os aspectos positivos da paisagem urbana da cidade. Comparando tais fotografias com as descrições diárias constantes dos jornais, referentes aos graves problemas urbanos existentes na cidade, pode-se notar uma escolha deliberada do fotógrafo por regiões mais “aprazíveis” aos olhos, sugerindo também as possíveis origens e propósitos da encomenda de tais imagens. C.f. Boris Kossoy. – *São Paulo: 1900*. – São Paulo: Cbpo / Kosmos, 1988; e Vera Maria de Barros Ferraz (Org.). – *Imagens de São Paulo: Gaensly no acervo da Light, 1899-1925*. – São Paulo: Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo, 2001.

⁴³ A expressão foi emprestada do historiador inglês Peter Burke, apesar de o autor empregá-la em um contexto bastante diverso. No caso da imagem selecionada, mais importante do que determinar se a cena desenhada deriva de uma observação imediata ou de uma reelaboração mental posterior e indireta, é evidenciar o quão recorrentes nas ruas da cidade se tornaram fatos como desabamentos, reformas e incêndios. Peter Burke – *Testemunha Ocular: História e imagem (Edição Revista) (Op. cit.)*.

⁴⁴ Numa pesquisa nas seções de óbitos, queixas e reclamações dos jornais “O Estado de São Paulo” e “O Correio Paulistano”, ao longo de todo o mês de abril de 1896, não foi possível encontrar indicações precisas a respeito do acidente acima representado. No entanto, como será possível observar em outras imagens, as representações de cenas urbanas contidas nas charges possuem uma visível continuidade com eventos ocorridos por toda a cidade.

título, abre o assunto; embaixo – encimada por uma linha que faz as vezes de delimitação do “solo” para a cena desenhada, o complemento do primeiro texto. Vale notar que a ordem das sentenças (de cima para baixo) direciona os olhos para que a leitura da própria imagem se dê de acordo com essa orientação: mesmo que o desfecho da situação ilustrada se localize no plano inferior, os olhos percorrem a imagem de cima para baixo, no mesmo sentido da queda das pedras e materiais. O assunto – a mulher morta – está adjetivado: a morte foi “infeliz”, fruto de um “desastre”, ocorrido na rua Quinze de Novembro. Percorrendo os olhos apenas pela mensagem escrita, invariavelmente procura-se retornar à ilustração; nela, é possível observar que pedaços da construção – e mesmo os trabalhadores – desabam, e fatalmente atingiriam o espaço difuso que se coloca no centro inferior da imagem, “atrás” do primeiro plano – o dos transeuntes – que encobrem o segundo plano com sua presença e movimentos.

Das oito figuras humanas colocadas na cena, duas estão inscritas no espaço da construção, ainda no plano superior, e as demais ocupam o primeiro plano, na base da imagem. No plano superior, agarrando-se às estruturas ainda sólidas, as figuras do que seriam dois trabalhadores apontam para a instabilidade do prédio: ainda não estão caindo, como os destroços no entorno, mas representam um sinal de queda iminente, parte do “desastre” referido no subtítulo da imagem. Na seção inferior, da esquerda para a direita, a primeira e a quinta figuras se deslocam cada uma para um lado, em fuga; no caso da figura da direita, ela parece ser amparada de forma indireta por outra, que vem em sua direção, aparentemente olhando para cima, para o desabamento em questão. As três figuras que permanecem no centro, à base desta construção que desaba, são a chave para o desfecho da narrativa articulada em texto e imagem.

Mantendo o sentido natural de leitura de um texto escrito, pode-se começar pela segunda figura da parte inferior, aquela que possui – numa imagem marcada por relativa indefinição de detalhes – algo próximo de uma “expressão facial”: voltada para o desenhista / leitor, e parecendo

observá-los diretamente, sua expressão poderia ser até mesmo categorizada como de surpresa diante da situação. Esta suposta surpresa – relacionada com a velocidade na qual os eventos descritos devem ter sucedido – se articula por elementos que circundam a representação do rosto: o chapéu “flutuante”, recurso antiquíssimo empregado para indicar movimento repentino, e a instabilidade de suas pernas, deslocadas com relação ao eixo de equilíbrio entre o tronco e o solo, denotam a dita surpresa trazida pela situação. A figura à direita, pela representação de sua vestimenta, deve ser a dita “mulher” não identificada, assunto da imagem. De costas para o observador, e colocada exatamente no centro do eixo composto verticalmente pela construção, está ela também no centro da queda da maior parte dos escombros: fatalmente será atingida. Isso já parece ocorrer na imagem, pois parte desses objetos se confunde com o desenho de sua cabeça. A figura à direita da mulher – aparentemente a representação de um homem sentado no chão – é outra vítima do desabamento, mais à mercê da situação por estar sentado, parcialmente impedido de se deslocar; sua expressão facial, pouco definida, aponta para cima, para os escombros que também certamente o atingirão.

A morte anunciada, é duplamente “infeliz”: diretamente, por se tratar de um evento trágico, lastimável, do ponto de vista individual; indiretamente, a “infelicidade” pode ser associada com a recorrência: a situação é exemplar de um tipo de evento não muito incomum em uma cidade atravessada por obras constantes. Desabamentos, desordens, acidentes, buracos, incêndios, contaminações, irresponsabilidade: São Paulo torna-se palco privilegiado para o imprevisto. A cidade – espaço da regra, do controle do homem sobre a Natureza, da ordenação da vida – converte-se, no caso paulistano, num espaço para a manifestação de uma espécie de “exuberância infantil”, nas palavras de Richard Morse⁴⁵, característica da *Belle Époque*. Como

⁴⁵ “(...) em São Paulo, como em todo o mundo ocidental, os primeiros anos do século atual caracterizaram-se em parte por uma exuberância infantil; por concepções ingênuas de ‘felicidade’ e refinamento cultural, e pela crença

um todo, a cidade converte-se no espaço para o desmedido, o indesejado, escapando – por vezes – ao controle das mãos disciplinadoras aparentemente tão hábeis dos projetistas do progresso urbano. Como será possível observar por meio das imagens, há uma certa nota de selvageria na constituição desse espaço urbano na passagem dos séculos XIX e XX; no esforço por edificar o aclamado progresso, suas próprias rebarbas acabam – por vezes – protagonizando o espetáculo, participando de forma marcante das transformações cotidianas em curso na paisagem urbana. Em muitas das imagens relacionadas neste trabalho, o caráter provisório da experiência social e individual do espaço urbano será a tônica, e em muitas das referências que atravessaram todo o período dos primeiros vinte anos do século XX em São Paulo, esse caráter de metrópole em permanente transformação física é inescapável, permeando quase todas as referências à cidade⁴⁶.

No mesmo ano, e no mesmo “A Paulicéa” em cujas páginas se apresentou o desenho a respeito do desastroso acidente há pouco referido, surgia mais uma narrativa visual de aspectos da experiência urbana naquele mesmo momento:

ingênuas de que essas coisas eram as inevitáveis conseqüências do êxito financeiro em um mundo de oportunidades cada vez mais numerosas e compensadoras.” – Richard M. Morse. – *Formação Histórica de São Paulo: de comunidade à metrópole*. – São Paulo: Difel, 1970. – p. 276.

⁴⁶ Um exemplo, entre tantos outros, da recorrência de certos estereótipos a respeito da cidade que se transformava veloz e constantemente, encontra-se expresso a seguir, por meio da linguagem humorística. Mais de quinze anos depois da cena retratada na charge da **Imagem 01**, agora nas páginas de um conhecido semanário humorístico, surgiria na seção “Definições”: “*São Paulo* – Cidade onde ha uma porção de andaimes e uma porção de italianos”. – “O Pirralho”, número 34, 30/03/1912. – p. 11.

Imagem 02 – “A Paulicéa”, número 03 – 21/03/1896, página 05.

Autoria: J. F. (Joaquim Ferreira)⁴⁷.

⁴⁷ “Pancada em tudo, eis o programma. Começemos pelo pobre Polytheama, já tão calumniado... / depois as carnes... oh? as carnes bem me podem dar um bom filét... de popularidade... / E os mictorios? Hei de fallar, fallar... Com ou sem razão, que gemam os prelos. Serei grande e endeusado pela populaça, que por signal não pesca nada disso... / E a irrigação que continue, em horas improprias, a ser feita por sobre... as pernas dos transeuntes. / que também á sahida dos espectaculos, levam poeira para seu tabaco... / As ruas, essas - coitadas! - vão de mal a peor. esburacadas umas, enlameadas outras, e que tudo corra bem / porque, na Camara, salvo honrosissimas excepções, só se fazem discursos de légua e meia. Que grande pandega!” A respeito do artista Joaquim Ferreira, infelizmente não foi encontrada nenhuma informação biográfica relevante, além de seu nome, que figura por extenso numa breve referência feita em: Heloísa de Faria Cruz (Org.) – *São Paulo em Revista: catálogo de publicações da imprensa cultural e de variedades paulistana, 1870-1930* (Op. cit.). – p. 192. Uma versão ampliada da página a qual pertencia a imagem está reproduzida na seção “Anexos”, Imagem 02-B, página 176.

Na charge acima, a narrativa se dá agora em quadros, e a percepção faz-se um pouco diferente: uma narrativa em quadros converte o espaço em tempo, separando-o e distribuindo-o numa seqüência de leitura reconhecível pelo leitor, que combinará imagem e texto em cada intervalo para reconstruir na imaginação o ritmo narrativo de acordo com suas condições individuais de leitura, decisivamente mediadas pela sociedade em que vive.

Em oito quadros, a narrativa começa com a apresentação de uma personagem masculina, de cabeça e cartola visivelmente desproporcionais ao restante do corpo, adequadamente “equipada” com um bastão para cumprir seu “programma”: “pancada em tudo”. A personagem também é o narrador das frases que acompanham a narrativa visual, palavras que ajudam o leitor a direcionar os significados embutidos nas imagens. As três cenas iniciais, ao repetirem a presença do narrador, marcam sua importância como tal, além de reforçarem sua posição de observador atuante no espaço representado da cidade. Referências ao Teatro Polytheama, às carnes e aos mictórios, apontam a diversidade de espaços e assuntos explorados por esse observador: sua postura e tamanho se padronizam nos três primeiros quadros; o que varia é o assunto, com as devidas desproporções de tamanho entre teatro, carnes e mictórios, características do gênero caricato. Ademais, a variação no tamanho proporcional da personagem aos cenários não parece impedi-la de circular por onde quer que seja, versatilidade somente possível por meio do arsenal do humor visual dominado pelo artista⁴⁸.

A partir do desaparecimento deste narrador-personagem presente até o terceiro quadro, dá-se um jogo delicado, urdido com sensibilidade pelo desenhista. O desaparecimento do

⁴⁸ Ernst Gombrich, num texto em que discute os pressupostos para a construção estética das caricaturas em circulação na Europa no séculos XVIII-XIX, faz um elogio à “distorção chistosa”, produtora do riso pelo exagero (a partir de um comentário a respeito das idéias expressas por Sigmund Freud em seu famoso texto “O chiste e sua relação com o inconsciente”): “(...) a fusão de elementos díspares resulta numa configuração pouco familiar e esquisita, que ainda é capaz de esconder grande dose de sentido”. – Ernst Gombrich. – *Meditações sobre um cavaleiro de pau: e outros ensaios sobre a teoria da arte* (Op. cit.). – p. 130 (e seguintes).

narrador efetiva-se apenas à primeira vista, dado que suas palavras permanecem, acompanhando as ilustrações. Se a narrativa atinge um outro patamar de significação, com a leitura ocorre algo semelhante: nos cinco quadros a partir dessa significativa mudança visual, hipoteticamente, a visão do leitor se localizaria à altura dos olhos de um transeunte comum (apenas com relativa variação de distância dependendo do quadro observado), não mais sendo ameaçada pelas alterações drásticas de proporção – desencadeadas pelo narrador-personagem – anteriormente observadas. Essa uniformização e ajuste da visão do narrador efetiva-se na emulação agora realizada pelo leitor, que enxergaria as cenas por meio dos olhos do narrador, numa fusão de perspectivas, cujo possível objetivo seria, talvez, propor um jogo entre as dimensões da narrativa visual e do cotidiano da cidade observado pelos leitores enquanto cidadãos. Quando narrador e leitor, dessa forma, se “fundem” temporariamente, as cenas da narrativa também se misturam à própria visão da cidade, na qual os desenhos aparentemente encontram sua fonte.

Nos jornais desse final do século XIX, ainda que em quantidade menor do que nos anos posteriores – coincidentes com a ampliação da imprensa e uma maior participação da mesma na discussão a respeito das questões relativas ao cotidiano urbano –, pode-se observar o quão abundante seria a dita “fonte”⁴⁹, por exemplo, no tocante ao estado em que se encontravam as ruas:

“(...) Um dos bondes do theatro S. José descarillou ante-hontem á noite na chave da Barra Funda, e o conductor, de combinação com o cocheiro, declararam aos passageiros que o carro não podia sahir dalli.

O outro carro, que passára primeiro, estava encarrillado e, portanto, podia ter transportado os passageiros até ao ponto, o que se não deu.

⁴⁹ “Em 1897, São Paulo já era uma bela cidade. Os trens do Rio de Janeiro chegavam à Estação do Norte, os de Santos e do Interior à Estação da Luz. Os bondinhos de burros trafegavam pelas ruas principais. Uma imprensa vivaz, de manhã e de tarde, animava as praças apinhadas de gente. Durante a semana, periódicos brincalhões como A Vida de Hoje, de Adolfo Araújo, e O Morcego, de Júlio Ramos, circulavam pelas confeitarias Castelões, Fasoli e Cordes, pelos grandes cafés, como o América, o Brandão, o Java, não sei mais (...)” – Afonso Schmidt (1890-1964). – *São Paulo de meus amores (Originalmente publicado em 1954)*. – São Paulo: Paz e Terra, 2003. – p. 23.

Momentos depois, chegavam mais dois carros, que vinham do Theatro Apollo e que passaram no mesmo lugar.

Aquella rua, com as ultimas chuvas está transformada num lodaçal enorme e os passageiros tiveram que se mudar para outro bonde, depois de ouvirem os insultos que dirigiam entre si os conductores e cocheiros.”⁵⁰

Referências semelhantes ao estado geral das vias públicas são muito mais frequentes nos anos posteriores, sem que a situação pareça ter se alterado de forma muito significativa:

Moradores no ponto de cruzamento da rua João Teodoro e Rodrigues dos Santos pedem-nos que chamemos a atenção da prefeitura e do serviço sanitario para o pessimo estado daquelle trecho.

Esse lugar, com as ultimas chuvas está transformado num verdadeiro atoleiro. Um dia destes, uma criança quase que pereceu afogada, tal a quantidade de água estagnada alli existente. E depois, não é só isso: desse lago sae um cheiro nauseabundo insupportavel.

Não é preciso encarecer os prejuizos que esse facto causa aos habitantes desse trecho. Para elle, pedimos as vistas da prefeitura e do serviço sanitario. (...)

Escrevem-nos pedindo que chamemos a atenção da prefeitura, para o lamentavel estado em que se encontram as ruas Tupinambá, Bernardino de Campos e largo de Guanabara. Essas ruas mesmo nos dias seccos, são quasi intransitaveis, devidos aos buracos e valetas cavadas pelas aguas pluviales, e, nos dias chuvosos, se transformaram em verdadeiros atoleiros, que impedem completamente o transito dos proprios vehiculos.

Nota-se tambem nessas vias publicas a ausencia de guias, o que obsta a prefeitura de obrigar os proprietarios a fazerem os passeios.”⁵¹

“Queixas e reclamações

O bairro do Braz é, de todos os de S. Paulo, o que mais contribue para o orçamento municipal.

No entanto, é o bairro que a camara municipal menos aquinhoa na larga distribuição de seus melhoramentos.

Ha ruas, cujo abandono documenta uma injustiça sem nome. As denominadas Visconde de Parnahyba, São Leopoldo, Cajuru’, Cesario Alvim e outras ainda até hoje não viram completados os serviços de iluminação publica, exgottos, etc.

Entanto, são ruas onde abundam as edificações modernas.

Das que enumeramos, as de São Leopoldo e Visconde de Parnahyba, em dias de chuva, ficam completamente intransitaveis. Nem

⁵⁰ “O Estado de São Paulo”, terça-feira, 17/03/1896 – p. 1.

⁵¹ “O Estado de São Paulo”, quarta-feira, 03/01/1912. – p. 5.

pedestres, nem vehiculos por alli podem transitar. Os caldeirões⁵² contam-se às dezenas, às centenas.

O lamaçal é coisa digna de ser observada.

Não haverá meio de attender a população desses locaes?”⁵³

Desde o final do século XIX, passando pelos primeiros quinze anos do século XX, pode-se observar uma grande uniformidade nas reclamações via imprensa no tocante aos problemas urbanos de São Paulo. Eram inúmeras e praticamente diárias as reclamações de leitores aos redatores das seções de cartas a respeito de lamaçais, infiltrações, desabamentos, consertos necessários, irrigação das vias públicas, poeira excessiva, buracos e deformações das ruas e os constantes (e nem sempre satisfatórios) reparos realizados pela municipalidade.

Os problemas urbanos de São Paulo estavam presentes de forma recorrente em diversas imagens em circulação pelos jornais e revistas do período, sintomas da consciência de sua existência entre os cidadãos e das dificuldades em resolvê-los a contento.

A partir da imagem de “A Paulicéa” anteriormente observada, é possível vislumbrar um dos principais problemas presentes no espaço urbano de São Paulo ainda no final do século XIX. A irrigação das ruas – ilustrada no quarto e quinto quadros – é adotada como solução constante para um problema que se tornou estrutural: a poeira onipresente nas ruas da cidade é um dos grandes temas dentro do debate acerca de sua acelerada transformação ao longo de todo o período estudado. Por mais de quinze anos, a poeira foi continuamente lembrada quase como uma marca identitária da cidade em construção, como posteriormente a afamada “garoa” a ela esteve também associada. Ao progressivo aumento da população e circulação de pessoas e mercadorias pelas ruas de terra batida existentes desde os tempos coloniais, somaram-se os resíduos também

⁵² Buracos enormes escavados nas vias públicas pelas chuvas, e que se transformavam em verdadeiras armadilhas para os transeuntes, bem como poderiam se converter em ameaça à saúde pública por serem um possível foco para doenças pela estagnação das águas em seu interior.

⁵³ “O Estado de São Paulo”, domingo, 07/01/1912. – p. 6.

crescentes produzidos pelas construções, indústrias e ampliações constantes experimentadas em vários pontos de São Paulo na passagem dos séculos XIX-XX. A poeira, que se manifesta mais notavelmente no centro da cidade – no “Triângulo” e adjacências, região topograficamente mais baixa, nas cercanias do vale do Anhangabaú –, atingia também as regiões mais altas⁵⁴, como pode-se observar na coluna “Vida Mundana”, de 1911, assinada por Jayme da Gama:

“Pode-se lá ser elegante n’uma cidade empoeirada como a nossa? Está visto que não.

Vive-se sujo. Sahe-se de casa bem vestido, penteado, escovado e mal se caminha uma quadra, eis que a terrível poeira das ruas tudo estraga e suja. Em S. Paulo ninguém usa roupa clara por causa da poeira. Vive-se com a cara, cabellos, bigodes cor de terra. E as senhoras então?!

Ainda si a poeira só fizesse mal aos elegantes... mas não; ella invade os bronchios, lava os microbios da tuberculose e de outras moléstias, provoca opthalmias, etc.

Examinaes o nosso obituário e vereis a obra da poeira.

Ate parece que os donos da cidade são socios de alguma sociedade protectora dos medicos.

Cultivam a poeira para augmentar as molestias.

Gastamos rios de dinheiro e não calçamos as ruas, não mandamos irrigal-as.

Já gastamos uma fortuna com o Theatro Municipal, vamos gastando muitas fortunas com o embellezamento da cidade e, no entanto, não temos coragem de utilizar tres ou quatro miseraveis dezenas de contos com a irrigação da cidade.

E uma cidade atravessada pelo Tieté, um caudaloso rio!!

E, apesar de tudo isso, queremos ser adiantados, cultos, progressistas, elegantes, etc.

Não é atôa que o mestre Brotero disse que estávamos atrasados meio seculo.

Podemos limpar as mãos á parede com tão empoeirado progresso.

Apezar de tudo isso luctamos.

⁵⁴ “As partes mais altas da cidade eram mais salubres, daí o valor imobiliário dos terrenos nas partes baixas ser menor. A topografia contribuiu para aumentar a densidade demográfica em certas áreas, do que resultou pressões sobre o sistema de transporte, sobre os programas de obras públicas e sobre as redes de serviços públicos. Além do mais, o crescimento rapidíssimo da taxa de urbanização constituía um problema em si mesmo: por exemplo, a área da cidade dobrou entre 1899 e 1909. Os serviços urbanos estavam sempre aquém das necessidades à medida que a cidade se expandia.” – Joseph Love. – *A Locomotiva: São Paulo na federação brasileira 1889-1937*. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. – pp. 120-121.

Fazemos o curso na Avenida Paulista, vamos à cidade, vamos ao teatro e voltamos para casa sujos de pó e com os bronchios inflamados.

E quando um pobre estrangeiro se lembra de dizer umas verdade a nosso respeito, ficamos furiosos, indignados.

*Pode-se lá ser elegante n'uma cidade tão empoeirada?..*⁵⁵

Espaço para uma fusão de crônicas sobre a cidade, colonismo social e comentários a respeito das modas em vigor, a coluna em questão apresentava a preocupação com a “elegância” como pano de fundo. Ser “elegante”, “chic”, “smart” é algo que os cidadãos poderiam (e deveriam) ser caso a cidade se constituísse como cenário adequado para este fim. Não é o que aponta o colunista em questão. A cidade de São Paulo – segundo ele – era o espaço em que alternavam-se opostos irreconciliáveis: a pretendida elegância era empanada pela sujeira, e a desejada alvura das vestimentas encontrava feroz inimiga na poeira; e não escapam nem os “ellegantes” nem os demais, pois a poeira é identificada como veículo para a condução de micróbios e outros agentes corruptores do aparelho respiratório, observação muito adequada à medicina praticada à época. Para além dos danos à elegância e à saúde dos cidadãos, sugere-se na coluna até mesmo – ironicamente – uma conspiração entre os “donos da cidade” e os médicos! São muitas as variedades de tônicos antitussígenos e xaropes expectorantes que se podia encontrar, por exemplo, nas seções de propaganda de diversos periódicos naquele início de século; a presença maciça desses anúncios indica uma preocupação relevante com as condições sanitárias da cidade. “Segundo a teoria dos fluidos, que dominava o pensamento médico produzido na França desde o século XVIII, o ar e a água eram considerados veículos mórbidos, portadores de emanções fétidas e pútridas, conhecidas como miasmas, transmissores de doenças. A inalação dos miasmas poderia provocar uma ruptura do equilíbrio do organismo, obstruindo as vias de circulação do sangue e ocasionando o surgimento de febres. Os pântanos e todos os

lugares que acumulassem detritos, dejetos, insetos e matérias em decomposição eram considerados fontes produtoras de miasmas.”⁵⁶ Como princípio norteador para a gerência correta do espaço público se empregava uma perspectiva sanitária, em voga desde o início da segunda metade do século XIX nos países da Europa. Evitar as várzeas e as terras úmidas, local de manifestação e deflagração dos miasmas e doenças infecciosas; evitar pés-direitos altos, espaços abafados e com “ar parado”, eram algumas das prescrições médico-sanitárias do discurso urbanizador da época: com este verniz de promoção da limpeza, o discurso das elites paulistanas buscava regulamentar o uso do espaço público da cidade⁵⁷.

As duas soluções possíveis apontadas pelo colunista – calçamento e irrigação das ruas – são, em verdade, parte de uma discussão há muito feita na cidade sobre as possibilidades que se tinha para a solução do problema da poeira⁵⁸. O calçamento das ruas, virtualmente permanente,

⁵⁵ “Vida Mundana” – “O Pirralho”, número 08 – 30/09/1911. – p. 09.

⁵⁶ Raquel Rolnik – *A Cidade e a Lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. – São Paulo: Studio Nobel / Fapesp, 2003. – p. 40. As regiões mais altas, salvaguardadas dos problemas relatados pela autora, se constituiriam em alvo para a especulação imobiliária, valorizadas a partir de um argumento de natureza médica; este assunto é amplamente explorado pela autora, que localiza também nas justificativas de natureza sanitária um discurso que servia ao propósito de distribuir geograficamente a população da cidade entre as áreas mais salubres – privilégio da minoria que podia pagar por isso – e menos salubres, em geral as partes topograficamente mais baixas – onde se acomodaria o restante da população.

⁵⁷ “A primeira preocupação da legislação municipal [a autora fala sobre o Código Sanitário do Estado de São Paulo, de 1894], além de redesenhar as ruas centrais, foi eliminar estas formas [os cortiços] de ocupação da área mais valorizada – o centro da cidade. Com a proibição da instalação de cortiços, casas de operários e cubículos, proibiu-se genericamente a presença de pobres no centro da cidade (...) esse tipo de intervenção no território ‘popular’ complementava o projeto urbanístico municipal de construção de uma nova imagem pública para a cidade, aquela de um cenário limpo e ordenado que correspondia à respeitabilidade burguesa com a qual a elite do café se identificava”. – Raquel Rolnik. – *Op. cit.* – p. 37. Vale lembrar os paralelos que se podem estabelecer entre essa política no espaço urbano de São Paulo com o “bota-abaixo” promovido pelo prefeito Pereira Passos nos primeiros anos do século XX na cidade do Rio de Janeiro. Por outro lado, as regulamentações sobre o espaço da cidade de São Paulo chocavam-se irracionalmente com sua realidade: “(...) se de um lado a cidade de São Paulo recebia melhoramentos e passava por obras de embelezamento, por outro lado, a falta de habitações decentes para acomodar a imensa massa de trabalhadores tornava-se um dos grandes problemas sociais enfrentados pela municipalidade. As centenas de imigrantes que semanalmente buscavam a cidade na esperança de obter uma condição de vida melhor tinham nos cortiços a única possibilidade de domicílio. O crescimento do número de cortiços acompanhava o ritmo de crescimento imposto pela industrialização e pela necessidade crescente de acomodar as famílias daqueles trabalhadores”. – Marco Antonio Cabral dos Santos. – *Paladinos da Ordem: polícia e sociedade em São Paulo na virada do século XIX ao XX (Tese de Doutorado)*. – São Paulo: Ffch-Usp, 2004. – p. 39.

⁵⁸ A partir do *Relatório do intendente de obras do ano de 1897*, documento construído a partir do primeiro trabalho de mapeamento e divisão da paisagem urbana de São Paulo, teve início um esforço para se estruturar um plano para o calçamento adequado das ruas, embelezamento e higienização da cidade e organização dos espaços de circulação.

precisando apenas de manutenção ocasional, era obviamente muito mais caro do que a solução adotada pelo poder público há alguns anos: a irrigação periódica das ruas e praças. Tal prática, realizada com o auxílio de carroças de tração animal, equipadas com mangueiras, trazia inconvenientes para os transeuntes desavisados, além de ajudar a formar poças d'água e disfarçar buracos e demais deformidades nas vias públicas, muitas vezes aumentando ainda mais o problema, como pode ser observado na imagem anterior de “A Paulicéa”, onde um transeunte representado chega a afundar até os joelhos em um buraco existente em plena rua.

Cerca de um mês antes da publicação da coluna “Vida Mundana” acima transcrita, o “Correio Paulistano” estampava em suas páginas um edital, com as devidas especificações técnicas, para a contratação de carros irrigadores para a cidade:

“Prefeitura Municipal

Faço publico que, pelo praso de vinte e quatro dias, contando da presente data, se acha aberta concorrência publica para o fornecimento de quatro automoveis irrigadores.

Cada carro deve apresentar as seguintes características essenciais: - 1, Capacidade util de deposito da agua – quatro metros cúbicos; - 2, Esse deposito deve poder ser montado e desmontado com facilidade, de maneira a permitir assentar sobre o chassis um estrado destinado ao transporte de cargas (o estrado não tem que ser fornecido pelos proponentes); - 3. Apparelho de irrigação alimentado pela pressão natural de agua do deposito; - 4, Apparelho de irrigação com pressão forçada permitindo cobrir uma zona de amplitude variável até o maximo de largura de dezesseis metros; 5, Apparelho de enchimento do deposito permittindo aspirar a agua ao nivel de quatro metros abaixo do solo, com a vasão mínima de 500 litros por minuto; - 6, Motor de força capas de vencer a rampa de 15 por cento com velocidade de seis kilometros por hora, sobre calçada de parallelepipedos e com carga completa de agua, combustível, etc, tres velocidade A.V. e uma A.B.

As propostas comprehenderão também: - 1, Memorial detalhado, com desenhos ou photographias do modelo offerecido, completando as características acima indicadas; - 2, Praso da chegada dos carros em Santos, sujeitando-se á multa de 20\$000 por dia de atraso; 3, Preço de cada um dos carros cif. Santos; metade deste preço devendo ser pago no acto da entrega dos

Marco Antonio Cornacioni Sávio indica que, mesmo se tratando de um primeiro grande plano urbano para a cidade, o esforço teve, de imediato, resultados tímidos. Marco Antonio Cornacioni Sávio. – *A Cidade e as Máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista – 1900-1930 (Tese de Doutorado)*. – São Paulo: Puc-SP, 2005. – p. 49 e seguintes.

documentos de embarque e a outra metade depois do exame do material e das experiencias officiais, que durarão sete dias, na presença de um representante dos proponentes.

Na Directoria de Obras Municipais, no largo da Sé n. 9, serão prestados aos interessados os esclarecimentos de que necessitarem.

As propostas deverão ser selladas convenientemente, trazer o recibo da caução de 2:000\$000, para garantia do contracto, e ser entregues, nesta Secretaria, em carta fechada e lacrada, até o dia 20 de setembro próximo futuro, para serem abertas no dia immediato ao meio dia.

Secretaria Geral da Prefeitura do Municipio de S. Paulo, 28 de agosto de 1911. - O Diretor Geral. - Alvaro Ramos.”⁵⁹

A solução temporária da irrigação não corrigia os desvios em sua raiz, e isso não ficava evidente apenas para o colunista de “O Pirralho” ou para o chargista de “A Paulicéa”: a oscilação constante entre a poeira e a irrigação, a “sujeira” e a pretensa “limpeza”, era experimentada por todos aqueles que circulavam pelo espaço urbano. Vale notar que em ambos os registros citados, mesmo com a distância de quinze anos entre eles, a irrigação aparece como solução possível, embora paliativa: a irrigação “baixa a poeira” em mais de uma dimensão, pois mascara o problema ao inibir temporariamente seu sintoma.

A insinuação de uma “conspiração” entre os “donos da cidade” e os médicos aponta para um sentimento compartilhado pelo colunista com seus leitores: esta situação negativa existia há anos e parecia não haver protestos formais fortes o suficiente para modificá-la, como se os cidadãos se encontrassem acuados por algo que aos poucos havia deixado de ser circunstancial para passar para o plano do característico, identitário e, por que não, aceitável. Eram recorrentes na imprensa paulistana, ao longo de todo o período que vai dos últimos anos do século XIX aos primeiros da segunda década do século seguinte, os registros de imagens que apontam para essa

⁵⁹ “Correio Paulistano”, terça-feira, 12/09/1911. – p. 8. Cabe observar que a medida de 16 metros de “amplitude” exposta no parágrafo 4 é exatamente a mesma imposta pelo Código de Posturas em vigor na cidade desde o ano de 1875 para a padronização da largura das novas vias que porventura fossem criadas na cidade.

cidade empoeirada, nebulosa, uma nebulosidade que poderia ser estendida à rarefação das relações entre poder público e os cidadãos de então⁶⁰.

Ao final do artigo de Jayme da Gama, são citadas as reações indignadas dos cidadãos diante de um estrangeiro quando este aponta para o questionável progresso alcançado pela cidade, dado que ele não parece se traduzir fisicamente no espaço urbano. Quando o estrangeiro “diz algumas verdades”, as reações são inflamadas, mesmo estado em que ficam os brônquios dos mesmos cidadãos, em contato com o pó. Esse recurso ao indivíduo que vem do exterior, de fora do espaço urbano em questão, ajuda a ampliar a força do discurso, pois esse visitante – que não experimenta a cidade em seu cotidiano como os que nela residem – possui um olhar diferenciado, distanciado, muito aguçado para perceber de imediato o que escaparia talvez aos olhos dos cidadãos.

A figura do visitante é recorrente, aliás, em inúmeros registros nas narrativas paulistanas no período citado⁶¹. Em memórias, crônicas, desenhos, artigos e demais registros, os autores locais empregavam a figura de alguém que não estava acostumado às contradições inerentes ao espaço urbano paulista. Com a constante chegada de imigrantes e também de brasileiros de outras regiões para trabalhar na cidade, e somando-se a isso a ciência dos paulistanos das idas e vindas dos inúmeros visitantes estrangeiros à cidade, seus moradores já haviam incorporado essa “personagem” ao cotidiano com relativa naturalidade.

⁶⁰ “Em todo o mundo ocidental, nas décadas que precederam a Primeira Grande Guerra, mínima foi a pressão exercida sobre os líderes e as instituições políticas para que formulassem técnicas e planos correspondentes às novas configurações sócio-econômicas da sociedade industrial. (...) Em tal clima mundial, não é de surpreender que se encontrasse na dinâmica cidade de São Paulo, cuja população depois de 1895 aumentava numa proporção de 25 por cento de cinco em cinco anos, uma administração municipal que pouca relação tinha com as múltiplas dimensões da vida metropolitana.” – Richard M. Morse – *Op. cit.* – p. 315.

⁶¹ Uma relação rica de registros de estrangeiros viajantes em visita à cidade pode ser encontrada em “Policimento e uma nova ordem urbana – Uma cidade ‘para inglês ver’”, capítulo inicial da tese de doutoramento de Marco Antonio Cabral dos Santos – *Op. cit.*

A “personagem” em questão apareceu, inclusive, em muitos registros, na figura de narrador, descrevendo sua visão da cidade de maneira a ampliar o olhar de seus próprios habitantes. Por vezes, a narrativa apelava para a mais cortante ironia:

“Zam Baolo dampem é o zitade mais limba gue eu gonhezo. Dodô o tia bazza o garrozinha de licho nos ruas onde non dem. No noite dodos os ruas e brazas lafadas pelo garo dos pomperos. O limbezza dos ruas é ton bom gue dodos os nekocios bode deixar os bortas apertas borgue boeira non esdraka nata. Dampem o Zanadorrio barra tuperkulosos non dem nata a fazer borque a ar de Zam Baolo é ton limbo e lifre de de bó gue ninkem figa com o duperkulosso. Dodos eston elochiando o limpeza e a brokresso do zitade, mesmo borque o Brefeidurra dem a cuidado de, nos lukares onde dem alkum defeido, non deichar limpar o rua, barra gue guando passa um esdrancherro imberdinende no ponde o no na audomofel, esde lefanda a pó gue endra nos olios delle de moto que elle non enxerga os tefeidos. Mais isdo o Brefeidurra só faz onde dem defeidos barra engobrir. E bena gue dem dandos tefeidos!”⁶²

Além de evidenciar os descuidos da prefeitura para com as vias públicas, o narrador – o mesmo professor Peterslein mencionado anteriormente – recorre à figura de um outro estrangeiro, que tem seus olhos bloqueados para os defeitos da cidade por meio da ação eficiente da já famosa poeira da cidade. Até certo ponto, é o que se pode observar na narrativa expressa na charge seguinte, datada de 1908:

⁶² “O Biralha” – “O Pirralho”, número 50, 20/07/1912. – p. 16. O narrador-personagem – “Brofessor Peterslein”, é um “fiachante allemong”. Como já indicado, o artigo completo, dividido em duas partes encontra-se reproduzido na íntegra, na seção “Anexos”, **imagens 25-B e 26-B**, páginas 187-188. Em outro trecho do artigo, um trocadilho rápido que vale a pena mencionar, sinal dos recursos críticos aparentemente ilimitados presentes na linguagem humorística do autor: entre os “melhoramentos” aplicados à cidade – todos eles festejados pelo professor Peterslein – estão a “akua enganada de dodos os qualidades”.

Imagem 03 – “A Ronda”, 05/07/1908. Autoria não identificada⁶³.

⁶³ “O visitante – O bonde entrou no túnel?” – “A Ronda”, revista semanal ilustrada, circulou em São Paulo entre os anos de 1908-1909.

Em “Muito progresso e pouca água”, charge datada de 1908, têm-se uma cena composta no espaço visual entre seu título e a legenda: no primeiro plano, à direita, dois transeuntes; à esquerda, em segundo plano, um bonde. Os dois transeuntes homens – senão elegante, adequadamente vestidos – fazem o “footing”, em algum ponto da cidade próximo às linhas de bonde. No outro plano⁶⁴ coloca-se o bonde, objeto da pergunta feita pelo “visitante” na legenda logo abaixo – “O bonde entrou no tunel?”. Observando a figura do bonde, envolta na poeira por ele levantada no movimento, vale observar o possível deslocamento produzido pelo contato simultâneo com a imagem e a pergunta em sua legenda: os olhos do leitor enviam-lhe a mensagem de que o veículo se deslocaria, deixando atrás de si uma cortina de poeira; no entanto, a posição do condutor e a placa de identificação da linha “Avenida” orientam para a constatação de que o bonde “avança” em direção à região do primeiro plano. Qual é, então, o sentido da questão “O bonde entrou no tunel”?

Por conta da circulação maciça de pessoas e materiais de todos os tipos, considerando-se o calçamento ainda em projeto de diversas áreas da capital⁶⁵. A fumaça e a poeira incorporam-se ao cotidiano da cidade como se fossem “personagens” do acontecer paulistano deste início de

⁶⁴ Espacialmente, as duas cenas não se inserem no mesmo plano. O autor da charge parece ter recorrido a uma estratégia de comunicação visual bastante específica: enquanto representa os transeuntes em perfil, emulando o que parecia ser a forma como os leitores enxergavam a si e ao outros nas vias públicas, o bonde foi representado em perspectiva frontal, indicando movimento. Representar os objetos a partir do seu ângulo mais característico é uma estratégia utilíssima para acelerar a comunicação visual, recurso empregado freqüentemente em charges e caricaturas. Uma discussão a esse respeito, apesar de estar referenciada em outro contexto, pode ser encontrada no livro de Ernst Gombrich. – *A História da Arte (Op. cit.)*. – p. 61.

⁶⁵ “O calçamento na cidade ocupava apenas uma pequena faixa da sua área total, mesmo assim de maneira descontínua. O paralelepípedo, o macadame e o piso de madeira eram as principais formas de calçamento e sua aplicação, com poucas exceções, se restringia à região chamada de Triângulo. No final do ano de 1897 a área calçada da cidade de São Paulo, segundo dados oficiais [o autor cita o *Relatório do Intendente de Obras do ano de 1897*, pp. 108-109], estava ao redor de 66.495, 55 m², sendo que a maior parte desses trabalhos de calçamento, utilizando-se de materiais como o paralelepípedo e o macadame, foi realizado nas regiões mais ricas da cidade, com exceção feita às ruas do Gasômetro e Rangel Pestana” – Marco Antonio Cornacioni Sávio. – *Op. cit.* – pp. 47-48. Vale frisar que o calçamento sistemático do plano central da cidade somente foi efetivado a partir da década de 1920, muito mais em função da circulação crescente de automóveis do que pela necessidade de se minorar os problemas causados pela poeira e pela lama que tanto transtornavam a vida das pessoas.

século. Temo-la na “fumaça de coque”, descrita por Jorge Americano, passando pela alimentação a carvão para caldeiras industriais e fogões caseiros – produtora da “fumaça negra” –, até a poeira que se observava nas ruas centrais, derivada das constantes obras pelas quais a cidade passava, somando-se ainda à equação a cada vez mais intensa circulação de pessoas pela próspera “Manchester brasileira”⁶⁶. A fumaça das chaminés industriais e residenciais, e a poeira, insistentemente acumulada em grande quantidade pelas ruas, resultante da somatória da circulação pelo solo terroso da cidade e dos detritos produzidos pelas constantes obras de interferência na paisagem urbana em transformação, são sinais quase sempre identificados pelos próprios habitantes da cidade como “males necessários do progresso”, mas também alvo de constantes reclamações. Os mesmos problemas permanecem, portanto, insistentes, pelas ruas da cidade. Um exemplo encontra-se num artigo do jornal ítalo-brasileiro “*Il Fanfulla*”, de março de 1899:

*“É materialmente impossível que o senhor prefeito municipal conheça o Brás. Se assim não fosse, seria necessário dizer que o ilustre magistrado não se encontra à altura do cargo que ocupa. Diremos mais. Nós acreditamos que o referido senhor conhece do Brás apenas a avenida Rangel Pestana, mas nenhuma das ruas transversais, nem mesmo a que leva ao Mercado Velho ou ao Gasômetro, que é uma das mais freqüentadas da cidade, e entre as mais cheias de poças, fossas e precipícios de todo gênero. Nessa rua, que cremos não ter nome, os animais quebram as pernas, os carros perdem as rodas e os viandantes afundam até a cintura, lançando imprecações e blasfêmias que, infelizmente, não chegam ao seu destino, pois doutra forma o céu já teria caído sobre suas cabeças”.*⁶⁷

⁶⁶ “Manchester brasileira” e “fumaça de coque” são ambas expressões retiradas do capítulo “Chaminés” do livro de Jorge Americano, *São Paulo Naquele Tempo (1895-1915)*. – São Paulo: Saraiva, 1957. – pp. 104-105. Na passagem dos séculos XIX – XX, já estão formulados ou em processo de formulação epítetos como “terra dos bandeirantes”, “a cidade que mais cresce no mundo”, “a Manchester brasileira”, somando-se à “(...) profusão de celebrações veiculadas em torno da ‘Paulicéia’, da ‘Capital Artística’, da ‘Cidade do Progresso’”. São Paulo foi divulgada em sua materialidade e pujança, sendo minimizados, quando não abafados, os registros de tensão, os conflitos urbanos, os dramas de toda ordem”. – Ana Luiza Martins. – *Op. cit.* – p. 472.

⁶⁷ Citado em: Marco Antonio Cabral dos Santos. – *Op. cit.* – p. 38.

Os animais que passam por sacrifícios, os veículos avariados e os transeuntes que afundam pela cidade, como se poderá observar, são cenas de assustadora recorrência na cidade que buscava tão vorazmente partilhar do progresso das cidades mais “adiantadas”. Obviamente, esse ajuste encontrava-se constantemente emperrado, atolado, prejudicado pelos problemas urbanos derivados do mesmo progresso que parecia não se estender à cidade como um todo⁶⁸.

Voltando ainda à charge intitulada “Muito progresso e pouca água”, e relacionando-a mais uma vez ao artigo de Jayme da Gama (respeitando-se a distância de cerca de três anos entre ambos os registros), a água de irrigação seria o agente que combateria a poeira, essa excrescência do progresso produzida por um de seus artífices, no caso, o bonde elétrico; no entanto, a irrigação das ruas também acabava por constituir-se num problema e, as cenas de pessoas “afundadas até os joelhos”, continuariam a ser vergonhosamente constantes. Na charge de 1908, o estrangeiro, quando imagina um “túnel de poeira”, apenas reconstruiria para si algo que os habitantes também vêem: a poeira, mais que presente, é visível, e em tal quantidade, que chega a turvar a percepção sobre o espaço já difuso da cidade.

⁶⁸ Referindo-se à virada dos séculos XIX-XX: “(...) [a] convulsão da própria topografia local, canalizando rios, aterrando áreas, conformando a imagem da cidade à aprovação do olhar do investidor. No tratamento da evolução urbana de São Paulo já se tornara consenso o domínio do privado em detrimento dos interesses públicos”. – Ana Luiza Martins. – *Op. cit.* – p. 477-480. Vale ainda destacar outro registro das mudanças físicas da cidade, subsumidas aos interesses de pequenos grupos econômicos: “(...) a rentabilidade de um investimento [imobiliário] dependia também do ritmo de chegada dos chamados melhoramentos urbanos ao bairro. Como vimos, os bairros residenciais exclusivos expunham, como chamariz mercadológico, a presença das redes de infra-estrutura já implantadas, elevando, logo a princípio, o patamar dos preços. Mas nos bairros populares a infra-estrutura básica – como água encanada e esgotos, iluminação pública, eletricidade, limpeza, pavimentação e drenagem – poderiam tardar anos, ou décadas”. – Raquel Rolnik – *Op. cit.* – p. 130-131.

Imagem 04 – “A Vida Paulista”, 20/09/1908. A autoria não identificada⁶⁹.

⁶⁹ “Com este pó infiltrando-se no nosso ntimo perdemos de vez as estribeiras. Eis ahi a razão dos suicidios, assassinatos, etc...” “Vida Paulista”, suplemento semanal (humorístico) d’“A Noticia”, circulou apenas no ano de 1908.

Essa perturbação na percepção encontra-se ampliada ainda mais em outra charge, também de 1908: intitulada “Reflectindo”, e aparentemente composta à grafite⁷⁰, vê-se na imagem um homem, cobrindo a boca e o nariz fortemente (notem-se os “nós” nos dedos e o cenho franzido num jogo com as sobrancelhas). A cabeça, representada frontalmente, expõe olhos que encaram diretamente o leitor, sugerindo uma solicitação da figura humana representada dirigida ao leitor. Na “reflexão” resultante encontra-se o assunto da charge, também assunto do olhar conclusivo: “Com este pó infiltrando-se no nosso íntimo perdemos de vez as estribeiras. Eis aí a razão dos suicídios, assassinatos, etc...”. Para além dos problemas estéticos, respiratórios, visuais e de ordem higiênica, a poeira ainda se “infiltraria” nos comportamentos, servindo de veículo para a manifestação de posturas indesejáveis, resultando indiretamente nos crimes citados!

A nebulosidade (no caso paulistano aqui mencionado, proveniente da poeira) – e que se instala na atmosfera mas também na definição do caráter e das ações dos próprios cidadãos – é uma marca própria do moderno espaço urbano. A poeira, a energia movida à vapor, os mais variados tipos de fumaças, “fogs”, e demais emanações visíveis ou captadas pelo olfato, são marcas simbólicas fortíssimas presentes nas cidades modernas, sinais da presença dos maquinismos associados à constituição das metrópoles e – indiretamente – muitas vezes consideradas como uma espécie de medidor do volume (e, por extensão, do valor) do trabalho realizado no espaço urbano. Resulta disso uma nebulosidade perceptível fisicamente, mas que

⁷⁰ Informação não confirmada diretamente no exemplar original. A reprodução da imagem foi encontrada na tese de doutoramento de Paula Ester Janovitch, posteriormente convertida no livro *Preso por Trocadilho: a imprensa de narrativa irreverente paulistana de 1900 a 1911* (Op. cit.). – São Paulo: Alameda, 2006. A informação sobre o material empregado para a composição da charge encontra-se no livro organizado por Heloísa de Faria Cruz. – *São Paulo em Revista: catálogo de publicações da imprensa cultural e de variedades paulistana (1870-1930)* (Op. cit.). – pp. 266-267.

ocorre também num nível mais indireto, relacionado à constituição da identidade coletiva dos habitantes da cidade e das memórias relacionadas ao espaço urbano⁷¹.

Com o alargamento das possibilidades tecnológicas, e uma ampliação da capacidade de deslocamento cada vez mais veloz e para cada vez maiores distâncias de pessoas e mercadorias, os limites se expandem na proporção inversa ao encolhimento dos indivíduos diante da sociedade. No entanto, em algumas de dessas imagens, também pode-se perceber que o deslocamento de sentido trazido pela modernidade é ainda mais notável por conta dos traços rurais ainda observáveis na cidade de São Paulo. As ruas sem calçamento, as paradas para os animais⁷², e mesmo o cheiro por vezes incômodo de seus excrementos constavam das freqüentes reclamações dos cidadãos com relação ao saneamento das vias públicas ao longo dos primeiros quinze anos do século XX:

⁷¹ “(...) a identidade cultural de uma cidade não se compõe, enfim, de uma formidável tessitura de detalhes, que de tão excessivamente visíveis, tornaram-se indícios de uma sintaxe silenciosa da vida social? Acompanhando a paisagem espúria das metrópoles criadas pela modernidade, sem projeto ou propósito, e impregnando a vida sem ser reconhecido, na história de São Paulo parece ter vencido aquele peculiar símbolo da identidade na mobilidade, do momento pelo momento, da velocidade imanente ao progresso da Cidade. (...) “São Paulo é a cidade que mais cresce no mundo”, ‘São Paulo não pode parar’ e outros conhecidos refrões que nasceram neste período constituem apenas indicadores desta espécie de ofuscamento que a rápida e vertiginosa metropolização da cidade produziu nas lembranças pessoais e na memória coletiva. Parece que este esquecimento geral foi característico do processo de criação das megalópoles modernas, algo necessário até mesmo para reproduzir superficialmente a unanimidade dos refrões, o triunfalismo dos lugares comuns e a reiteração das imagens canônicas. Mas em São Paulo este processo de metropolização parece ter sido de tal intensidade, que destruiu brutalmente não apenas qualquer referência material, mas também qualquer resquício de referência simbólica mais estável. A São Paulo com feição de metrópole nasceu, assim, como uma incógnita, eliminando o seu passado ou retirando dele apenas o que interessava para reforçar a tese do progresso em si mesmo.” – Elias Thomé Saliba. – “Histórias, memórias, tramas e dramas da identidade paulistana”, In: Paula Porta (Org.). – *História da Cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do século XX (1890-1954)*. – São Paulo: Paz e Terra, 2004. – pp. 558 e 570. Para outros elementos a respeito da conformação da identidade paulistana, ver a tese de doutoramento de Danillo Z. Ferretti – *A construção da paulistanidade. Identidade, historiografia e política em São Paulo (1856-1930)*. – São Paulo: Ffllch-Usp, 2004.

⁷² “[O autor se refere ao início do século XX, sem precisar as datas] Os caminhos, se já existiam, eram poucos. O transporte de mercadorias, como também de boa parte de passageiros, era feito em veículos puxados por animais. Embora já trafegassem os bondes elétricos da Light, e os carrinhos da Companhia Viação Paulista já não passassem de uma lembrança do passado, o número de animais empregados nos serviços urbanos era enorme. Havia mais cocheiras do que hoje garagens. E algumas – como a do Rodovalho – na Mooca – tornaram-se famosas. Todos os cavalos, bestas e burros passavam longas horas no trabalho e, quando o dia era muito quente, chegavam a cair insolados, nas ruas (...)” – Afonso Schmidt. – *Op. cit.* – pp. 58-59.

“Reclamação

Pedem-nos que chamemos a atenção de quem de direito para o mau cheiro que há na rua de S. José, no trecho que vae dar ao Largo de S. Bento.

Existe ali um restaurant, quasi no meio da rua, pertencente a um tal Magnanini onde costumam ir comer diversos cocheiros, deixando na rua, em quanto dura a refeição, os carros e tylburis n’um completo abandono.

Da permanencia dos animaes ali resulta um deposito de urinas, de que exhalam maus cheiros em dias de sol e de que se pode originar qualquer molestia infecta contagiosa principalmente para a vizinhança, que está supportando semelhante falta de asseio.

Pedem-se providencias.”⁷³

“Indicação N. ~ 444, de 1910

Indico á Prefeitura a obrigação de não desprezar as queixas e reclamações de que tem sido éco a imprensa desta capital. Essas queixas e reclamações são as seguintes:

I – contra a imperfeição com que está sendo feito a serviço do aterro que liga a rua Tamandaré á rua Pirapitinguy, imperfeição que tem condemnado a primeira dessas ruas ao supplicio da poeira, nos dias de sol, ao da lama, nos dias de chuva;

II – contra o estado em que se acha o bebedouro da avenida Paulista, cujas águas, por falta de escoamento, se accumularam na calçada e na sargeta, apodrecendo ao sol e tornando-se o foco de miasmas;

III – contra as manadas de bois e cavallos que, em Villa Mariana, na rua Domingos de Moraes, andam soltas, tranquilas, a pastar, impedindo o transito e transformando aquelle bairro em fazenda de criação; (...)

Sala de sessões, 31 de dezembro de 1910. – Armando Prado. – A’ Prefeitura”.⁷⁴

“Queixas e reclamações

Moradores no ponto de cruzamento da rua João Teodoro e Rodrigues dos Santos pedem-nos que chamemos a atenção da prefeitura e do serviço sanitario para o pessimo estado daquelle trecho.

Esse lugar, com as ultimas chuvas está transformado num verdadeiro atoleiro. Um dia destes, uma criança quase que pereceu afogada, tal a quantidade de água estagnada alli existente. E depois, não é só isso: desse lago sae um cheiro nauseabundo insupportavel.

Não é preciso encarecer os prejuizos que esse facto causa aos habitantes desse trecho. Para elle, pedimos as vistas da prefeitura e do serviço sanitario. (...)

⁷³ “O Estado de São Paulo”, terça-feira, 03/03/1896. – p. 1.

⁷⁴ “Correio Paulistano”, domingo, 01/01/1911. – p. 4.

Escrevem-nos pedindo que chamemos a atenção da prefeitura, para o lamentavel estado em que se encontram as ruas Tupinambá, Bernardino de Campos e largo de Guanabara. Essas ruas mesmo nos dias seccos, são quasi intransitaveis, devidos aos buracos e valetas cavadas pelas aguas pluviaes, e, nos dias chuvosos, se transformaram em verdadeiros atoleiros, que impedem completamente o transito dos proprios vehiculos.

Nota-se tambem nessas vias publicas a ausencia de guias, o que obsta a prefeitura de obrigar os proprietarios a fazerem os passeios.”⁷⁵

Nas descrições acima, abundam queixas que colocam as ruas da cidade como personagens em interação com os transeuntes e demais objetos, assim como as referências aos animais, ao mau cheiro, aos miasmas, aos dejetos, à lama, aos buracos, configurando um padrão de situações intoleráveis, a que se tinha chegado por intermédio da administração deficitária atribuída à municipalidade. Falava-se também a respeito do lixo acumulado pelas ruas, cujo problema parecia se ampliar muito nos primeiros meses do ano, devido à estação de chuvas por que passava a cidade, e que também fazia parte das ditas ocorrências intoleráveis, principalmente pelo fato de os próprios reclamantes reconhecerem com frequência o pagamento das devidas taxas sanitárias, que não se convertiam num serviço de recolhimento de lixo satisfatório:

“Queixas e reclamações

Escrevem-nos moradores da rua Alfredo Pujol pedindo que intercedamos junto ao sr. prefeito afim de serem tomadas providencias contra os proprietarios de terrenos situados na citada rua, que além de deposito de lixo e de immundicies, se transformou em vasto mattagal, onde se reproduz uma vasta familia zoologica – raposas, ratos, sapos, cobras e cães vadios.

Aquillo já não é uma rua: é uma matta virgem.”⁷⁶

“(…) Da Penha de França recebemos uma carta alludindo aos concertos que a prefeitura mandou executar na estrada que vae desta capital a Pinheiros. O missivista estranha que o sr. prefeito não se lembrasse da que vae do Instituto disciplinar ate á Penha.

⁷⁵ “O Estado de São Paulo”, quarta-feira, 03/01/1912. – p. 5.

⁷⁶ “O Estado de São Paulo”, sexta-feira, 05/01/1912. – p. 6.

Entanto, esta estrada está uma vergonha e é um calvario de agonia para os pobres animaes que tem de puxar as carroças de tijolos para a cidade.

Todos os vehiculos se afundam nessa estrada, accrescendo que para retiral-os, torna-se ás vezes preciso o concurso de empregados da Light.

Ha um trecho de caminho, o que vae do predio n. 62 a 152 da rua Campos Salles que está completamente intransitavel. Os moradores pagam taxa sanitaria, mas a carroça da limpeza publica jamais por alli passou.

Maus caminhos, e sujos. Accrescente-se agora a deficiencia da luz electrica, que faz com que os moradores da Penha suspirem pela antiga illuminação a kerozene.

O missivista termina dizendo que os Pinheiros ganharam, mas a Penha não devia perder, porque é tão boa contribuinte como elles...”⁷⁷

“Pedem-nos que chamemos a atenção da Prefeitura para o desasseio em que se encontra a rua Bresser, no bairro do Braz.

Não ha noticia das carroças da Limpeza Publica, ao menos por aquellas redondezas e, o que mais aggrava essa ausencia, é o accumulo sempre crescente do lixo na via publica.

Os moradores do local têm habitos de asseio. Mas, não tendo quem lhes recolha o lixo, embora paguem a taxa sanitaria, que fazer senão deposital-o na rua?

Só alli passando é que se pode fazer idéa da immundicie a que chegou o referido local, que, de resto, também está calçado de uma forma que causa riso.”⁷⁸

A pretendida orientação da cidade nos rumos do progresso não esbarrava nos traços ainda rurais ou naturais agregados à cidade, mas na impossibilidade aparente de o poder público produzir no espaço urbano um ambiente em que a aplicação dos recursos implicasse em melhorias urbanas realmente eficazes na acomodação da população crescente da cidade.

Nesse espaço urbano nebuloso, as relações entre o poder público e a população, e mesmo entre os grupos sociais e os indivíduos nas ruas, tornam-se igualmente difusas. As charges em circulação no período também trabalham com os mesmos temas e orientações presentes nas colunas de jornal, mas a linguagem visual permite a manifestação de um poder de síntese

⁷⁷ “O Estado de São Paulo”, sábado, 17/02/1912. – p. 8.

⁷⁸ “O Estado de São Paulo”, sexta-feira, 23/02/1912. – p. 5.

narrativa e reorientação simbólica dificilmente encontráveis nos registros escritos seus contemporâneos. Quando as narrativas visuais se ampliam para vários quadros – repetindo efeito semelhante ao alcançado na charge reproduzida na **Imagem 02**, a conexão entre os mais variados assuntos se faz instantaneamente, como se observa na charge apresentada a seguir, datada de 1896.

Imagem 05 – “A Paulicéa”, número 08, 25/04/1896, página 05.
 Autoria não identificada⁷⁹.

⁷⁹ “Em quanto que os Snrs. da Camara galopam em esplendidos bucephalos, fazem *pic-nic* ao ar livre, pronunciam discursos e bebem champagne, o Zé povinho atola-se nas malfadadas ruas e continua a ser victima de todos os descuidos que existem nesta artistica capital!”

Na charge acima, mais uma narrativa em quadros, a comparação entre os vereadores da Câmara Municipal e o “Zé povinho” resultam numa constatação amarga: a cidade também é palco da injustiça, que surge aqui, por sua vez, nada nebulosa; ao contrário, ela é evidente, ofensiva. Ocupando cerca de oitenta por cento do espaço desenhado, desfilam os membros da câmara municipal, representados nas situações mais cômodas e favorecidas: andar à cavalo despreocupadamente e comer e beber à vontade são as ações ilustradas que se contrapõem diretamente às cenas proporcionalmente menores observadas ao final da imagem⁸⁰. Sustentando o “peso” dos membros da câmara e de suas ações, encontram-se cidadãos comuns em cenas cotidianas que reiteram alguns dos problemas já apontados como corriqueiros: bondes lotados, com a incômoda presença adicional dos fumantes⁸¹, carroças atoladas ou quebradas, buracos nas ruas irregulares, etc. As imagens dos vereadores se sustentam sobre as imagens ilustrativas da população, num jogo que evidencia, indiretamente, a idéia de que o poder público que representaria a população não se encontra apenas ausente, como também alheio aos acontecimentos que tantos distúrbios e preocupações parecem causar. A conclusão, ao final, é peremptória: a “artística capital”, referência irônica a um dos muitos epítetos que se tentou dar à cidade, sofre com os “descuidos”, com a falta de atenção das autoridades para com suas obrigações.

Esse relativo abandono de que era acusado o poder público era estendido com frequência às empresas privadas associadas à prefeitura na prestação dos serviços essenciais para a cidade:

⁸⁰ A despeito da crítica direta sugerida pelos elementos visuais em questão, há que se notar a beleza na composição dos animais representados e o nível de detalhe da composição, evidenciando grande habilidade pictórica do artista e mestria na composição narrativa. Como se poderá igualmente verificar em outras imagens, muito artistas que desenhavam para os periódicos paulistanos do período tinham vínculos estabelecidos com o circuito de produção de pinturas e esculturas, empregando suas técnicas de artistas plásticos acadêmicos na produção das imagens publicadas nos periódicos. Os pintores Manoel de Araújo Porto-Alegre (1806-1879) Pedro Américo (1843-1905) e Di Cavalcanti (1897-1976) são apenas três entre muitos exemplos da recorrência dessa prática.

“(...) a gestão da cidade se desenrolava predominantemente sem a tutela governamental: expansão urbana, saneamento de várzeas, prestação de serviços como água, energia e transporte, loteamentos, e até a construção de viadutos, inúmeras iniciativas se materializaram (ou quase) graças a proposições de origem privada, sem uma articulação clara entre as ações. O poder público atuava a reboque dos acontecimentos, como que às vezes remediando com normativas letra morta.”⁸². A Companhia de Viação Pública, cujos bondes à tração animal se inauguraram em 1872⁸³, foi constantemente citada (assim como, futuramente, a Light) como co-responsável pela desorganização e constrangimentos presentes no espaço urbano; na **Imagem 06**, abaixo, é possível observar ainda algumas sugestões a respeito:

⁸¹ Destacada de forma negativa, por exemplo, por Amadeu Amaral (1875-1929) em “O homem que fuma”, crônica presente em *Memorial de um Passageiro de Bonde (Originalmente publicado em 1927)*. – São Paulo: Edições Cultura Brasileira, 1954.

⁸² Hugo Segawa em: “São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954”, p. 371. – In: Paula Porta. – *Op. cit.* Vale notar ainda que até 1914 todos os chamados serviços essenciais da cidade estiveram nas mãos da iniciativa privada, majoritariamente estrangeira, exceção feita aos serviços de telefonia e limpeza pública.

⁸³ Afonso Schmidt. - *Op. cit.* – p. 208.

Imagem 06 – “A Paulicéa” – número 01 – 07/03/1896, página 04.

Autoria: J. F. (Joaquim Ferreira)⁸⁴.

⁸⁴ “A Paulicéa dá se a perros!... Tranzitar pela cidade, mas como? temos o bond mas anda mais pelos paralelepípedes que pelos trilhos. / Mas quando chegaremos com as constantes e prolongadas discussões dos srs. cocheiros e as demoras nos repetidos encontros? / Depois o inferno dos trocos! Não é no largo do Rosário, é na rua do dito! não é na rua do tal, e no largo do supra citado! / Além dos desastres eminentes!... Os tombadilhos ameaçam sempre desabar, e, aos burros não ha chicote que os convença e serem-no menos que os cocheiros. / Houve esperanças com o novo gerente, interrogação que anda a assombrar as gentes. E como appareceu sempre com roca julgou-se que fiasse mais fino... Mas afinal é tudo conversa fiada...”

Em mais uma narrativa distribuída em quadros, assinada pelo já mencionado chargista Joaquim Ferreira, têm-se agora os bondes da Companhia Viação Paulista como o assunto principal, que se desenvolve na insuficiência do serviço prestado à população pela empresa. Em crônicas visuais como a expressa nessa charge, o tempo aparece como uma dimensão bastante valorizada no ritmo dos acontecimentos. Toda a narrativa parece estar ordenada – simultaneamente, por dois elementos, um de natureza argumentativa, outro de natureza visual. O argumento: o serviço de bondes deveria cumprir uma série de requisitos, que não se consumam a contento por razões as mais diversas – os bondes descarrilam, os condutores discutem, ocorrem atrasos, há dificuldade em se obter os trocos das passagens, há a possibilidade “emminente” de desastres, etc. No sentido visual, as linhas férreas por onde se deslocam os bondes estão presentes em todos os quadros, e sua onipresença configura um quadro que esboça o “giro” do bonde por todos os espaços da cidade representada na charge, e a ocorrência dos problemas assinalados em todos os lugares por onde trafegam os referidos bondes. A linha de bondes funciona visualmente como auxiliar do fio narrativo.

Na imagem de “A Paulicéa”, datada de 1896, ainda movidos à tração animal, os bondes são perigosos, pois andam fora dos trilhos – o que indica deficiências na conservação dos carros e das linhas, e talvez mesmo na condução dos veículos; além disso, discussões entre os cocheiros, encontros de carros na mesma linha, indicando falhas no planejamento dos horários e itinerários, a dificuldade em obter os trocos para os bilhetes, os desencontros e os desastres. Ao bonde que descarrila, situação comum, seja pela irregularidade do terreno, pela má-conformação dos trilhos ou pela condução excessivamente veloz dos cocheiros, junta-se outro fato recorrente: as discussões entre os cocheiros e os atrasos resultantes.

“(…) Um dos bondes do theatro S. José descarillou ante-hontem á noite na chave da Barra Funda, e o conductor, de combinação com o cocheiro, declararam aos passageiros que o carro não podia sahir dalli.

O outro carro, que passára primeiro, estava encarrillado e, portanto, podia ter transportado os passageiros até ao ponto, o que se não deu.

Momentos depois, chegavam mais dois carros, que vinham do Theatro Apollo e que passaram no mesmo lugar.

Aquella rua, com as ultimas chuvas está transformada num lodaçal enorme e os passageiros tiveram que se mudar para outro bonde, depois de ouvirem os insultos que dirigiam entre si os conductores e cocheiros.”⁸⁵

Confusões de linhas e horários, atrasos constantes, dificuldade em obter o troco das passagens (as pessoas muitas vezes eram obrigadas a circular entre os vários endereços da Companhia em busca dos trocos, insuficientes em alguns postos), são o pano de fundo incômodo para outro evento tristemente recorrente, os desastres, já categorizados como “eminentes”. “Os tombadilhos ameaçam sempre desabar”, os bondes descarrilam, e as ameaças de acidentes se cumprem com espantosa frequência:

“Desastre

O menor José, de 5 para 7 annos de idade, morador á rua Vergueiro, não se sabe porque motivo estava hontem parado na rua Florencio de Abreu, esquina da ladeira Vinte e Cinco de Março, sobre a linha do bonde.

Um bonde da linha Ponte Grande, que descia rapidamente aquella rua, apanhou o pequeno, passando as rodas do vehiculo sobre seu braço direito, quebrando-o quasi pelo pulso, partindo o osso e cortando as carnes profundamente.

Levado á repartição central dalli o sr. Castilho fel-o remover para Santa Casa, onde hoje deve ser amputado o braço.

Seu estado é bastante grande.”⁸⁶

Os acidentes noticiados nas seções de “desastres” dos jornais são diários, ocorrendo diversas vezes num mesmo dia. Pela fração que se pode observar nos registros de jornais da época aqui

expostos, vê-se um dado assustador sobre a cidade, que se configura num espaço perigosíssimo, ameaçador. As crianças sofriam especialmente com a situação: ferimentos de todos os tipos, amputações, e mesmo a morte aparecem diariamente como assunto de preocupação pública, a respeito do qual – como é possível constatar empiricamente ao se fazer uma leitura dos jornais ao longo de toda a primeira década do século XX – muito pouco de efetivo foi materializado em melhorias. No final deste século XIX (e ao se estender o olhar até meados da primeira década do século XX, a situação não se altera em natureza), a impressão que se tem pelas imagens e pelos registros de reclamações nos jornais é de que o sistema de transporte, como um todo, sempre possuiu falhas estruturais que não foram, a maior parte delas, superadas⁸⁷.

Essa insuficiência sistêmica pode ser observada mais uma vez em outro episódio contemporâneo da **Imagem 06**:

“Com a Viação

Antes de tudo, historiemos o caso, em toda sua simplicidade.

Vinham dois bondes ontem para o Largo do Rosario, quando, perto do Viaducto, naquella mal accentuada subida, o da frente parou. Começou logo o berreiro do conductor fustigando de rijo os costados das sovadas alimárias. Não houve meio, o bond continuou no mesmo lugar, foi necessario o auxilio da parelha do outro carro. E a paciencia dos passageiros posta assim a tratos, por tempo indeterminado... Interrogado o fiscal por um passageiro sobre o facto, teve uma resposta espirituosa, para não usar de outro epitheto:

– Que querem os srs.? O carro tem sete bancos, a parelha não póde.

De accordo: é muita carga para dois animaes. Mas a Companhia Viação Paulista póde, tem obrigação de bem servir o publico, e é della que esperamos energicas providencias sobre o caso (...)”⁸⁸

A “mal accentuada subida” em questão, estava alagada e com buracos, como referido pelo redator-colunista dias depois; mas este reclamante, ao enviar a carta ao jornal, coloca a

⁸⁵ “O Estado de São Paulo, terça-feira, 17/03/1896. – p. 1.

⁸⁶ “O Estado de São Paulo, segunda-feira, 09/03/1896. – p. 1.

⁸⁷ “As linhas de transporte não foram planejadas visando as principais configurações de locomoção dos operários entre o lar e o trabalho. Por volta da passagem do século, propostas de linhas simétricas de *subway*, felizmente nunca postas em prática, pareciam em grande parte destinadas a servir aos abastados freqüentadores de teatro nas suas idas ao Teatro Municipal.” – Richard M. Morse. – *Op. cit.* – p. 296.

⁸⁸ “O Estado de São Paulo, terça-feira, 17/03/1896 – p. 1.

responsabilidade nas mãos da Companhia Viação Paulista. Esta última, continuamente criticada pela qualidade dos serviços prestados, ainda arcava com críticas também constantes ao trato dado aos animais e à limpeza de seus carros. Os reclamantes escreviam a respeito de animais castigados à exaustão, envelhecidos, feridos e doentes, muitos deles considerados potenciais focos de disseminação de epidemias. São comuns também as reclamações sobre animais mortos pelas ruas, e a demora no recolhimento dos cadáveres, bem como (mais uma vez) comentários a respeito de odores indesejáveis:

“Reclamação

Os moradores do Ypiranga dirigiram-se hontem ao Dr. Director do Museu e queixaram-se amargamente do estado lastimoso em que se acha a cocheira da Viação Paulista e pediram-lhe solicitasse providencias de quem de direito.

Sabemos tambem que diversos animaes victimados por peste, acham-se em horrendo estado de putrefacção, causando serios incommodos aos habitantes daquelle logar.

Alguns dos animaes enfermos, ás vezes, conseguem fugir e desse modo a propagação do mal é facilima.

Ha poucos dias, que á beira da linha de bonds, no Cambucy, estava um animal morto, apodrecendo ao sol, exhalando um cheiro insupportavel, causando nauseas aos passageiros e produsindo indignação aos moradores do bairro. Para esses factos chamemos a atenção de quem de direito, visto que a saude publica naquelle bairro se acha seriamente ameaçada.”⁸⁹

Com a configuração desse quadro, no mínimo, desfavorável, a Companhia Viação Paulista encontrava meios de se defender, episodicamente. Uma dessas formas consistia no envio de relatórios de trabalho aos jornais, dando conta do que havia sido competentemente realizado no último ano:

“Companhia Paulista

Recebemos um exemplar do 47º relatório que a directoria que esta companhia vae apresentar á assembléa geral dos srs. accionistas em 30 do corrente.

O folheto que temos á vista é um novo attestado da importancia da Companhia Paulista e do zelo com que os seus directores trabalham pelo constante desenvolvimento da grande empresa de viação.

Ha dias, quando noticiámos o recebimento do relatório do dr. secretario da agricultura, fizemos notar a satisfação que os paulistas devem sentir pelo progresso de sua terra.

A Companhia Paulista, empresa creada pela iniciativa particular, tem sido poderoso factor do nosso adiantamento e está, de ha muito, incluída entre os melhoramentos que mais attenção despertam daquelles que presam o nosso constante progredir.

São por tal forma eloquentes as palavras da directoria da Paulista, que não podemos nos furtar ao desejo de transcrevel-as, em parte, contribuindo assim para tornar mais conhecida a prosperidade da importante companhia de viação ferrea e fluvial.

Todas as linhas funcionaram com regularidade, durante o ano de 1895, na sua extensão total de 791 kilometros.

A importancia e o desenvolvimento que apresenta o respectivo trafego são revelados pelos seguintes dados comparativos dos tres ultimos annos, em que foram transportados, 3.618.873 passageiros, 77.701 animaes e 1. 421.271 toneladas de mercadorias.

O serviço foi feito nas vias ferreas de differentes bitolas, por 90 locomotivas, 148 carros de passageiros e bagagens, e 1717 vagões diversos, não comprehendidos os vehiculos da S. Paulo Railway que circulam nas linhas de bitola larga no regimen de trafego mutuo.”⁹⁰

O tom laudatório é evidente: a empresa é “importante”, uma “grande empresa”, que traz “satisfação” aos paulistas. Além disso, é interessante notar a ênfase dada à empresa como “poderoso factor de nosso adiantamento”, contribuindo para o “nosso constante progredir”. Os dados estatísticos e a constatação da preocupação de uma empresa privada com o bem público somam-se ao curioso emprego do pronome “nosso”, uma sugestão para o reforço da idéia de coletividade. Naquele momento, a coletividade em questão não passava de uma abstracção: todos compartilham o mesmo espaço, habitam a metrópole em construção, mas o que se pode observar

⁸⁹ “O Estado de São Paulo”, domingo, 08/03/1896. – p. 1.

nas seções de queixas e reclamações, bem como em muitas imagens, é que as pessoas se sentiam mais vítimas do poder público e das empresas de serviços urbanos do que favorecidas pelas mesmas.

No penúltimo quadro da **Imagem 06**, anteriormente observada, a equiparação entre cocheiros e burros é apenas mais um sintoma desse sentimento. O último quadro da imagem exibe um bonde, intitulado “gerencia”, uma alusão à esperança não concretizada de que a substituição do antigo gerente resultasse em mudanças significativas. O bonde de nome impossível, ao final, parte em direção ao fundo do quadro, sinalizando a perda da última possibilidade de alteração desta conjuntura.

A permanência dos mesmos dilemas e a questão do Tempo retornam em mais uma imagem ilustrada nas páginas de “A Paulicéa”, no mesmo ano de 1896:

⁹⁰ “O Estado de São Paulo”, sábado, 25/04/1896. – p. 1. O dito relatório aparece na mesma página do jornal em que constam diversas reclamações sobre a própria Companhia Paulista.

Imagem 07 – “A Paulicéa” – número 17 – 27/06/1896, página 08.

Autoria: Casanova Filho⁹¹.

⁹¹ “Festança modesta... Apenas um passeio de bond. / No largo do Rosario encontrarão decerto um que os leve ao lugar combinado... / Esperam um anno. Ainda não é este... / Outro anno depois: _ Nem este! / Mais doze mezes: _

Intitulada “Não chegou nunca”, a narrativa também ocorre, aqui, em quadros. Ao longo dos vinte anos seguintes, a partir de 1896, por mais que a situação se alterasse com a entrada em cena de novos elementos para rearticular os antigos, a mesma dificuldade apenas mudava de aparência. Ao observarmos a charge acima, vê-se que a dificuldade de ajustamento à dimensão temporal proporcionada pela cidade beira o absurdo! Nesta narrativa, composta em seis quadros todos numerados e de dimensões aproximadas, salta aos olhos outro padrão de linearidade que contribuirá para os efeitos supostamente desejados pelo desenhista: no segundo plano de cada quadro, existe uma espécie de “linha do horizonte”, que delimita o espaço em que os bondes circularão diante dos olhos das personagens principais que – de costas para os olhos do leitor, talvez um recurso empregado pelo desenhista para conectar indiretamente os olhos dos cidadãos-leitores aos olhos dos cidadãos-personagens – ocupam lugar de destaque, em primeiro plano.

O bonde que “não chegou nunca” é mais um episódio em que o exercício da ironia extremada é recurso para a crítica. Todos os elementos visuais identificáveis em outras imagens do período parecem estar aqui presentes: o bonde, quando aparece, surge recortado, fugidio, pois a maior parte do espaço visual está ocupada pela espera da família. A espera, em verdade, é o assunto da charge, que mais uma vez converte o espaço em tempo numa narrativa em quadros: com a sucessão das cenas, a família envelhece (!) de tanto esperar, o que também sugere dialogicamente que o tempo passa, mas o espaço da cidade (e, por extensão, seus problemas) pouco se transforma. Ao final, pode-se pensar na cidade que permanece, numa espera quase

Este também não é!... / No fim de oito semestres de espera, envelhecidos, resolvem voltar a pé para casa. As calças do pequeno já estavam curtas que era uma vergonha!...” A respeito do autor desta charge, a única referência encontrada – além da mesma já mencionada para o caso do chargista Joaquim Ferreira – foi uma nota esparsa de Herman Lima: “Ruben Gill assinala, no entanto, o ano de 1891, como o de sua chegada [o chargista] ao Rio (...) Transferindo-se para São Paulo em 1896, trabalhou na revista *A Paulicéia*, de que era também colaborador artístico o pintor Oscar Pinto da Silva e redator João Luso. Colaborou ainda n’*A Tribuna*, de Santos, até que, em 1902, de volta ao Rio, entrou para o número dos redatores artísticos d’*O Malho*, ingressando mais tarde na *Gazeta de Notícias*. (...)” Essas e outras informações estão no terceiro de quatro volumes da obra clássica de Herman Lima, *História da Caricatura no Brasil* (Op. cit.). – p. 986.

eterna que se torna compulsória, enquanto os cidadãos puderem suportar: a “vergonha” que encerra o texto talvez não se refira apenas às calças encurtadas pela passagem do tempo, mas também aos extremos que se podem alcançar na sugestão exagerada da imagem.

Nesta imagem do ano de 1896, muitos bondes passaram, deixando a família para trás, mas o bonde esperado, o bonde “certo”, realmente nunca chegou, e a família desistiu de seu intento depois de aguardar longamente. A espera pelas soluções para os mais diversos problemas urbanos traduziu-se, em muitos momentos, em expectativa coletiva, obedecendo também a determinações externas, em muito incentivadas pelas elites locais e pela construção da imagem da cidade e da população de São Paulo associadas a uma vocação industrial-produtiva de origens difusas num passado simbolicamente reorientado⁹².

A cidade ideal se produziu naquele momento da passagem dos séculos XIX e XX – em grande parte – no contato com as influências dos modelos econômicos externos. E a expectativa coletiva, direcionada para o fascínio da técnica, para as conquistas da ciência e para a última

⁹² Sobre este assunto, pode-se consultar o artigo de Elias Thomé Saliba, no qual o autor retoma as tradições e símbolos inventados – notadamente a partir da *Belle Époque* – na busca por soluções para as sérias fraturas experimentadas pela memória coletiva e pela identidade paulistanas a partir de um passado reconfigurado em torno da idéia de que o “povo paulista”, dotado do valoroso “sangue bandeirante”, estaria destinado ao progresso e à “evolução”, o que não necessariamente incluiria o restante do país. – Elias Thomé Saliba. – “Histórias, memórias, tramas e dramas da identidade paulistana”. – Paula Porta. – *Op. cit.* Sobre o mesmo tema, são inúmeras as citações e debates a respeito, valendo destacar ainda algumas idéias reunidas por Joseph Love: “Na mitologia local, a preeminência industrial de São Paulo tem sido atribuída ao espírito empreendedor de seu povo, herança da época dos bandeirantes. Os especialistas de história econômica brasileira, no entanto, dão ênfase a outros fatores. Muitos argumentam, por exemplo, que a transformação de São Paulo em principal centro industrial do país deve-se a razões geográficas. Entre outras coisas, apontam para o fato de que por causa de sua localização, a cidade de São Paulo, já no período colonial, tornou-se um centro de comunicação, mobilização de recursos e distribuição. No século XX, uma rede ferroviária bastante integrada aumentou grandemente a eficácia desta posição. Além do mais, o estado também possui um extenso sistema fluvial, com vasto potencial hidroelétrico. Já na primeira década do século XX, o estado dispunha de energia hidroelétrica barata (...) Insaciável em seus desejos e luxúria, um tipo de homem que, com inesgotável energia rasgava selvas quase impenetráveis, movido por um propósito do qual talvez nem mais se lembrasse: eis como o ensaísta Paulo Prado descrevia o bandeirante, em 1928. (...) Por meio século, poucos paulistas educados tinham qualquer dúvida de que sua psicologia coletiva fora herdada dos bandeirantes, mas a maioria dos autores e apologistas enfatizavam os aspectos positivos: o bandeirante havia expandido a fronteira; havia posto sua energia a serviço de fins produtivos; havia percebido oportunidades e tirado bom proveito delas; havia apontado o caminho do futuro à nação brasileira. Cabia a seus descendentes modernos aceitar o destino de liderarem o país.” Joseph Love – *Op. cit.* – pp. 82 e 107, respectivamente.

moda, serviu de combustível para um movimento pendular que oscilava – assim como a família que esperava pelo bonde, o “seu” bonde, sem nunca tê-lo encontrado – entre a frustração e a curiosidade, para retornar à frustração no passo seguinte. A cidade, recebendo um número cada vez maior de pessoas, via seus problemas se ampliarem em quantidade e qualidade, e as melhorias efetivadas em pouquíssimas oportunidades surtiam efeitos duradouros e notáveis.

O que se observa na sequência de imagens, e em sua combinação com as demais fontes e referências, é que o espaço representado é lugar para a perda de sentido, para o esvaziamento de significados e para a ameaça constante. As pessoas afundam, se constroem e se irritam nas vias públicas, evidência física resultante de uma suposta inépcia das autoridades; na mesma medida, as reclamações diárias que davam conta de problemas sérios presentes no espaço urbano parecem ser ainda a única manifestação direta cobrando o poder público por modificações: a esse respeito, não se registraram mobilizações coletivas para reunir as vozes isoladas que reclamam individualmente de problemas que afetam a todos.

Avançando para o último ano do século – o de 1900, naturalmente mobilizador de expectativas –, concretizou-se um plano há muito acalentado, que modificaria ainda mais a paisagem urbana, de maneira radical, dando nova feição aos anseios, alegrias e desapontamentos da população com relação ao que esperar de sua cidade: São Paulo possuiria agora bondes elétricos!

Seção II – “Obras de Santa Engracia” – A Light-matriarca

A chegada dos bondes elétricos foi um importante acontecimento para a cidade de São Paulo, em vários aspectos. Sob autorização do presidente Campos Salles, em 17/07/1899, a empresa canadense “The São Paulo Tramway, Light & Power Co.”, fundada no mesmo ano, iniciou suas operações. A empresa recebeu a concessão para a operação de bondes elétricos na cidade, iniciando imediatamente as primeiras obras para a instalação de trilhos e de uma estação temporária de geração de energia (movida à vapor) para o funcionamento dos bondes elétricos; além disso, a empresa deveria auxiliar a já presente “San Paulo Gas Company” (empresa de origem inglesa) na tarefa de iluminar as vias públicas. Em 07 de maio de 1900, a empresa canadense inaugurou a primeira linha de bondes elétricos da cidade⁹³. A eletricidade que movia os novos bondes era tida, simultaneamente, como mágica e assustadora:

“Uma febre de curiosidade tomou as famílias, as casas, os grupos. Como seriam os novos bondes que andavam magicamente, sem impulso exterior? (...) Um mistério esse negócio de eletricidade. Ninguém sabia como era, caso é que funcionava. Para isso as pequenas ruas da São Paulo de 1.900 enchiam-se de fios e postes. (...) a cidade tomou um aspecto de revolução.

⁹³ Pode-se encontrar mais dados (principalmente estatísticos) sobre o espantoso crescimento do poder da empresa já nos primeiros anos de sua existência na cidade em *A Cidade da Light: 1899-1930*. – São Paulo: Superintendência de Comunicação / Departamento de Patrimônio Histórico / Eletropaulo, 1990. – Volume I, p. 24-30; e no trabalho de Marco Antonio Cornacioni Sávio. – *Op. cit.*, principalmente os capítulos 1, 2 e 3. A concessão extremamente vantajosa concedida à empresa pela prefeitura da cidade, com validade praticamente ilimitada, virtualmente impedia a interferência externa (incluindo o poder público) em seus procedimentos para regular seus próprios serviços e trabalhos técnicos. “A Light, ao planejar o fornecimento de energia elétrica e o serviço de transportes, tornava-se praticamente uma administradora informal da cidade”. – José Alfredo Vidigal Pontes. – “São Paulo, 1860 a 1930: a grande mutação urbana”. – In: *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. – São Paulo: O Estado de São Paulo / Editora Terceiro Nome, 2003. – p. 17. Como se verá por meio de algumas das imagens selecionadas neste trabalho, o poder da empresa se ampliou na mesma proporção que a animosidade e a insatisfação manifestadas pela população da cidade. A Light – num movimento semelhante ao executado por outras empresas estrangeiras contratadas pela municipalidade para a gestão dos serviços públicos em São Paulo – chegava a praticamente reescrever ou mesmo ignorar a legislação vigente em nome de seus interesses: “Os critérios para a extensão desses serviços nem sempre visavam ao atendimento dos setores da cidade onde se instalavam a maior quantidade de usuários. Cláusulas nos contratos das companhias prestadoras de serviço eram incluídas para permitir maior flexibilidade no cumprimento de suas obrigações; priorizavam-se, na verdade, os interesses dos seus acionistas. Esses interesses, em grande parte dos casos, estavam plantados nas terras e arruamentos de propriedade dos que seriam atingidos pelo melhoramento. Outras vezes, eram simplesmente ditados pela capacidade de pagamento dos usuários”. – Raquel Rolnik. – *Op. cit.* – p. 131.

Todos se locomoviam, procuravam ver. E os mais afoitos queriam ir até a temeridade de entrar no bonde, andar de bonde elétrico! (...) Naquele dia de estréia ninguém pagava passagem, era de graça. A afluência tornou-se, portanto, enorme. No centro agitado, eu descí a ladeira de São João que não era ainda a avenida de hoje. Fiquei na esquina da rua Liberó Badaró, olhando para o largo de São Bento, de onde devia sair a maravilha mecânica. (...) Um murmúrio tomou conta dos ajuntamentos. Lá vinha o bicho! O veículo amarelo e grande ocupou os trilhos do centro da via pública. (...) Um amigo de casa informava: - O bonde pode andar até a velocidade de nove pontos. Mas aí é uma disparada dos diabos. Ninguém agüenta. É capaz de saltar dos trilhos. E matar todo mundo...”⁹⁴.

Na descrição de Oswald de Andrade, à curiosidade e ao fascínio proporcionados pela nova técnica, somam-se – também – aspectos mórbidos, instilados no texto, todavia, com notável bom humor. A descrição do autor difere do registro seguinte, realizado pelo cronista Afonso Schmidt, que valoriza mais uma questão sócio-econômica no uso público dos bondes, ressaltando, porém, como observado no registro anterior, uma certa ironia e morbidez na referência à “coragem” dos “nababos” que se aventuravam nos bondes elétricos:

“[mencionando o início da segunda metade do século XIX, no Rio de Janeiro] _ Felizmente, vamos ter bonds. _ Mas que são bonds? _ São uns carros grandes, para quinze ou vinte passageiros, que se movem sobre trilhos, puxados por pares de animais.

Foi assim que nós batizamos com no nome de bond o veículo urbano a que os portugueses chamam simplesmente de carro ou carro elétrico, ou americano. Os franceses e italianos chamam de tramway. Os espanhóis de transvia. (...) No Brasil, os primeiros elétricos trafegaram em Minas, instalados por uma empresa organizada pelo engenheiro Fernando Martins. Só depois dessa iniciativa que apareceu a Light.

Mas falemos de São Paulo. No dia 2 de outubro de 1872, inaugurou-se a nossa primeira linha de bondes, à tração animal. (...) Trinta anos depois, já no começo deste século, apareceram os primeiros bondes elétricos, da Light. A passagem custava duzentos réis. Só lhes faltava uma coisa: passageiros. Os carros trafegavam quase vazios. A tal ponto que a empresa canadense chegou a organizar uma espécie de loteria. O recibo da passagem era o cupão. Esse cupão apresentava um número, como os gasparinhos. Corria no segundo dia útil de cada mês, distribuindo um prêmio

⁹⁴ Oswald de Andrade. – *Um homem sem Profissão: sob as ordens de mamãe*. – Rio de Janeiro: MEC / Civilização Brasileira, 1974. – p. 46-48.

de Cr\$ 500,00 e outros menores, entre os nababos paulistanos que tinham a coragem de viajar nos seus bondes...”⁹⁵

Os depoimentos acima, comentando – respectivamente – o dia da inauguração do novo serviço de bondes em São Paulo e a substituição dos antigos, movidos pela tração animal, pelos movidos pela força elétrica sintetizam, de maneira imprevista, muitas das questões que se colocariam nos anos seguintes a respeito dos bondes elétricos pela cidade. De início, a eletricidade era associada a um “mistério”; conduzida pelos fios e postes que alteravam a paisagem urbana, pouco se sabia a respeito da misteriosa força motriz que colocava os bondes em movimento. Essa mesma energia elétrica ajudava a reproduzir outro elemento igualmente fascinante, e igualmente indispensável na experiência urbana moderna: a velocidade. A velocidade que “ninguém agüenta”, no entanto, seria capaz de transformar fascínio em terror, poderia mesmo causar mortes.

Voltando à descrição, a velocidade máxima de cerca de quarenta quilômetros por hora era demasiada para os sentidos (e a cultura urbana) humanos naquele momento: os olhos, os corpos, os pensamentos não se ajustavam ainda a esse novo fato social, assombrando-se diante desse prodígio de alta velocidade empurrada pela mão invisível das correntes elétricas⁹⁶.

⁹⁵ Afonso Schmidt. – *Op. cit.* – pp. 208-209.

⁹⁶ Nicolau Sevcenko trata deste mesmo deslocamento, tomando como base a experiência do escritor francês Victor Hugo, quando de suas primeiras viagens de trem pela Europa: “Pelas distorções registradas na percepção de Victor Hugo pode-se vislumbrar com perfeita clareza o percurso pelo qual as artes visuais mudaram suas linguagens sob o impacto das novas tecnologias. (...) caso ainda mais interessante é o de Gustave Flaubert que, simplesmente, não conseguia interpretar nenhum elemento do que via pela janela do trem acelerado: ‘Eu não consigo captar nada da vista oferecida pela janela da cabine’. O fato de que as gerações posteriores, cujos representantes já nasceram após a consolidação desse processo e portanto foram acostumados desde pequenos à experiência das velocidades tecnológicas, consigam distinguir e interpretar as paisagens que vislumbram em movimento, é bastante revelador da capacidade humana para assimilar e adaptar-se aos efeitos desorientadores dos novos recursos e potenciais”. – Nicolau Sevcenko. – “A capital irradiente: técnica, ritmos e ritos do Rio”. – *Op. cit.* – pp. 516-517. Todo o capítulo, assim como a introdução do volume colocam-se como de particular importância para um estudo panorâmico do tema da velocidade e da interferência dos maquinismos e mecanismos da “Modernidade” nos corpos e nas mentes das pessoas, especialmente para São Paulo e Rio de Janeiro durante a *Belle Époque*. Ainda sobre o impacto social profundo experimentado a partir dos desenvolvimentos industriais e científicos atingidos a partir da segunda metade do século XIX em escala global, Eric Hobsbawm explora algumas relações importantes entre as novas questões

Os bondes elétricos eram vistos como uma nova etapa da escalada tecnológica em busca da materialização da pretendida grandeza da cidade de São Paulo. Não bastava equiparar a pretendida grandeza da cidade aos processos similares vividos na Europa e na América do Norte, era necessário buscar na eletricidade, na velocidade, na verticalização, na reforma, uma reconstrução da identidade coletiva. “Quando o padrão municipal fez menção aos prédios de três pavimentos para determinar que estes poderiam ter uma altura de até 17 metros, pode-se entender que se estava induzindo ao início da verticalização da cidade. Desejava-se reurbanizar São Paulo substituindo-se as antigas casas térreas e sobrados de taipa da área central por edifícios mais altos, maiores, mais imponentes, construídos com materiais mais sólidos e em estilos mais europeizados. Em síntese, edifícios cosmopolitas, isto é, próximos dos padrões adotados nas mais influentes capitais do mundo. (...) O ideal de verticalização do Triângulo (e da Cidade Nova) foi sublinhado em 1907, quando se promulgou a Lei n. 1.011, que concedia isenção de impostos para aqueles proprietários que construíssem prédios com mais de dois pavimentos acima do solo”⁹⁷. Heloisa Barbuy também menciona, numa tendência verificada principalmente a partir da segunda década do século XX, a efetivação progressiva de um zoneamento comercial do centro da cidade: recomendava-se a separação entre residências e casas de comércio, abolindo-se a prática de os donos do negócio residirem nos “fundos”, na parte superior, ou em um anexo do próprio estabelecimento; além disso, foram conferidos alguns tipos de isenção parcial de impostos municipais para negociantes que se estabelecessem em determinadas ruas, uma proposta que exhibe a determinação do poder público em desconcentrar o comércio das áreas próximas ao Triângulo, desafogando o centro da cidade, cotidianamente congestionado pelo afluxo de pessoas, veículos, valores e mercadorias.

científicas e a redefinição radical da visão de mundo nos países ocidentais no capítulo 11 de *A Era dos Impérios: 1875-1914*. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

Voltando aos novos bondes – tidos como mais limpos, mais velozes, com maior capacidade de carga, mais bem conservados, “canadenses” –, eles pareciam mais adequados ao que pareciam ser “novos tempos”. Note-se que a supressão da tração animal, substituída pela tração elétrica, também afastou em grande parte o inconveniente dos excrementos liberados pelos animais nas vias públicas. Simbolicamente, retirando-se os animais, retirava-se também algumas das lembranças relacionadas à São Paulo colonial, essencialmente rural, tida muitas vezes como pequena, atrasada, algo a ser superado. O viajante e escritor francês Paul Adam, em seu *Les Visages du Brésil*, de 1914, registrou:

“O brasileiro moderno não gosta de lembrar desses esforços de seus antepassados. Estima que sua civilização atual, as ferrovias, as grandes cidades de aspecto londrino, parisiense ou berlinense, a eletricidade profusa, os incontáveis bondes, os hospitais-modelo, os teatros monumentais, as universidades gigantes, as escolas exemplares, as inigualáveis instalações higiênicas e policiais, merecem exclusivamente admiração. O prodigioso esforço efetivado no tempo colonial, durante três a quatro séculos, considera-o nada perto daquele realizado a partir de 1880 e, sobretudo, de 1900. A glória do Paulista é ser ‘avançado’. Ele despreza os países ‘atrasados’; esses que somam menos trilhos, menos estações, menos mobiliário vienense em madeira recurvada, menos eletricidade nas luminárias das lojas, mais casas antigas cor-de-rosa, azuis, marrons e brancas com arcadas, mais cadeirões em jacarandá maciço e entalhado, mais igrejas azuis e brancas de dois sinos e com amplos pórticos em estilo jesuíta, mais passantes de ponchos, chapéus de feltro, lenços púrpura, botas de cano curto e pregueadas. Toda a tradição e o que dela subsiste é uma injúria lembrar ao Paulista. [...] Inexoravelmente os Paulistas demoliram seus monumentos de outrora, tanto temem, mais que tudo, parecer atrasados!”⁹⁸

A profunda reestruturação do espaço experimentada pela cidade refletiu também na memória de seus habitantes. Diante de um quadro de transformações de velocidade inédita e

⁹⁷ Heloisa Barbuy. – *Op. cit.* – pp. 60-61.

⁹⁸ *Apud* Heloisa Barbuy – *Op. cit.* – p. 33. Parecia haver nessa procura por reformas urbanas uma preocupação em se promover igualmente, por meio das mesmas, uma reforma na identidade histórica da cidade. Nas palavras de Hugo Segawa, a elite da cidade comandou esse movimento duplo de transformação do espaço e reorientação do passado: “No alvorecer da metrópole paulistana, uma das fixações da elite paulistana foi vencer a modorra colonial, as

novidades elétricas, vibrantes, os referenciais afetivos – lastreados no vínculo coletivo e individual com o espaço – se esgarçaram, e olhar para o passado começava a se tornar uma experiência cada vez mais ofuscada pelas luzes do progresso que parecia se avizinhar, logo à frente, no próximo bonde.

Imagem 08 – “A Arara”, 22/07/1905. Autoria: Borges Mattos⁹⁹.

depressões: transpor e urbanizar os vales e baixadas, romper os limites do Triângulo tradicional.” – Hugo Segawa – *Op. cit.* – p. 369.

⁹⁹ “A Light faz e desfaz, arranja e desarranja... é o cahos!” “A Arara” circulou por São Paulo no intervalo de 1905-1907, com periodicidade semanal. Destacavam-se a alta qualidade gráfica contida em suas páginas, com imagens à cores e com boa definição no desenho impresso.

Cinco anos depois do início das atividades da Light na cidade de São Paulo, surgia nas páginas de “A Arara”¹⁰⁰ uma primeira charge a respeito da interferência da empresa no espaço público da cidade. Em “Obras de Santa Engracia”, apresenta-se um verdadeiro canteiro de obras: tijolos, pedras e pedaços de madeira se espalham e se confundem, tornando intransitável, precário e confuso o cenário como um todo. A uniformidade visual produzida pela sobreposição dos detritos é quebrada em duas áreas no primeiro plano. Na primeira delas, à direita, vê-se uma representação do conhecido Zé Povo¹⁰¹, que procura se equilibrar (ação característica da personagem em muitas ocasiões, vale lembrar) em meio aos destroços, sustentando-se em pé com aparente dificuldade. A expressão em seu rosto torna-se mais definida se recorrermos à legenda no canto inferior esquerdo da imagem – “A Light fas e desfas, arranja e desarranja... é o cahos!”: tais palavras, que poderiam muito bem ser pronunciadas pelo Zé, evocam o poder da “Light” – uma empresa privada – de modificar o espaço da cidade com suas obras, o que acaba resultando num caos completo. Observando a posição da cabeça do Zé Povo, secundada pela leitura da legenda, instala-se um jogo visual que conduz à situação à esquerda da charge, viga-mestra da

¹⁰⁰ “O ‘Arara’ – Vem scintillante de *verve* o numero que ha ser hoje vendido nesta capital. / Nos desenhos accentua-se cada vez mais o lapis de Borges Mattos, pseudonymo de um distincto pintor que tem o seu nome ligado a trabalhos de alta valia. / A critica aos automoveis, o caso das candidaturas á presidencia da Republica e a ultima pagina *Museu das Glorias*, em que vem a caricatura de conhecido politico, são producções que elevam sobremodo os creditos artisticos do *Arara*. / Em relação ao texto, primorosa a chronica e muito interessantes algumas das outras secções. / O *Arara* de hoje não vale dois tostões: vale dois mil réis.” – “O Estado de São Paulo”, sábado, 25/02/1905. – p. 2. Do periódico, de alta qualidade gráfica para o momento, e que circulou entre os anos de 1905-1907, restam poucos exemplares e reproduções disponíveis. A respeito de Maurício Borges Mattos, o chargista, nenhuma informação relevante foi encontrada, ressaltando-se uma característica – já mencionada – relacionada aos desenhistas do período: via de regra, eles não “passaram” para a posteridade, restando a respeito da maioria desses artistas do traço informações escassas, dispersas e fragmentadas, mais um indicativo da “obscuridade” dos autores da *Belle Époque* paulistana, indicada com propriedade por Elias Thomé Saliba em seu trabalho *Raízes do Riso: a representação humorística na história brasileira* (Op. cit.).

¹⁰¹ Personagem sem autor definido, mas apropriada por incontáveis textos e imagens que buscavam uma figura para representar a população; o “Zé Povo” circulou não apenas em São Paulo, mas no Rio de Janeiro e em outras cidades onde as pessoas e a imprensa o utilizavam como símbolo da coletividade. Sob inúmeras formas assumiu, no entanto, algumas características marcantes ao longo do tempo: a magreza, um certo desarranjo (ou mesmo pobreza) no vestir, uma expressão que mesclava desconfiança e cansaço e, muitas vezes, frases ou expressões que demonstravam ciência dos fatos e conformismo diante de sua própria pequenez. Para uma discussão sobre as características e a presença desta personagem no imaginário urbano, ver Marcos Antonio da Silva. – *Caricata República: Zé Povo e o Brasil* (Op. cit.). – São Paulo / Brasília: Marco Zero / CNPq, 1990.

narrativa encetada nesta imagem; destacadas por um fundo circular “luminoso” – em comparação tanto com o piso recoberto de destroços de cores mais amenas, quanto com o fundo escuro – estão uma senhora, nomeada “The S. P. T. Light Power” e uma moça, a “Commodidade publica”. A chave para o desvelamento da hierarquia de relações existente entre as personagens envolvidas está nas posições assumidas e nos elementos que as circundam: a figura de mais destaque – a “Light” aqui representada como uma senhora¹⁰² – assenta-se em uma pilha de sacos de dinheiro nomeados com dizeres como “arame paulista”, “suor do povo”, “cobre do Zé paga tudo” e etc. Sentar-se sobre o dinheiro é um indicador simbólico de poder econômico, reforçado aqui pela identificação de sua fonte: o povo, ou o “Zé”; ao fundo, no círculo luminoso no qual se inserem a “Light” e os sacos do dinheiro da população vê-se, em caracteres de tamanho destacado (o que não ocorre com o dinheiro paulista), a palavra “Dollar”, alusão direta à base real do poder demonstrado pela empresa canadense, e também um elemento visual que pode ser encontrado em outros registros contemporâneos. Com os braços decididamente apoiados nos sacos de dinheiro mais próximos, a postura da senhora sugere controle da situação, sensação reforçada pelo chicote em sua mão direita, que tem gravada a palavra “privilegio”. O dito privilégio, relaciona-se não apenas aos capitais estrangeiros dominados e aplicados pela empresa, mas também ao sabido monopólio do serviço de bondes elétricos que a empresa firmou em contrato com a prefeitura da cidade. O fio do açoite termina numa figura que poderia passar despercebida por conta do jogo de imagens e cores que se observa na cena: uma moça (pisoteada pela idosa sentada e soterrada pelo “cobre do Zé”) em cujo vestido lê-se a inscrição

¹⁰² Figuração recorrente nas charges do período, como será possível verificar em outros registros. Possivelmente, o artigo “a” que antecipava o apelido dado à empresa (“Light”) foi responsável pela figuração feminina quase sempre assumida nas representações caricaturais que dela se faziam, quando figurada em um ser humano. Vale notar que figurações masculinas também ocorriam, mas pareciam ser menos comuns. Poderia-se aventar hipóteses a respeito dessa maioria de representações femininas, ou sobre a existência de um padrão que levasse o desenhista a optar por uma figura masculina como eixo de representação. Por hora, excetuando-se as referências a essa distinção em casos isolados, parece prematuro arriscar a existência de qualquer padrão.

“comodidade publica”; esta última figura encontra-se completamente dominada pela figura da “Light”, tolhida em seus movimentos e ameaçada silenciosamente pelo chicote do privilégio. Ao já comentado gesto de sentar-se sobre o dinheiro, soma-se agora outro símbolo de poder: a “Light” coloca a comodidade pública sob seus pés, e a situação toda é observada pelo Zé Povo, cuja expressão revela espanto pelo absurdo e imobilização, sugerida essa última pela distância, pelos obstáculos representados pelos detritos produzidos pela “Light” e pela legenda, que confere à senhora amplo poder de fazer e desfazer pela cidade de acordo com seus desejos. O Zé Povo pouco tem a fazer além de consternar-se diante da conjuntura difusa entre os crescentes distúrbios causados pelas obras e o real destino do dinheiro público neste empreendimento.

O título da charge, “Obras de Santa Engracia”, depois da observação mais detalhada dos elementos que a constituem, adquire especial dimensão, pois articula um elemento fugidio, sutil e brilhantemente urdido pelo chargista ao tema de sua reflexão visual. No ano de 1905 erguia-se, na freguesia de São Vicente de Fora, em Lisboa, Portugal, a Igreja de Santa Engrácia. A construção, iniciada em 1681, e concluída apenas em 1966, demorou quase trezentos anos para ser terminada; a igreja se tornou Panteão Cívico de Portugal em 1916, e deu origem também em Portugal à expressão popular “obras de Santa Engrácia”, comentário jocoso a respeito da quase impossibilidade de sua conclusão. Traslada para a São Paulo de 1905, no contexto abordado pela charge em questão, a relação da expressão portuguesa com as obras que não acabam nunca fica mais evidente.

A Light se tornou um dos alvos preferidos de chargistas e demais cronistas no tocante aos assuntos de interesse sobre o espaço físico da cidade. O poder reunido pela empresa era de tal

ordem que, quando responsabilizada pela população por algum problema grave coletivamente perceptível, era “elevada” à categoria de inimiga número um da causa pública¹⁰³.

Essa figura da Light como uma matriarca atravessa o imaginário paulistano e, na maior parte das vezes, sempre que ressurge, reelabora os mesmos elementos estruturais, adicionando detalhes pontuais, próprios ao momento de sua composição. Permanecendo no ano de 1905, na mesma “A Arara”, tem-se outro desenho de Borges Mattos, com evidências visuais da presença da empresa na cidade, e da posição simbólica complexa e iniludível por ela ocupada.

¹⁰³ A cidade assistiu a uma série de protestos públicos contra a empresa. Um discussão inicial sobre o tema encontra-se em Marco Antônio Cornacioni Sávio. – *Op. cit.* – pp. 128 e seguintes. O autor cita os distúrbios causados pelas manifestações populares contra a Light, destacando uma grande revolta ocorrida em 1909: “(...) foi um levante contra a companhia canadense, que durou longos dois dias e colocou a cidade em pé de guerra, dividindo a população entre os subúrbios e os carroceiros [indivíduos que puxavam carroças de múltiplos usos pela cidade, realizando ‘carretos’ remunerados por viagem], de um lado, e a polícia e a empresa de outro”. – pp. 38-39.

Imagem 09 – “A Arara”, 08/07/1905. Autoria: Borges Mattos¹⁰⁴.

Aparentemente, a Light assumiu progressivamente na cidade o papel de principal responsável pelas mudanças na paisagem urbana: as manifestações públicas contavam agora com um alvo mais nítido para disparar sua revolta.

¹⁰⁴ “Zé Povo – Então, foi para estragar o Largo do Rosario que gastei tanto dinheiro? / Prefeito – Não faça caso, Senhora: aquilo passa-lhe.”

A charge acima, publicada algumas semanas antes da imagem de “Santa Engracia”, é riquíssima em atributos narrativos. Colorida e desenhada em detalhes, possui três figuras inscritas no espaço. O popular e já mencionado Zé Povo ocupa, como de hábito, posição periférica, afastada dos centros geométrico e visual da imagem¹⁰⁵. Mais importante que sua estatura – diminuta, em comparação relativa com as duas outras figuras –, sua presença é o que sempre produz o contraste: as calças remendadas, o chapéu (com seu nome) seguro humildemente pelas mãos juntas e de pulsos dobrados para baixo (mais uma sugestão de fraqueza), a posição sofrida do rosto (com a característica barba que alonga a silhueta da face, ajudando a deformá-la negativamente), e os olhos voltados “piedosamente” para a enorme figura à frente, permitem que se pense a respeito do papel desta personagem na estrutura da cena.

Este papel do “Zé” se torna mais nítido quando se observa que o que o separa da representação da Light são a mão direita e o corpo do prefeito Antonio da Silva Prado¹⁰⁶, aqui habilmente caricaturado, com a cabeça levemente desproporcional em relação ao corpo, as calças de risca-de-giz, a casaca e os óculos (que às vezes eram representados pelo monóculo) característicos. Simbolicamente, por meio da figura do prefeito, o poder público intercede,

¹⁰⁵ Essa distinção foi adotada como um critério para ordenar alguns exercícios de leitura de imagens visuais: enquanto o centro geométrico refere-se a atributos fisicamente mensuráveis, o centro visual refere-se ao assunto ou aos aspectos mais importantes do ponto de vista narrativo. A coincidência de ambos é mais comum, como na **Imagem 09**, o que não ocorre na charge da “Santa Engrácia”: a Light, no caso da “Engracia...”, não ocupa posição central geometricamente, dado que está colocada mais à esquerda, mas é central do ponto de vista narrativo. Essa distinção de “centros” é um horizonte, um recurso para possível ampliação da análise visual de algumas das charges selecionadas neste trabalho.

¹⁰⁶ Informações esclarecedoras a respeito da trajetória política do prefeito Antonio da Silva Prado, que governou a cidade no (longo) período de 1899-1910 estão reunidas no ensaio de Hugo Segawa. – “*São Paulo, veios e fluxos: 1872-1954*” (*Op. cit.*). – p. 372. O autor realiza também uma breve comparação entre o prefeito de São Paulo e seu contemporâneo carioca, Francisco Pereira Passos, responsável pela polêmica reestruturação urbana porque passou a cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. No caso do prefeito de São Paulo, o autor afirma que as obras conduzidas na cidade – em comparação com o caso carioca – foram mais “discretas”. De qualquer modo, Antonio da Silva Prado entrou para a história como a figura pública diretamente responsável pelos “melhoramentos” a que foi submetida a cidade de São Paulo na primeira década do século XX, ficando igualmente conhecido pelas relações controversas que mantinha com os grandes empresários e as companhias estrangeiras, que em muito se beneficiaram com as obras constantes encampadas em sua administração.

desempenhando o papel de mediador que lhe cabe, mas de importância reduzida, mais próxima da escala do Zé Povo do que da enorme figura central. A postura do prefeito é um dado importante: enquanto o braço direito, voltado pra atrás, com a mão aberta, afasta o “Zé” quase displicentemente, o esquerdo se apega infantilmente à saia da figura central, a Light-matriarca; seus braços formam uma linha ascendente em direção à figura central, linha acompanhada pela direção da cabeça e do olhar do prefeito. Com os joelhos ainda levemente flexionados, ele se coloca na ponta dos pés, ampliando ainda mais a infantilidade do gesto e a desproporção verificada das dimensões simbólicas das figuras representadas na charge.

Existe ainda uma sugestão de subserviência do prefeito e do “Zé”, decorrente da estatura desproporcional da figura central: ambos estão à sombra da mesma, que se coloca de costas para os dois homens. Esta figura central, a Light-matriarca, apresenta agora outra dimensão, bastante diferente da observada em “Obras de Santa Engracia”: desapareceu a proporção de escala humana anteriormente observada entre a figura da senhora e as demais personagens da trama. O corpo da senhora, agora gigantesco na escala, amplia-se ainda mais por ocupar o centro geométrico da imagem. De baixo para cima, essa Light-matriarca apresenta aos olhos do leitor um verdadeiro banquete simbólico: em suas chinelas, lê-se “dollar”, sugestão da base de sustentação da empresa, já sugerida na imagem de “Santa Engracia”; a parte inferior de sua vestimenta apresenta, por cima de uma “inofensiva” saia de bolinhas, uma espécie de avental em forma de uma bandeira dos Estados Unidos da América¹⁰⁷; o braço direito, agarra-se a fartos sacos identificados como “arame do Zé (paga tudo)”, ou o dinheiro do reclamante; no braço esquerdo, segura – como se fosse um brinquedo – um bonde com a inscrição da linha “Rosário” (uma das ruas centrais da cidade, no entrecruzamento de várias linhas dos bondes da empresa, e

seriamente afetada por obras no período); até mesmo a trave dianteira do bonde – que servia para gentilmente “recolher” transeuntes, animais e detritos que se interpusessem no caminho do veículo, jogando-os para o lado – está presente¹⁰⁸. Na cabeça da senhora, a expressão carrancuda: o contraste entre a sobrancelha esquerda arqueada e a direita retorcida, terminando no cenho franzido e no olhar oblíquo; a boca também arqueada, para baixo, numa sugestão de descontentamento, ampliada pela dobras do pescoço. Acima da cabeça, importante notar, uma espécie de coroa (uma emulação da coroa observável na estátua da liberdade norte-americana?), com a mesma inscrição presente em suas chinelas. Ao final, fica patente a antipatia despertada pela figura e o desdém que parece dispensar aos que a ela se dirigem.

Na legenda, o “Zé Povo” reclama sobre o destino dado ao dinheiro público para as obras realizadas pela Light no centro da cidade; o prefeito, longe de interceder pelo reclamante, o afasta, mais preocupado em apaziguar o mau-humor demonstrado pela senhora, referência direta aos supostos interesses comuns da prefeitura e da empresa, aparentemente diferentes dos da população da cidade.

A questão do conflito de interesses, assim como a progressiva caracterização da Light com adjetivos relacionados ao autoritarismo, ao egoísmo, às relações escusas, à exploração, entre outros, orienta a produção de imagens a respeito da empresa e de sua presença na cidade por toda

¹⁰⁷ Cujo padrão, por sua vez, não difere muito do adotado posteriormente para a bandeira do Estado de São Paulo. Enfim, mais uma sugestão das origens externas dos interesses capitalistas da empresa na exploração do setor elétrico e de transportes da cidade de São Paulo.

¹⁰⁸ As tais traves, ou “limpa-trilhos”, aparecem na narrativa de Afonso Schmidt, onde também se pode observar o traço irônico nas referências à empresa canadense, mais uma indicação das relações tensas entre população, poder público e empresa privada: “Então, a bondosa Light, levando em conta a reserva dos tímidos, importou meia dúzia de técnicos em acidentes. O serviço dessas abnegadas criaturas era ficar estateladas no meio da linha, expressamente para serem apanhadas pelos bondes a oito pontos e ensinarem o público a ser espatifado com toda a técnica. Devo esclarecer que, naquele tempo, os carros elétricos eram providos de limpa-trilhos que mais pareciam berços. Neles, os benquistos empregados deixavam-se cair, de pernas para o ar, sendo cuidadosamente atirados a duas braças de distância, incólumes, são[s] como uns pêros.” – “Historiazinha dos passes da Light”, in: Afonso Schmidt. – *Op. cit.* – p. 73. Os “limpa-trilhos” estão entre os recursos empregados pela empresa na tentativa (curiosa, diga-se de passagem) de se reduzir os danos causados pelos acidentes de trânsito envolvendo os bondes da companhia.

a primeira década do século XX, encontrando uma uniformidade discursiva que atravessa não apenas o período, mas que também parece não se diferenciar muito quando o mesmo assunto de dissolve pelas mãos de diversos chargistas.

A idéia da cidade como um “canteiro de obras” perpassa o imaginário paulistano ao longo de todo o período do século XX anterior à deflagração da Primeira Grande Guerra. As obras constantes são parte integrante do cotidiano da cidade. Na “cidade do progresso”, as obras, assim como o desconforto e a desconfiança por elas causados são expressão de um “mal necessário”, e identificadas com os resultados positivos que viriam a produzir num futuro breve.

A mesma questão prossegue em outra charge, alguns anos depois. Em “As vantagens do monopólio”, o célebre chargista Voltolino¹⁰⁹ – em mais um episódio de uma longa série de charges dedicadas por ele ao “assunto Light” (algumas das quais reunidas nesta seção do presente trabalho) – ilustra um panorama aberto, para a representação da cidade em ruínas:

¹⁰⁹ Pseudônimo do italiano Lemmo Lemmi (1884-1926), um dos mais populares chargistas e jornalistas do período, com vasta produção no universo das artes gráficas. Desenhando para os principais periódicos paulistas de humor, ilustrou também livros de Monteiro Lobato, Cornélio Pires e outros, permanecendo em atividade pela cidade de São Paulo no período aproximado de 1905 a 1926. Uma exceção entre os desenhistas em atividade na São Paulo da Primeira República, sobre ele existem vários depoimentos e referências, além de terem sido preservados em grande parte os periódicos (Notadamente “*O Pirralho*” e “*Il Fanfulla*”) nos quais colaborou com suas charges e caricaturas. Ana Maria de Moraes Belluzzo, no estudo mais conhecido a respeito do autor, cita alguns registros de referências a seu respeito, como em Antonio de Alcântara Machado, “Eu o via [Voltolino] passar todas as noites, quase madrugada, sozinho, o olhar meio injetado, o passo meio incerto. Hora suja das varredoiras de limpeza pública. Hora úmida da garoa. Hora dos automóveis farritistas. Hora do guarda- noturno de capotão e porrete (hora que Voltolino amava e eu amava nos desenhos dele)”, Afonso Schmidt, “(...) suas críticas, publicas nos jornais, eram repetidas nos salões, nos cafés, nos bondes, nas esquinas, por toda parte” e em Monteiro Lobato, “(...) a vida de Voltolino se passava em um âmbito reduzidíssimo: o triângulo, com ponto forçado no Bar Barão, a avenida São João, o viaduto do Chá e as ruas que pelo trajeto mais curto o levavam a sua casa, na rua Vitorino Carmilo. Como um astro de órbita inflexível, Voltolino não se desviou deste trecho. Creio que nem o Brás conheceu. Falava no Brás por ouvir dizer e chegou, uma ocasião, a despedir-se dos amigos: iria ao Brás no dia seguinte. Não teve coragem. Não foi. São Paulo, ou melhor, o mundo para Voltolino eram as suas ruas de trânsito forçado e o triângulo. Só. Por coisa nenhuma arredava o pé d’ali.” – Ana Maria de Moraes Belluzzo. – *Op. cit.* – pp. 27-28.

As vantagens do monopólio

A *Light* autoritária, - Faço o que entendo e não admitto protestos.

Imagem 10 – “O Pirralho”, número 28 – 17/02/1912, página 16. Autoria: Voltolino¹¹⁰.

Ocupando pouco menos da metade do espaço inferior da imagem, a cidade surge também em segundo plano, diante da figura que domina a cena: mais uma vez, uma senhora, gigantesca, desproporcional, ocupando todo o espaço vertical da figura, assim como o primeiro plano, enverga uma pá com a qual escava o solo da cidade. A senhora em questão – a *Light* – mesmo com aspectos mais tênues de representação do feminino em comparação com as representações já observadas – um vestido ou uma espécie de camisola, a representação dos seios volumosos e

¹¹⁰ “As vantagens do monopólio / A *Light* autoritária, - Faço o que entendo e não admitto protestos”. – A versão integral da página a qual pertencia a imagem está reproduzida na seção “Anexos”, Imagem 10-B, página 178.

outros elementos – encontra-se bastante diferente da representação observada anteriormente, em “Obras de Santa Engracia”. A comparação – considerando-se a distância temporal e de autoria entre as duas charges – tem seu efeito na divisão que será possível fazer entre as três formas mais conhecidas de representação caricatural da empresa Light no período estudado. Em momentos diversos, a empresa foi representada visualmente nos desenhos de humor ora como uma matriarca, ora como um capitalista (homem), ora como um monstro grotesco e ameaçador, sendo possível ainda, num exercício de imaginação, fundir tais características em determinados momentos.

Enquanto a matriarca “Santa Engracia” tinha uma posição mais estável, parecendo ser dona da situação, mas sem um esforço visível para tanto, dado que repousava sobre os sacos do “arame do Zé”, a matriarca que agora se vê traz consigo outros sinais caricaturais que exageram certas características físicas para que se possa alcançar efeitos adjetivos simbólicos. Os quadris largos e volumosos, a perna direita que pisa duramente na base da enorme pá segurada com energia e com as duas mãos, a coluna arqueada para a frente, e mesmo o chapéu, são elementos que se aliam à verticalidade da figura para indicar seu “peso” na narrativa. A figura, desproporcionalmente grande e pesada para a escala humana, ainda tem na representação de seu rosto, com os cabelos que revelam uma expressão raivosa (sobrancelhas crispadas, lábios contorcidos, dentes à mostra, olhos injetados e fixos na ação de escavar), o complemento fundamental para a indicação simbólica do gesto realizado pela figura, combinado aos demais elementos visuais da cena, ao título e à legenda.

A cidade encontra-se parcialmente destruída, com casas tombadas, deformadas e rachadas, além do solo revolto. Os fios sustentados por postes se esticam ao limite nas zonas ocupadas pela figura – mais um indicativo de seu “peso” dentro das circunstâncias –, emaranhando-se e, obviamente, deixando de cumprir sua função primordial na passagem da

energia elétrica fornecida pela própria Light. A situação, indicada pelo título, é a do monopólio da empresa canadense na exploração do transporte por bondes elétricos e da distribuição da energia na cidade de São Paulo, e o chargista a associa com as obras constantes pelas quais passava a cidade em sua demorada adaptação às profundas e velozes mudanças trazidas pela eletricidade¹¹¹. As “vantagens” usufruídas pela Light se tornam mais precisas na legenda da imagem: a empresa, categorizada como “autoritária” – indicação de que a mesma estende seus poderes para além dos direitos a ela garantidos –, faz o que “entende”, e não admite protestos, algo semelhante, ainda que em outra proporção, ao “a Light faz e desfas, arranja e desarranja... é o cahos”, legenda da imagem anterior (**Imagem 10**). As ruínas, escombros e as matriarcas são os pontos comuns entre as duas charges, terminando no mais importante: ambas as matriarcas, nos dois momentos, são tidas como responsáveis diretas pelo caos, pela desordem, por meio do adjetivo “autoritaria” concedido à Light.

Nas charges, a postura autoritária, bem como as características humanas virtualmente desabonadoras, aliadas à desproporção física e aos símbolos que indicam a injustiça, poderiam ser interpretados como uma espécie de emulação visual das razões observadas para os transtornos operados pela empresa na cidade. E as reclamações e protestos surtiam muito pouco efeito numa

¹¹¹ “(...) no dia 8 de julho de 1897 [por meio do Relatório do intendente de polícia e higiene de 1898, p. 10] foi firmado entre a prefeitura, Francisco Antonio Gualco e Antonio Augusto de Souza, aquele que viria a ser o primeiro contrato para a concessão de serviços de viação movidos a eletricidade em São Paulo. Por esse contrato de concessão ficou firmado que a empresa a ser formada pelos contratantes teria o monopólio no fornecimento de luz e força, além do transporte por bondes movido a energia elétrica. Foi com base nessa concessão que a capital paulista receberia aquela que, ao longo de toda a Primeira República, será a sua maior empresa, e que participaria de todos os acontecimentos de relevo daquele período, trata-se da São Paulo Tramway Light & Power Company, ou simplesmente Light.” – Marco Antonio Cornacioni Sávio. – *Op. cit.* – p. 49. A chegada da Light também aparece como assunto da crônica de Ernani Silva Bruno, em seu livro *História e Tradições da Cidade de São Paulo – Volume III (Originalmente publicado em 1953)*. – São Paulo: Hucitec, 1984. – pp. 1079-1080. O monopólio da Light, oficialmente, já vigorava – em 1912, data da publicação da charge – há mais de dez anos (o contrato inicial previa uma concessão pública com duração de 40 anos!). Mesmo assim, a existência do monopólio se fazia pública e notória, mais uma vez, por meio de sua exposição no desenho de Voltolino.

conjuntura em que a empresa detinha plenos poderes, sendo equiparada, em outros registros cômicos, a uma verdadeira “força da Natureza”:

Imagem 11 – “O Pirralho”, número 30 – 02/03/1912, página 13. Autoria: Voltolino¹¹².

¹¹² “A Tríplice... benemerita / Os factores de conservação da cidade.” A versão integral da página a qual pertencia a imagem está reproduzida na seção “Anexos”, Imagem 11-B, página 179.

O poder conferido à empresa, que há muito parecia ter superado a escala humana, encontrava-se seguidamente associado às forças naturais, pois a prefeitura e a população eram encolhidas ou mesmo desapareciam nas charges em circulação no período que tratavam deste assunto. “A Tríplice... benemérita” – uma alusão direta à Tríplice Entente e à Tríplice Aliança formadas na passagem dos séculos XIX-XX, um prelúdio para a Primeira Grande Guerra¹¹³ –, a charge permite pensar a respeito de certa confusão proposital do chargista Voltolino entre forças humanas e forças da Natureza. De mãos dadas com o tufão e o ciclone (fenômenos naturais que andavam ameaçando a cidade de tempos em tempos), a Light, no centro da cena, sente-se à vontade, “entre iguais”. A proporção dos corpos das três “forças”, humanizados, e os sorrisos de cumplicidade trocados pelas figuras, poderiam dar a impressão de um acordo (mãos unidas)¹¹⁴.

O aspecto da Light, ainda referenciado pelos elementos que poderiam ser considerados negativos para o corpo do que seria uma mulher – pés tortos, pernas arqueadas, cabelos desalinhados – incorpora esses traços de adjetivação da posição ocupada pela empresa na esfera pública. Seus pares também possuem marcas distintivas como caracterização: a figura da esquerda – o “tufão” – de pernas disformes, possui da “cintura” para cima um corpo de lata, semelhante às caixas d’água industriais ou os reservatórios públicos de água potável para consumo. O braço direito, que traz grafado seu nome, segura o braço direito da Light, o que o leva a postar-se de lado, com o “rosto” aparecendo de perfil, olhando diretamente para a figura central. Do lado direito, a terceira personagem: o “cyclone”, habilmente caracterizado por um corpo formado por nuvens. A composição da figura poderia sugerir relativa leveza, relacionada

¹¹³ Sabendo que os acordos tríplices funcionavam como pactos de não-agressão e apoio mútuo, entende-se o argumento principal acidamente exposto nesta imagem.

¹¹⁴ Haveria nesta charge uma referência indireta às Três Graças da mitologia greco-romana? Aglaia, Eufrosina e Tália, personificações da beleza e do encanto, eram vistas geralmente acompanhando Afrodite, deusa do amor e da beleza. Sua função era de ampliar o poder da divindade que acompanhavam, além de servirem – em situações específicas – como elemento de preservação da harmonia entre os homens. Em caso positivo, as três “graças” de Voltolino conduziram o riso a um outro patamar, de referências ácidas ainda mais amplas...

às nuvens e aos pés que parecem “flutuar” num espaço indefinido do primeiro plano; sua mão direita segura a esquerda da Light, e o “cyclone” olha diretamente para o leitor¹¹⁵, o mesmo ocorrendo com a própria Light. Por meio dos olhares diretos, os três “responsáveis” pela “conservação” da cidade estão conscientes de seu papel, e deixam isso claro para o público, que não pode sequer compactuar com esse acordo por estar excluído dele. A situação de quase onipotência da Light sobre a cidade chega às raias do descontrole, dado que não se podia igualmente controlar os fenômenos naturais aludidos. Neste aspecto, o que resta aos cidadãos, diante do sorriso matreiro compartilhado pelas figuras na imagem, senão também a manifestação do riso, agora em outra dimensão, como a arma dos impotentes?

¹¹⁵ Fixar o olhar no leitor é um recurso bastante antigo, aparentemente remontando ao Renascimento europeu como recurso estilístico. Se as figuras se olham entre si, a narrativa presente nos olhares permanece entre as personagens; por outro lado, quando uma ou mais personagens olham diretamente para o leitor, acabam por “convidá-lo a entrar” na narrativa, aproximando-o dos motivos ilustrados. Obviamente, na charge em questão, pode-se aventar a possibilidade de que os olhares aparentemente simpáticos e inofensivos sejam, no fundo, verdadeiramente ameaçadores. Indicações a respeito, relacionadas à pintura do *Quattrocento* italiano, podem ser encontradas em “Figuras e atitudes convencionais”, em Michael Baxandall. – *Op. cit.* – pp. 71-78. A referência anacrônica ao Renascimento serve para mencionar as dificuldades envolvidas em mensurar as raízes difusas da tradição de produção visual do Ocidente: Voltolino e outros autores, sem dúvida, operam com esses recursos e relações como parte de seu “arsenal” narrativo.

Seção III – “Do Futuro de São Paulo...” – A Light encontra os indivíduos

As próximas sete imagens são de autoria de Voltolino, publicadas em “O Pirralho” e todas elas do mesmo período – segundo semestre de 1911 / primeiro semestre de 1912. Quatro entre essas imagens pertencem a um mesmo número do periódico. De temática semelhante, as charges de Voltolino abordam temas especialmente importantes para o momento, como se poderá verificar¹¹⁶.

Das figurações da Light-matriarca, exploradas anteriormente, passa-se agora para um outro padrão: a Light surge encarnada em novas personagens e novas situações, mas muitas das características já identificadas atribuídas à empresa permanecem. Na primeira dessas charges – “Segurança publica”, Voltolino leva o leitor a novos patamares narrativos e de significação:

¹¹⁶ Ao mesmo tempo, as imagens mais uma vez foram colocadas em uma ordem que nem sempre obedece a cronologia, apesar de o intervalo de tempo entre as charges nesta série ser consideravelmente menor. A ordenação assumida, arbitrária, visa explorar, da melhor maneira possível, o tema da segurança pública e dos acidentes com bondes elétricos em São Paulo no início da segunda década do século XX.

Imagem 12 – “O Pirralho”, número 02 – 19/08/1911, página 06. Autoria: Voltolino¹¹⁷.

¹¹⁷ “Segurança pública – Por falta de freguez / A poderosa: Então, sua baratinha, fazendo-me concorrência!”

Composta em dois quadros, a narrativa não trata exatamente da segurança pública (e o título da imagem evidencia a ironia em sua composição), mas dos agentes que a ameaçam mais diretamente na cidade. No primeiro quadro, um carro da força pública, da polícia da cidade, mais do que espalhar a característica poeira, ainda visível, atropela cidadãos em quantidade suficiente para que seus corpos se projetem pelos ares, quase desordenadamente¹¹⁸. Numa rápida hierarquia, expressões que poderiam ser identificadas como de sofrimento estão presentes naqueles que já voltaram ao chão, atrás do carro em movimento, em meio à poeira. Uma dessas figuras aliás, no primeiro plano, na seção direita inferior do primeiro quadro, é o próprio Pirralho que dá título ao periódico, numa auto-referência comum aos desenhos de Voltolino, que sempre colocava a personagem como “o investigador”, presente em muitos momentos nas cenas de interesse de seu público¹¹⁹. Das sete outras figuras de transeuntes, cinco já foram atingidas pelo veículo, e as outras duas não terão – aparentemente – outra sorte. O motorista acena: sabe o que está fazendo, e parece apenas sinalizar para que os pedestres não se coloquem no caminho do veículo.

A imagem da “segurança pública” é emblemática. Reunindo-a às anteriores, expostas na seção “Obras de Santa Engracia”, e às presentes nesta seção, pode-se formar uma idéia da verdadeira “batalha campal” exibida pelas imagens com uma contundência inalcançável nos textos escritos do mesmo período. O cenário do primeiro quadro da “segurança pública” é típico – carregando-se um tanto na interpretação – de uma guerra civil: em campo aberto, no espaço

¹¹⁸ Infere-se ser a figura representada um policial por comparação com outras imagens (boa parte delas divulgada em “O Pirralho”, com desenhos do mesmo chargista, Voltolino). Reforça-se a hipótese por conta da “segurança pública” evocada no título, o que encaixa a charge num padrão já identificado no humor produzido por Voltolino: mais do que os jogos de duplo sentido, o chargista primava por um uso magistral da ironia como resultado imediato da união entre textos e imagens.

¹¹⁹ “O Pirralho (1911) era uma homenagem carinhosa aos pequenos entregadores de jornais que a partir do começo do século XX substituíam os ex-escravos, os auxiliares das tipografias, e tornavam-se o mais novo símbolo da imprensa nascendo todas as manhãs” – Paula Ester Janovitch. – *Op. cit.* – p. 122. Interessa notar também que esta personagem, que dava nome à revista, aparecia freqüentemente nas imagens para apontar o dedo em direção aos alvos de sua crítica: o “Pirralho” usaria sua pretensa inocência infantil para revelar as contradições da vida em sociedade.

que teoricamente deveria acolher, por se tratar da cidade em que todos vivem, o que se vê é justamente o contrário – é um espaço que repele, oprime, amedronta. As máquinas representadas superam fisicamente – e muito – a escala humana, fazendo da “segurança” uma promessa tristemente vazia. As representações de figuras humanas voando pelos ares com a passagem do carro é obviamente fruto do exagero permitido às imagens do gênero; no entanto, como se verá a partir das imagens e dos registros escritos seguintes, bondes e automóveis se tornaram mais do que veículos de transporte, configurando-se como ameaças crescentes ao conjunto da população.

Os atropelamentos na cidade de São Paulo, naquele início de século, são uma constante. A cidade, edificada ao longo dos séculos – como todas as outras vilas coloniais – para abarcar o deslocamento de pessoas e veículos movidos à tração animal, teve de se adaptar cada vez mais velozmente aos novos recursos que a invadiam. Uma diferença de escala, em muitos sentidos, começou a incidir sobre o espaço urbano de São Paulo: os veículos, antes em velocidade, capacidade de carga e limitações mais próximos do controle e da escala física dos seres humanos começam, com o aumento explosivo da quantidade de pessoas e produtos em circulação na economia urbana aquecida pelo “empreendimento café”, também a se adaptar aos novos parâmetros dessa e de outras indústrias necessárias ao sucesso da empreitada. A velocidade dos veículos e dos maquinismos, suas dimensões físicas e complexidade de engenharia, bem como sua capacidade de transporte e produção, saltam a esferas postas muito rapidamente em obsolescência pelo momento seguinte. O espaço e os habitantes desta cidade, passagem obrigatória do eixo interior-Santos, no esforço coletivo de adaptação ou contestação aos novos ritmos, produzem todo o jogo que estrutura a vida em sociedade e os usos do espaço por cada parcela da população¹²⁰.

¹²⁰ Raquel Rolnik desenvolveu um instigante estudo sobre a relação entre as normas para estruturação da cidade de São Paulo e os interesses – muitas vezes, de particulares – que as determinaram. A autora procura explicar como a

O desajuste dos cidadãos com relação aos novos maquinismos encontra exemplo na velocidade dos bondes e carros em circulação, já referida como de aproximadamente 30 a 40 quilômetros por hora. A partir do ano de 1900, mesmo ano do início da operação dos bondes elétricos pela Light, os automóveis começam a surgir no espaço público de São Paulo, mas sua quantidade somente se tornaria digna de nota alguns anos mais tarde¹²¹. Quanto aos bondes elétricos, também inaugurados em 1900 – substitutos dos já conhecidos, puxados por burros – aumentava-se a capacidade de carga e a velocidade dos veículos, adaptando-o aos “novos tempos”. E a combinação do incremento recente de velocidade com a inadequação das vias públicas para os novos padrões de transporte trazia grandes dificuldades para os próprios habitantes da cidade em sua adaptação orgânica e social às mudanças efetuadas.

Voltando à “Segurança publica” – mais uma amostra de episódios envolvendo o transporte público a aparecer com destaque na imprensa; no segundo quadro, aparecem duas figuras: um bonde da Light e um automóvel como o do primeiro quadro. Começando pelo automóvel, percebe-se seu deslocamento para a esquerda, em direção ao bonde, evidenciado pela fumaça que sai do escapamento encoberto e também por uma espécie de “varal”, do qual pende uma fileira de crânios humanos, rastro tétrico resultante de ações como as efetuadas no primeiro quadro da imagem; tem-se aqui uma sugestão da recorrência assustadora desses acidentes de trânsito pelas ruas da cidade. De imediato, porém, nota-se a pequenez do automóvel (que no

cidade, ao longo de sua história, principalmente a partir do advento do café como produto gerador de receitas, foi planejada (quando planejada!) de acordo com os desígnios dos homens diretamente envolvidos com a acumulação relacionada ao café. A partir do Código de Posturas de 1886, combinando-se ainda com a criação do Serviço Sanitário (1890) e do Código Sanitário do Estado de São Paulo (1894 – os dois últimos, estrategicamente a cargo do governo do estado, e não da prefeitura), lançam-se descrições pormenorizadas de itens que abarcavam desde a distância mínima de uma residência para outra, como a largura das ruas, e a salubridade dos locais de frequência pública. Tais determinações procuravam regulamentar, mais do que a saúde da população e a salubridade das vias públicas, a circulação e a apropriação do espaço da cidade por seus habitantes. Sobre o Código de Posturas e, via de regra, sobre o aparato legal posteriormente criado para o espaço público da cidade, a autora explicita que “(...) sua ineficácia em regular a produção da cidade é a verdadeira fonte de seu sucesso político, financeiro e cultural, em uma cidade em que riqueza e poder estiveram historicamente bastante concentrados”. Raquel Rolnik. – *Op. cit.* – p. 14.

quadro anterior reinava soberano na via pública) diante do bonde da “poderosa” Light¹²². Este “bonde”, no entanto, exhibe (até aqui) inéditas peculiaridades: em primeiro lugar, se apresenta proporcionalmente muito maior do que a escala real existente entre bondes e automóveis. Em seguida, ampliando ainda mais este primeiro efeito, tem-se uma espécie de fusão múltipla: o bonde apresenta-se como a parte superior de um corpo que nos remete ao que parece, à primeira vista, no conjunto, a um réptil. No entanto, este animal, tal como a antiga esfinge egípcia encontrada por Édipo, também apresenta partes articuladas de diversos animais: uma cauda excessivamente longa – lembrando-nos mais uma serpente do que uma cauda propriamente dita – e enrolada, quase insidiosa em seus volteios; o membro inferior, de mesmo aspecto, mas com garras pontiagudas, e evidentemente afiadas, lembrando-nos mais de mamíferos com garras seccionadas do que de répteis; os membros superiores, evidentemente assemelhados aos humanos, e com os punhos fechados, a pesarem ameaçadoramente – física e simbolicamente; e, por fim, a cabeça “humana”, de expressão horrenda, fundida no interior sombrio do “corpo-bonde”.

Nota-se também que o volume de fumaça expelido pelo bonde é muito maior do que o do carro a seu lado: bondes elétricos liberam fumaça? Poeira, como visto, sim, mas não fumaça. Pode-se até pensar nesta fumaça como uma emulação da poeira já associada aos bondes, mas também como mais um aspecto de composição desta figura difusa e ameaçadora: poeira ou fumaça, esta poluição aumenta a nebulosidade da cena, seu caráter trágico e também hierarquiza – naquele momento – a presença de bondes e automóveis no cenário da cidade de São Paulo, aumentando o mistério relacionado ao futuro da segurança dos transeuntes na cidade e também

¹²¹ Para números mais exatos sobre a quantidade de automóveis em circulação na cidade, consultar a Tabela I, na seção “Anexos”, página 174.

¹²² O adjetivo “poderosa” aparece com relativa frequência – ao lado de outros de mesma natureza – na designação da empresa em diversos registros visuais e nas notícias de jornal. Suprimindo-se o nome da empresa, e agregando-se a

da natureza das relações Polícia (integrante do aparato legal do Estado) – Light (empresa privada) – Público.

O animal grotesco, fumarento e ameaçador é mais uma das figurações recebidas pela Light ao longo do período estudado. A Light foi, ao longo de toda a primeira década do século XX em São Paulo, senão a empresa privada mais notável e importante da cidade, ao menos (e sem concorrência) a empresa que praticamente monopolizou durante longo tempo os transportes públicos e a distribuição de energia elétrica para residências e empresas. Todo esse poder, paulatina e polemicamente conquistado, não podia ser ignorado pelos habitantes da cidade ou pelos meios de comunicação disponíveis.

A empresa encampou diversos projetos e discursos formulados sobre a cidade. “Modernizar” significava, importante ressaltar, também uma operação estética: energia elétrica para residências e indústrias, reformas nas vias públicas para adequar a cidade ao fluxo cada vez mais volumoso do transporte, e demais inovações das quais a Light participava, resultaram em constantes reformas e adaptações, demolições e padronização¹²³. Em tempo algum uma empresa privada teve tal poder para interferir fisicamente no espaço público. Com a concordância (ou subserviência) do poder público – que se colocou, em muitos momentos, numa relação de continuidade simbiótica com a empresa canadense – a Light teve ampla liberdade para agir em

maiuscula ao “p” (“A Poderosa”), estava armada uma das maneiras mais populares empregadas nas referências à empresa canadense no período.

¹²³ Os chamados “embellezamentos” planejados para a capital. “No final do século XIX, o plano urbanístico que o poder público implementava implicava a ordenação do traçado urbano, visando a tornar as ruas mais largas, mais retas e mais uniformes. Para as novas vias, o art. 1º do Código de Posturas Municipais de 1875, com as alterações determinadas pela Resolução n. 134 de 1886, definia: ‘Todas as ruas que se abrirem nesta cidade, ou em outras povoações do município, terão a largura de dezesseis (16) metros e dez (10) centímetros’. Para as já existentes, foram elaborados planos de alinhamento a serem seguidos conforme se fossem demolindo os antigos edifícios de taipa e reconstruindo-se no mesmo local. Como norma geral, o art. 11 do Código de Posturas determinava: ‘Os edifícios que estiverem fora do alinhamento recuarão ou avançarão quando forem reedificados, a fim de se conservarem em linha reta’. (...) Para efetivar, de modo paulatino, o plano em questão, não se autorizavam reformas que contribuíssem para aumentar a duração do imóvel, condenando-se, assim, os velhos prédios de taipa, mesmo que ainda sólidos, à demolição para a construção de novos edifícios, em novas técnicas e novos estilos, dentro das áreas de recuo definidas pelo poder público” – Heloisa Barbuy – *Op. cit.* – p. 44.

benefício próprio enquanto agia, supõe-se, em benefício do conjunto da população. Foram inúmeras, portanto, as oportunidades oferecidas por essas circunstâncias aos cronistas e chargistas para que questionassem os meios e os fins das relações estabelecidas entre o governo e a empresa: nas seções de cartas, crônicas, charges e caricaturas (entre outras), pululavam divagações, acusações e notas irônicas sobre os “desmandos” da empresa na sua ação em pleno espaço público. Essas manifestações em jornais e revistas, ecos das idéias e sentimentos da população sobre o que se via e vivia na cidade, estão intimamente relacionadas à criação dos desenhistas em ação no momento: as charges são também hábeis reelaborações visuais a respeito das notícias e fatos em circulação nos periódicos e nas ruas, entre os cidadãos.

Uma constante nos primeiros anos do século XX, atropelamentos e mutilações ganhavam as páginas dos jornais e revistas e as bocas e ouvidos dos cidadãos, num murmúrio coletivo que por vezes explodia em brados de indignação e desespero. Nos jornais e revistas criou-se o espaço para a emblematização de situações particulares; a uma pequena ocorrência na cidade se dava um caráter de problema público: nem sempre se compartilhavam as conseqüências, mas às causas atribuíam-se uma origem comum. A Light, ao interferir diretamente no espaço público, acabava também se imiscuindo no espaço privado. Sua dimensão pública se expressava nas transformações visíveis e invisíveis promovidas no espaço da cidade e nos cofres públicos. Um exemplo curioso dessa tendência encontra-se na imagem seguinte:

Imagem 13 – “O Pirralho”, número 17 – 02/12/1911, página 08. Autoria: Voltolino¹²⁴.

Em “A Light no Lavapés”, três crianças, ocupando o “interior” de um cômodo, admiram-se do que vêem: um enorme buraco na parede, deixando o que restou em ruínas. As três crianças sorriem abertamente, e duas delas olham diretamente para fora, mirando o leitor, que se encontraria – virtualmente – de frente para a cena (ao nível da rua, como um transeunte, cidadão de São Paulo, “acostumado” a ocorrências semelhantes?). A divisão do interior para o exterior ruiu, e vislumbra-se o espaço privado tornado público de forma inusitada. A sugestão das razões

¹²⁴ “**A Light no Lavapés** – Que bom!... O bond já passa dentro de casa.” A página em que originalmente esta imagem se encontrava está reproduzida na seção “**Anexos**”, na **Imagem 13-B**, página 180.

para o acontecido encontra-se no título e na legenda da charge: o bonde, que passa literalmente “dentro de casa”, também é, simbolicamente, a própria Light referida no título – da parte deriva o todo. Braço urbanizador não-oficial da prefeitura, mas gozando de todo o apoio que esta poderia lhe oferecer, a empresa acaba atuando até mesmo dentro das casas em sua ação “reformista”.

Na imagem anterior (“Segurança publica”), o bonde monstruoso também era uma figuração da empresa; aqui, ela se faz presente pelo resultado destrutivo observado. A Light, onipresente, tem também em sua aparente onipotência outro ponto de partida para críticas: agindo em todos os espaços – o público e o privado –, chega a interferir mesmo com os corpos e as vidas dos cidadãos. A referência de Voltolino à abertura produzida na parede da casa onde estão as crianças está baseada, certamente, em “obras”, mas que ocorrem por caminhos “acidentais”:

“Desastre

Na rua Tamandaré, um bonde sáe fóra dos trilhos e vae bater de encontro a um muro, danificando-o.

Hontem, ás 8 horas da manhan, o bonde n. 323, da linha Tamandaré, conduzido pelo motorneiro Attilio Cattalani, ao fazer a curva da rua Tamandaré, para entrar na rua Paulista, saltou dos trilhos e foi bater violentamente de encontro ao muro da casa n. 127, onde reside o sr. Francisco Tenori e sua familia.

Os passageiros do bonde, assim como a familia residente no predio, levaram grande susto, não havendo, felizmente, accidentes pessoas a registrar.

O bonde ficou bastante avariado e o muro damnificado em grande parte.

O motorneiro foi preso e recolhido ao posto policial da Liberdade, prestando declarações a respeito.”¹²⁵

Além das reformas empreendidas por toda a cidade, a Light também era objeto de duras críticas por conta do tratamento nem sempre cortês dispensado ao público por seus funcionários (representantes, motorneiros, etc.) e pelo volume absurdo de acidentes de trânsito envolvendo

¹²⁵ “O Estado de São Paulo”, sexta-feira, 23/02/1912. – p. 6.

seus bondes elétricos. Já foi mencionado que os acidentes eram uma espécie de marca funesta da cidade naquele início de século XX, e a situação que se observava antes do início das operações da Light com os bondes puxados por burros apenas se amplificou em escala nos anos seguintes. Aparentemente, atingiu-se um patamar inédito nos acidentes a partir da segunda metade da primeira década do século XX¹²⁶, e um número grande dentre as vítimas eram crianças:

“Choque de bondes

Na rua Quinze de Novembro, em frente ao largo do Thesouro – Duas victimas, sendo que o estado de uma dellas é grave

A’s 7 horas e 55 minutos da noite de hontem o bonde n. 227 da linha de S. Caetano, subindo á grande velocidade a rua General Carneiro, foi de encontro, na rua Quinze de Novembro, ao bonde n. 183, que descia aquella arteria com destino á praça Antonio Prado.

O fiscal municipal Dario Galvão, de 35 annos de idade, morador da rua Galvão Bueno, n. 6, passando nesse momento pela rua Quinze de Novembro ficou comprimido entre um e outro bonde, recebendo horrível contusão no pé direito, com despedaçamento e perda de tecidos molles.

Foi igualmente victima do desastre o mensageiro Joaquim Gomes, de 12 annos de idade, morador á rua Coronel Seabra, n. 44.

Esse menor, que transitava ao lado do fiscal, recebeu um ferimento na perna esquerda.

Os motorneiros de ambos os bondes evadiram-se, abandonando as victimas no meio das ruas.

No local agglomerou-se logo uma multidão de curiosos, que só se dispersou quando compareceu a policia e fez remover o fiscal Dario Carneiro para o hospital da Santa Casa da Misericordia”¹²⁷

¹²⁶ Não foram reunidas estatísticas confiáveis a respeito do número de mortos por acidentes envolvendo bondes na cidade no período estudado. Reunir esses dados pareceu ser uma tarefa possível, mas grande demais para os propósitos deste trabalho. Cabe apenas assinalar que na leitura dos jornais da época, salta aos olhos que mais do que os acidentes serem diários, registrando-se mais de um por dia muitas vezes, a gravidade das lesões e o número de mortes cresce notavelmente à medida que mais bondes são colocados em circulação, e a prefeitura da cidade não toma providências relevantes com o intuito de punir gravemente a empresa canadense, nem adapta a contento as vias públicas – apesar de todos os “melhoramentos” por elas experimentados, muitos deles com funções estéticas, como a do já citado “embellezamento” – à correta e segura circulação de pedestres e veículos. As queixas e reclamações nos jornais do período permitem entrever essa questão com assustadora clareza, como em alguns dos exemplos citados. Como complemento, vale pensar que houve sempre uma base estrutural para o problema: a ineficácia histórica das vias públicas para a circulação regulada de pessoas e veículos, o que ajuda a retirar – em parte – a responsabilidade atribuída pela população à empresa canadense, que não pode, todavia, ser eximida de responsabilidade pelos desastres ocorridos.

¹²⁷ “Correio Paulistano”, domingo, 10/09/1911. – p. 3.

Os acidentes envolvendo crianças, como era de se esperar, também estampavam as páginas ilustradas do mesmo período:

Imagem 14 – “O Pirralho”, número 17 – 02/12/1911, página 07. Autoria: Voltolino¹²⁸.

Observando os acidentes envolvendo crianças, tem-se ainda mais a impressão de que a charge “Apetite da Light”, como ocorre com outras, se insere num rol de crônicas a respeito da cidade, tecendo seus atributos visuais numa relação dialógica com os relatos transcritos nos jornais contemporâneos. O próprio formato da imagem, bem como sua disposição na página,

¹²⁸ “**Apetite da Light** – O prato do dia”. A versão integral da página a qual pertencia a imagem está reproduzida na seção “**Anexos**”, **Imagem 14-B**, página 181.

evidenciam esse caráter de comentário, de “nota”, a respeito de um fato recorrente, aproximando-se morfológicamente, portanto, de algo que se poderia nomear como “comentário visual”¹²⁹.

Nesta pequena imagem ocorre uma personificação mais direta da empresa canadense. À direita, uma pessoa que enverga os trajes típicos de um motorneiro de bondes da companhia, mantém um olhar deslocado na direção da figura à esquerda: um homem bem grande e gordo, de olhos arregalados e talheres em riste para devorar o que o motorneiro lhe serve de bandeja: pequenas crianças. A desproporção característica de muitas outras imagens se articula aqui com a intenção de tornar ainda mais indefesas as “iguarias” a serem degustadas no “prato do dia”. A enormidade do homem-Light reúne, simbolicamente, dois elementos: o prato de crianças é consumido todos os dias, e há tempos; e o personagem comilão (aparentemente, em tal estado de coisas verificado nas notícias correntes) estaria longe de se dar por satisfeito. Vale lembrar que este é um dos poucos exemplos nos quais a empresa aparece como um ser do sexo masculino. Foram muito mais comuns as representações da empresa como seres grotescos e peçonhentos ou como mulheres, em geral, idosas, apresentando as características já observadas.

Ocorre que a Light continuava a ser representada nas charges na medida em que sua participação negativa na cena pública se mantinha. E as representações também ocorriam sem a necessidade de uma personificação mais direta: muitas vezes, o arsenal ilimitado do chargista levava a narração para algo bem próximo de um instantâneo fotográfico, com a crueza possível que podia conter um desenho de traços relativamente econômicos:

¹²⁹ Esta charge, assim como da **Imagem 13** (“A Light no Lavapés”), dentre outras, ocupa um espaço diminuto nas páginas de “O Pirralho”, e sua disposição é aleatória, encaixando-se onde for mais adequado à editoração das páginas. Mesmo ocupando essa posição aparentemente marginal, ladeada por anúncios e assuntos que não guardam relação com seu tema, a importância da imagem não pode ser subestimada, dado que ela pertence, neste caso, a uma “série” de imagens de mesma temática, como discutido anteriormente.

Imagem 15 – “O Pirralho”, número 38 – 27/04/1912, página 07. Autoria: Voltolino¹³⁰.

Em momentos críticos, como o evidenciado pela charge acima, chega-se mesmo à plena inversão de valores, que mergulha o real no absurdo. O bonde representado na charge, mesmo não apresentando sinais diretos de movimentação (como a poeira identificada em outros registros), apresenta-os indiretamente, mas aqui de forma chocante; mais à direita, na base da imagem, rente ao chão, jaz uma criança que teve as pernas decepadas pela passagem do bonde

¹³⁰ “**Protestos da Light** – *Conductor* – Cuidem mais das crianças. Quasi que o bond sae dos trilhos!...”. A versão integral da página a qual pertencia a imagem está reproduzida na seção “**Anexos**”, **Imagem 15-B**, página 182.

em movimento; os braços estendidos da criança – cuja fisionomia parcialmente oculta só permite entrever a boca aberta exprimindo a dor – dirigem-se à senhora que chega correndo, compartilhando o desespero causado pelo desfecho trágico da passagem do bonde. Se estabelece uma intrincada relação de circularidade entre essas duas últimas figuras, possivelmente ampliada pelo movimento sugerido pela passagem do bonde: a criança, de boca aberta, dirige os braços à senhora, relacionando-a ao ocorrido; esta última, por sua vez, corre na direção oposta à do bonde em direção à figura que jaz no solo, amplificando no gesto de colocar as mãos na cabeça e, principalmente, na boca também aberta, o drama vivido pela criança.

O acento certamente mais trágico do que cômico se instala nos possíveis jogos de legenda e imagem: “Cuidem mais das crianças. Quasi que o bond sae dos trilhos!...”. Saídas da boca do motorneiro, que aponta o indicador acusatório do braço direito para a senhora, tais palavras a responsabilizam pelo ocorrido. O sofrimento das duas personagens – na lógica fria do condutor – foi ocasionado pela própria senhora, que inadvertidamente não “cuidou” da criança, zelando por sua segurança. A referida frieza – a preocupação do motorneiro estava na possibilidade não realizada de o bonde descarrilar – amplifica-se *ad infinitum* na flexão “cuidem” do verbo: na cena desenhada na charge, apenas uma pessoa pode “cuidar”, e apenas uma criança se faz presente; “cuidem” e “crianças” pode ser visto como um duplo recado para a coletividade, uma “solução” dada pela empresa para o problema dos atropelamentos – se os responsáveis pelas crianças o forem de fato, esses acontecimentos não mais se repetirão!

A imagem exhibe uma violência – presente no eixo mutilação (com a representação, inclusive, das marcas dos ossos recortados nas pernas de uma criança), desespero da mãe, e insensibilidade do condutor – não muito rara nos acidentes que inspiraram (novamente) o chargista Voltolino. Uma das categorias profissionais mais ostensivamente odiadas na cidade era a dos condutores de bondes da Light. Posicionados no espaço tímido existente entre o fato de

serem cidadãos, possuírem família e viverem na cidade, e o fato de trabalharem pela empresa tida como grande vilã, oscilavam num pêndulo em que eram ofendidos pelos passageiros e forçados pela empresa a manter a pontualidade e eficiência das linhas, a despeito de quaisquer reclamações, gerando toda sorte de conflitos¹³¹.

Se o problema dos bondes era sair dos trilhos – o que se poderia tomar como uma alusão metafórica ao problema de a cidade ou de a empresa “sair dos trilhos” – a própria Light acabava trazendo soluções que aumentavam ainda mais a consternação pública e a indignação dos chargistas, elevando ainda mais o potencial da cidade em se render ao absurdo como regra. Mais uma manifestação dessa tendência à concretização do absurdo encontra-se na charge seguinte:

¹³¹ Um exemplo de decorrências desses comportamentos atribuídos aos funcionários da Light encontra-se numa nota irônica sintomática de Afonso Schmidt: “Só eles [os funcionários da Light, “treinados” – segundo o cronista com técnicas refinadas – para escapar dos bondes], porém, eram peritos em desastres. E não fizeram escola. Alguns amadores inexperientes, na hora de imitá-los, deram provas de incapacidade e ficaram lamentavelmente esmagados sob as rodas do veículo”. O cronista localiza esses eventos – bem como o início das operações da Light – “ali por 1902”. – Afonso Schmidt. – *Op. cit.* – p. 73. Note-se ainda a recorrência – em imagens e notícias jornalísticas – das fugas de motorneiros de bondes elétricos em situações de acidente nas vias públicas.

Imagem 16 – “O Pirralho”, número 17 – 02/12/1911, página 10. Autoria: Voltolino¹³².

Em “Que Felisardo” – objeto de discussão em artigo já publicado¹³³ – a Light ressurge, onipresente, por meio dos efeitos por ela indiretamente produzidos. Do lado esquerdo, um

¹³² “**Que Felisardo!** (*a Light indemniza os mutilados pelos seus bonds*) - _ Papae, quem é aquelle? / E' um que teve a sorte de ficar em baixo do bond...”. A versão integral da página a qual pertencia a imagem está reproduzida na seção “**Anexos**”, **Imagem 16-B**, página 183.

¹³³ João Vilhena. – “Paulicéia de Bengala: charges e a urbanização de São Paulo no início do século XX.” – *Anais do XVII Encontro Regional de História da Anpuh-SP* (Cd-Rom). – São Paulo: Anpuh, 2004.

homem gordo, de andar altivo, sustentado por pernas de pau, aparentemente bem vestido (portando chapéu, bengala, e fumando um charuto, que deixa para trás baforadas estilizadas), o “indenizado”; de outro, pai e filho, em andrajos amarrotados, o pai em postura particularmente arqueada e decadente, em contraste com a aparente fartura e desprendimento do outro adulto. O deslocamento de sentido mais imediato contido na imagem é percebido na desproporção entre o tamanho do corpo representado e as pernas de pau estreitas que o sustentam. Os leitores, como a criança, perguntam por uma explicação, e ela chega peremptória: foi a *sorte* que produziu tal estranhamento. A pergunta da criança, procurando por um “quem”, não encontra resposta imediata, mas tem-se a informação de que este “desconhecido”, de identidade difusa, foi “vítima” da “sorte”: a mutilação, provocada pelo bonde, traz a distinção física, acompanhada da distinção sócio-econômica – a indenização – materializada nos modos e indumentária. Olhando para o “indenizado”, percebe-se que, a despeito de andar com pernas de pau, ele segura a bengala apoiando-a no ombro, sem aparentemente necessitar dela para caminhar. Além disso, o sujeito olha para a frente e passa, sem nada para detê-lo, soltando fumaça pela ponta do charuto, literalmente “a todo vapor”¹³⁴. A suposta “felicidade” do título, identificada de forma irônica com a tragédia, oferece a nota própria à charge: as indenizações em massa promovidas pela Light não solucionam o problema do combate às causas das mutilações, mas compensam financeiramente suas vítimas. A população da São Paulo da época, surpreendida pela velocidade dos bondes elétricos e dos automóveis reage à aceleração da vida cotidiana pelo estranhamento. A percepção do espaço público, bem como das relações sociais, passa por profundas modificações em virtude dessas transformações crescentes.

¹³⁴ O cidadão representado se insere ainda mais fortemente no cenário da cidade, liberando pela boca a fumaça tão cara às metrópoles e suas chaminés e maquinismos.

As deficiências nos serviços públicos, as relações controvertidas da Light com a prefeitura, os acidentes constantes, as mortes, as mutilações e as conseqüentes indenizações eram parte de um ciclo aparentemente inquebrantável instaurado na capital São Paulo no início do século, e que parecia se fortalecer na medida em que o espaço da cidade, seus cidadãos e o poder público se deformavam em “melhoramentos”, mutilações e subserviência. No caso das mortes, também eram elas – como se poderia esperar – objeto das crônicas e colunas sobre o cotidiano urbano, produzidas por eventos diversos, alguns de elevado grau de paroxidade, tal sua recorrência:

“Um desastre no Ypiranga

Morte de um trabalhador – Sob as rodas de um bonde – Prisão do motorneiro – O Tribunal da Justiça reforma o despacho do Juiz

Um agente da quarta delegacia auxiliar, incumbida do serviço de capturas e investigações, effectuou hontem a prisão do motorneiro Antonio Cion, que há mezes, guiando um bonde do Ypiranga, occasionou a morte de um individuo.

O motorneiro tinha sido absolvido pelo juiz da segunda vara, que, em seguida, recorreu, “ex-officio”, do seu despacho para o Tribunal de Justiça.

O Tribunal, reformando o despacho do juiz, pronunciou o accusado como incurso nas penas do art. 297 do Codigo Penal.

Tratando-se de crime ‘affiançavel’, hontem mesmo Antonio Cion foi posto em liberdade, mediante a fiança provisoria.”¹³⁵

“Horrível desastre

Na rua da Moóca – Um carroceiro debaixo das rodas de um bonde electrico – Extensa fractura de craneo – Morte instantânea

O carroceiro Jasmim Pereira de Sousa, de côr parda, com 22 annos de idade, residente á rua da Moóca, n. 128, sahindo hontem ás 7 horas da meia noite de uma venda daquella rua, foi apanhado pelo bonde n, 667, conduzido pelo motorneiro José Garbone.

Ficando sob as rodas do vehiculo, o infeliz carroceiro falleceu instantaneamente, em consequencia da extensa fractura do cranêo, com o despedaçamento do couro cabelludo.

O motorneiro foi preso em flagrante e conduzido para o posto policial do Braz onde foi autuado.

¹³⁵ “Correio Paulistano”, quarta-feira, 04/01/1911. – p. 4.

Dado aviso do desastre á Policia Central, compareceram promptamente um auto ambulancia da Assitencia, e o automovel da autoridade, transportando o dr. Ascanio Cerquera, terceiro delegado.

A autoridade fez remover o cadaver para o necroterio da Central.”¹³⁶

A demora na efetivação de alguns dos processos criminais contra motorneiros, quando comparadas com a suposta rapidez e preocupação com a prisão dos envolvidos sugerem algo que será possível constatar em charges e referências a notícias mais adiante, notadamente no tocante aos automóveis: havia um longo caminho entre a prisão em flagrante ou a diligência da polícia na captura dos responsáveis e a conclusão dos processos criminais.

“Encontro de bondes

A Inspectoria Geral de Fiscalização, logo após ter-se dado o desastre de que, no sabbado ultimo, foi victima o sr. Dario Carneiro e um mensageiro, na rua Quinze de Novembro, iniciou, por ordem da Prefeitura, uma vistoria no bonde n. 227, a fim de verificar si os “breaks” funcionavam regularmente, sendo encarregados de o fazer os engenheiros Cássio Villaça e Adolpho Grasiani.

~ O sr. Dario Carneiro, que é fiscal de municipalidade, acha-se em tratamento na Santa Casa de Misericórdia, em quarto particular, por conta da Sociedade Beneficente dos Fiscos Municipaes, tendo alli recebido muitas visitas.”¹³⁷

“Accidente do transito

Abalroamento de uma carroça por um bonde - Desastre na rua Quinze de Dezembro

A carroça n. 5.881, guiada pelo italiano Ângelo Passalon, casado, de 53 annos de idade, morador á rua Cruzeiro n. 88, foi abalroada hontem, cêrca de meio dia, na rua Liberdade, pelo bonde Paraíso n. 245, conduzido pelo motorneiro de chapa 277.

Com a violencia do choque, Ângelo foi precipitado da bolea da carroça, cahindo sob uma das rodas do bonde.

O infeliz carroceiro, com varios ferimentos no thorax e a fractura de uma costela, foi transportado na ambulancia da Assitencia para a Policia Central, onde dr. Alfredo de Castro lhe ministrou os necessarios curativos, fazendo-o em seguida recolher ao hospital da Santa Casa.

¹³⁶ “Correio Paulistano”, domingo, 10/09/1911. – p. 4.

¹³⁷ “Correio Paulistano”, terça-feira, 12/09/1911. – p. 3.

Seu estado é grave.
O motorneiro evadiu-se.”¹³⁸

“O perigo dos bondes

No largo da Liberdade um bonde atropelou uma mulher, machucando-a bastante

A’s 9 horas da noite de hontem, no largo da Liberdade, o bonde n. [ilegível], que se dirigia da Ponte Grande á Villa Mariana, conduzido pelo motorneiro n. 569, Benedicto Pinheiro, morador á rua Barão de Limeira, 36-A, atropelou uma mulher que por alli transitava, machucando-a bastante.

A victima, que era Amalia Biaggio, de 49 annos de idade, proprietaria de uma casa de tolerancia, denominada Colomba de Ouro, á rua Quintino Bocayuva, 82, foi logo soccorrida e transportada para o posto de assistencia, onde recebeu curativos applicados pelo sr. dr. José Luis Guimarães.

No atropelamento de que foi victima, Amalia recebeu extenso e profundo ferimento na coxa esquerda.

O motorneiro abandonando o vehiculo evadiu-se, mas perseguido pelo soldado Benedicto Rodrigues, foi alcançado e preso na rua Rodrigo Silva.

Depois da prisão, Benedicto Pinheiro foi apresentado ao segundo delegado, dr. Euclides Silva, que mandou lavrar auto de flagrante designando a primeira audiencia, com notificação do promotor, para o início do processo a que o mesmo terá de responder.”¹³⁹

Observando-se os tantos registros nas seções jornalísticas de desastres e acidentes, percebe-se de imediato o desenvolvimento de um padrão discursivo para narrar esses eventos da maneira considerada mais adequada. A busca pela objetividade, a coleta de informações com a polícia, mescladas aos depoimentos de testemunhas, a apresentação do evento, indicando as partes envolvidas, as descrições por vezes (morbidamente) detalhadas dos ferimentos sofridos pelas vítimas e seu estado geral, o desfecho do caso, as devidas providências legais... Todos esses elementos evidenciam também um ponto importante, que não poderia faltar em nenhuma notícia “verídica”: qual era o destino do motorneiro, do “criminoso”? Uma entre duas frases, geralmente,

¹³⁸ “Correio Paulistano”, quarta-feira, 20/09/1911. – p. 4.

¹³⁹ “O Estado de São Paulo”, sexta-feira, 23/02/1912. – p. 5.

era mais esperada pelo leitor, que acompanhava a história para descobrir ao final se sentiria revolta ou alívio: “o motorneiro evadiu-se” ou “o motorneiro foi preso em flagrante”.

Aparentemente, a identificação do leitor com as perdas humanas e materiais ocorridas nos eventos narrados era o principal recurso mobilizado pelas colunas jornalísticas. E isso se dava não apenas por conta de essas ocorrências se imiscuírem insidiosamente no cotidiano, há anos; os próprios leitores mandavam para o redator da coluna no jornal suas “colaborações”, testemunhadas ou fruto de discussões pelas ruas. Observando-se os quinze primeiros anos do século XX em São Paulo, e acompanhando-se o volume crescente – em quantidade e gravidade – de ocorrências como essas, tem-se a nítida impressão de que essa repetição constante anestesiava em parte a percepção dos cidadãos com relação aos acontecimentos. A preocupação deslocava-se do fato para seus detalhes: os cidadãos pareciam se anular no cotidiano diante desta conjuntura freneticamente desmedida.

Todavia, as reclamações nos jornais não deixam de ser manifestações da consciência da necessidade de cobrar as próprias autoridades a respeito dos problemas apresentados pelo espaço urbano:

“Queixas e reclamações

Pelo que nos escrevem, um vereador da camara municipal já por duas vezes apresentou uma indicação pedindo o assentamento, com a possível urgencia, de guias na travessa Olinda.

Apesar dos melhores esforços, aquelle local, pequeno e quasi todo edificado, continua no mais deploravel estado.

Em plano inferior ao das ruas que o limitam, as aguas fluviaes alli ficam em deposito longo tempo, até que o calor solar as evapore. Isto é inconveniente, quão não é perigoso. Para cumulo, ainda um predio da referida travessa apresenta a parede da frente arruinada, devido ao infiltramento das aguas em seus alicerces.

Torna-se, pois, de inteira justiça que a Prefeitura mande proceder aos melhoramentos de que necessita a travessa Olinda, que o sr. barão de Duprat deve conhecer muito bem, pois é lá que s. exa. Reside.(...) ¹⁴⁰

¹⁴⁰ “O Estado de São Paulo”, quarta-feira, 28/02/1912. – p. 5.

As referências irônicas ao prefeito, aliás, são também uma constante. Nos artigos de jornal, nas colunas, e principalmente por meio de charges e caricaturas, ridiculariza-se a figura pública por meio da distorção aplicada ao indivíduo. Seja em inúmeras ilustrações jocosas, seja em distorções estéticas e de situação como as aplicadas à figura do prefeito Antonio da Silva Prado numa das charges em que figura a Light-matriarca (**Imagem 09**), o prefeito – ou sua ausência –, representante do poder executivo, acaba sendo responsabilizado até mesmo pelos fenômenos climáticos típicos produzidos (no caso da próxima imagem, artificialmente) no espaço urbano:

O constante nevoeiro em São Paulo

O INGLÊS — O yes, muito parece com Londres
PIRRALHO — E' verdade; devemos esse sympathico aspecto ao Barão Duprat.

Imagem 17 – “O Pirralho”, número 120, 06/12/1913, página 10. Autoria: Voltolino¹⁴¹.

¹⁴¹ “O constante nevoeiro em São Paulo – O INGLÊS – O yes, muito parece com Londres / PIRRALHO – E' verdade; devemos esse sympathico aspecto ao Barão Duprat”. Raymundo Duprat, prefeito da cidade de 1911 a 1914, foi considerado um continuador das obras empreendidas por seu antecessor, Antonio da Silva Prado, apesar de Duprat parecer adotar mais abertamente um perfil identificado com os interesses capitalistas de empresários locais ou estrangeiros, um dos principais motes das críticas desferidas pelos chargistas que o retrataram em seus desenhos de humor.

A cidade que vai desaparecendo em meio ao “nevoeiro” foi foco de diversas ilustrações no período. Esse elemento surge em muitos registros como uma espécie de equivalente da expressão “mar de lama”, popularizada posteriormente. Esta charge poderia também ser incluída entre as imagens anteriores, que exploravam a poeira, a fumaça e a nebulosidade presentes no espaço urbano. Esses mesmos elementos, indicando a dificuldade para se enxergar com nitidez na cidade, ou mesmo apontando a sufocação promovida no espaço urbano, estão constantemente articulados pela linguagem sugestiva do humor visual em seu aspecto simbólico mais aberto, permitindo uma vasta gama de interpretações.

As figuras humanas e demais elementos da paisagem que não se colocam no primeiro plano, desaparecem progressivamente em silhuetas negras compostas por traços horizontais. A conversa entre o “ingles” (mais uma vez coloca-se o recurso ao elemento externo como veículo de definição dos significados) e o “pirralho” é reveladora: à referência ao característico *fog* londrino, segue-se a menção ao prefeito da cidade, responsabilizado pelas condições nebulosas em que se encontra a cidade. O emprego do verbo “dever” no plural se articula como um recurso sutil na sugestão de que os que estão “dentro” da imagem “devem” ao prefeito, assim como os que estão “fora” dela – os leitores – também “devem” a ele, caso reconheçam que a cidade representada é, em verdade, a sua. O jogo se completa na constatação possível de que a dívida em questão seria da municipalidade para com o público, e não o contrário.

Na charge seguinte, abordavam-se outros aspectos da relação da Light com o poder constituído, envolvendo agora a imprensa. Pode-se observar um elemento já explorado em outros registros, mas agora mais frontalmente enunciado: não ocorre ainda uma acusação formal, mas a ironia presente na imagem não deixa dúvidas a respeito das relações escusas mais uma vez propostas pela Light:

A independencia do “Pirralho” perigando

— Qual! Não vale a pena! Seria muito sem vergonha se aceitasse.

Imagem 18 – “O Pirralho”, número 45 – 15/06/1912, página 13. Autoria: Voltolino¹⁴².

Reforça-se aqui uma suspeita, de maneira fulminante, imediata, própria da charge como veículo de informação. Mais uma vez, a Light surge como artífice do desvio, sinal da desordem. Como demonstrado anteriormente, a empresa canadense era polimorfa quando submetida às mãos dos desenhistas que a satirizavam e criticavam. Figurada em matriarcas egoístas e ranzinzas, comparada a desastres naturais, fundida – em formas animais, grotescas e ameaçadoras – com os bondes que ela mesma sustentava, ou desaparecida da cena, com sua presença indireta e habilmente sugerida pelo desenhista por outros elementos visuais, a empresa também assumia nas imagens uma figuração fortemente capitalista, predatória, amoral, com

¹⁴² “A independencia do ‘Pirralho’ perigando – _Qual! Não vale a pena! Seria muito sem vergonha se aceitasse.”

destaque para ações que deveriam ser mantidas ocultas, mas que são “reveladas” pelo Pirralho criado a partir do lápis ágil de Voltolino. Como contraponto, a própria legenda esclarece aos leitores que o mal de que são suspeitos outros veículos de comunicação também ronda a redação d’O Pirralho”, evidenciando que este último se manterá “íntegro” diante de investidas suspeitas. Vale observar que o “assédio” ao qual o Pirralho é submetido ocorre, mais uma vez, no espaço público, na rua, à vista de todos: trata-se, portanto, de assunto público e notório. A divisão da calçada, que “corta” a cena, separando as duas personagens, é apenas uma sugestão visual da permanência do Pirralho no caminho correto. Enquanto a Light-homem apresenta os elementos típicos da figuração masculina do capitalista – a casaca pronunciada, a cartola e o saco de dinheiro ostentado pelas costas com a mão esquerda –, o Pirralho – mesmo recusando-se a romper seu código ético, o que seria uma “traição” a si mesmo e aos leitores – torce o tronco, voltando-se para o oferecimento escuso. Aos olhos injetados, dos quais dispara uma linha tênue mas decidida, e o lábio pronunciado que “baba” pelos valores à mostra (“100000”), contrapõe-se a expressão matreira do capitalista, que indica com o polegar direito o acerto que deveria permanecer oculto.

A sugestão direta de que o Pirralho seria vítima do assédio da empresa por “falar demais” aparece em outras imagens do período, e o assunto é explorado ostensivamente por Voltolino em suas charges¹⁴³. O chargista, artista do traço, por meio do aperfeiçoamento da sua técnica refinada

¹⁴³ Em abril de 1912, Voltolino desenha nas páginas de “O Pirralho” uma série de imagens intitulada “O Regimén da Rolha”. A rolha, colocada na boca do Pirralho não apenas pela Light, mas pela prefeitura, por outros jornais (notadamente, o “Commercio de São Paulo”, administrado pelo “Dr. Cartola”) e por outras empresas, simboliza a insinuação das propinas em circulação pela cidade, empregadas para a compra do silêncio dos meios de comunicação a respeito dos mais variados assuntos. Sobre a polêmica disputa entre “O Pirralho” e “O Commercio de São Paulo”, que parece ter começado em uma denúncia do primeiro de que o segundo teria aceito propina da Light para manter-se calado diante de certas incômodas irregularidades, entre março e abril de 1912, Voltolino criou mais uma série de 13 imagens que foram classificadas nesta pesquisa como “Série Dr. Cartola”. Nelas, o autoritarismo, a arrogância, e mesmo as ameaças – diretas ou veladas – da parte do “Dr. Cartola” são denunciadas, por vezes, em mais de uma charge por exemplar. Voltolino recebeu ainda o apoio dos colunistas de “O Pirralho”, dentre eles, o famoso Juó Bananére, que em abril de 1912 escreveu em sua coluna de dialeto ítalo-caipira, “As Cartas d’Abax’o Pigues”: “O dottore Gartola é u proprietaru du ‘Cummerçu di Zan Baolo’ Che é u migliore giorná, pur causa Che quano dice: _

de fusão crítica entre textos ácidos e imagens com alto poder de síntese narrativa, conquistou uma posição no “O Pirralho” – além de grande popularidade na cidade – de extrema liberdade para trabalhar com temas bastante espinhosos, resultando em famosas discussões públicas impressas. Ocorre que as charges de Voltolino, apontando para a interferência da Light no espaço público e no espaço privado, nos corpos dos habitantes da cidade, passando pelas indenizações consideradas paliativas e moralmente duvidosas, chegam às propinas e desembocam na previsão de um futuro triste para “a cidade do progresso”, como explicitado na charge seguinte, a última desta seção dedicada à interferência da Light na vida urbana paulistana:

Imagem 19 – “O Pirralho”, número 17 – 02/12/1911, página 11. Autoria: Voltolino¹⁴⁴.

Oggi dá a barbuteta co quattrocototrentadue, tutto os mondo pode ajugá, pur causa Che dá mesimo” – “O Pirralho”, número 35, 06/04/1912. – p. 09. A hilariante ironia de Bananére, mostrando que o “Dr. Cartola” era capaz até de controlar o resultado do jogo do bicho, contribuía ainda mais para acentuar as críticas feitas por Voltolino, reforçando a postura editorial polemista encetada pelo “Pirralho” naquele momento.

¹⁴⁴ “Do futuro de São Paulo – A Light se encarrega” Uma reprodução da página em que originalmente se localizava a charge localiza-se na seção “Anexos”, Imagem 19-B, página 184.

O cenário é tenebroso em “Do futuro de São Paulo”, uma espécie de “continuação” temática da charge da **Imagem 16** (Que felisardo!), pois está na página seguinte do mesmo número do periódico. Em primeiro lugar, ocupando a parte superior da página, esta imagem também é muito maior no sentido horizontal do que no vertical, configurando um panorama, o que indica um alargamento que expande imediatamente a visão do leitor para uma perspectiva do horizonte da cidade representada, ampliando a sensação da presença no espaço público representado. Tem-se, por meio desse alargamento, uma “oferta” maior de espaço e dos tipos que nele circulariam. Nesse último caso, o que se vê é ainda mais preocupante, talvez, do que na imagem anterior: não se trata do tempo presente, do agora – trata-se do futuro, futuro próximo, ao que tudo indica. O presente ainda é controlável, contornável, possui solução imediata; o futuro é o lugar do imprevisível, do incontrolável, do destino que no presente começa a se projetar. Colocadas em série, as imagens permitem pensar sobre os rumos da cidade e de seus habitantes sob a onda de acidentes envolvendo os bondes elétricos e os aparentes desmandos da companhia canadense. Na imagem, os soldados, os policiais, as crianças e mesmo os cães sofrem as conseqüências do estado de coisas que os leitores experimentam em seu presente, em sua cidade, pelo contato direto que ocorre não apenas pelos jornais em circulação, mas também na experiência cotidiana das ruas. Na cidade representada na charge, vê-se um edifício recortado e até mesmo uma árvore debilitada, possivelmente pelo mesmo agente. Uma relação complexa se estabelece: a mutilação, quando identificada com o futuro, patrocinados ambos por um mesmo artífice ausente, leva os leitores a pensar sobre as perdas trazidas pelas rebarbas do “progresso” produzido na cidade: a coletividade se dissolveria (inclusive fisicamente) diante do poder de vida e morte concedido à Light. Os bondes da Light não aparecem representados, a própria empresa não figura na charge em qualquer uma de suas multi-formas já observadas. As “peças” que substituem as partes naturais amputadas – sinais da interferência direta da empresa canadense no

futuro da cidade e de sua população – são como engrenagens, ou mecanismos que desumanizam os transeuntes, transformando-os em emulações de máquinas. Todos circulam, e o movimento na rua parece natural como o é em qualquer outra cidade. No entanto, essa “natureza” aparece mediada por uma combinação nefasta de elementos que faziam da São Paulo ilustrada por esses chargistas um lugar em que ao espaço transfigurado correspondia uma população desfigurada, manipulada por titereiros sombrios a serviço de um progresso e de um futuro mutilados.

Seção IV – “Delicias automobilisticas” – Os automóveis e a metrópole

O Pirralho

Delicias automobilisticas

STUDEBACKER E. M. F. 30 HP. - Carro de turismo e demi-torpedo

Os **STUDEBACKER E. M. F. 30 HP.** e os **STUDEBACKER FLANDERS 20 HP** são os unicos carros que deslizam pelas ruas da cidade sem o menor ruido.

«Como é desagradavel ouvir-se o **CHUCK, CHUCK, CHUCK**, dos antiquados automoveis que se encontram na capital.»

Os **STUDEBACKER** são os mais silenciosos, economicos e elegantes e assim sendo são os mais apropriados para a elite paulistana, para os commerciantes e sportsmen. - **PREÇOS VANTAJOSOS**

Para informações e experiencias na **Agencia da Studebaker Cooperation** em São Paulo
Direc:ores : — A. E. HANSON e D. J. COELHO JUNIOR
Rua Quintino Bocayuva, 4 - 2. andar - Sala 2 - Palacete Lara

VOITURETTE STUDEBACKER E. M. F. 30 HP. - Veloz e elegante

Imagem 20 – “O Pirralho”, número 64, 02/11/1912, página 32¹⁴⁵.

¹⁴⁵ “(...) Os **STUDEBAKER E. M. F. 30 HP** e os **STUDEBAKER FLANDERS 20 HP** são os únicos carros que deslizam pelas ruas da cidade sem o menor ruído. ‘Como é desagradável ouvir-se o **CHUCK, CHUCK, CHUCK** dos antiquados automoveis que se encontram na capital.’ / Os **STUDEBAKER** são os mais silenciosos, economicos e elegantes e assim sendo são os mais apropriados para a elite paulistana, para os commerciantes e sportsmen. – **PREÇOS VANTAJOSOS** (...)”.

Dois cronistas relatam suas impressões a respeito da chegada dos automóveis na cidade de São Paulo, alguns anos antes da publicação do anúncio acima:

“Naquele tempo, os automóveis começavam a aparecer. Eram, geralmente, de marcas francesas e italianas: Berliet, De Dion Button, Fiat, Benz... Ainda se pareciam com carruagens. Os primeiros táxis eram umas caixas negras, com lanternas vermelhas ao lado, e os primeiros choferes de praça, pensando talvez que se tratasse de embarcações, lhes davam nomes femininos: a ‘Elisa’, a ‘Laura’, a ‘Rosalina’... Tais nomes eram mandados gravar em chapas metálicas e afixados atrás da carroceria.”¹⁴⁶

“Um domingo, entre 1899 e 1900, eu estava à janela, e escutei para o lado da esquina rancos ou sopros repetidos, seguidos de um formidável barulho de trepidação. Logo apareceu um estranho veículo, que de repente parou. Eu que já tinha ouvido falar em automóvel (com o nome de carro elétrico) gritei para dentro: – Venham ver um carro elétrico! Tinha quatro lugares apertados, dois na frente e dois atrás. Não se cobria de lona ou encerado contra a chuva. (...) Juntou molecada, uns dez. o Dumont tirou de debaixo do banco um ferro com a forma de letra Z. ajustou-o a uma ponta saliente, pela frente do carro. Tive a impressão de que ele estava ‘dando corda’, como nos brinquedos de crianças. Suou. Depois veio o outro. Suou. Não conseguiram. Ofereceu-se um homem. Não conseguiu. Luis Dumont conseguiu de repente, o carro deu estremeções violentos, embarcaram e partiram. – Aquilo não vai dar certo. A gente anda depressa, mas quando pára, perde o tempo, sua e chega emporcalhado e cansado. – Vai dar certo. Você ainda verá carros com a velocidade de trinta quilômetros por hora, sem desarranjos. – Aquela tremedeira deve fazer mal. Não há coração que agüente. – Pois olhe, eu ainda hei de andar até num carro voador. – Aquêlê barulho arreventa os tímpanos da gente. – Tapa-se o ouvido com algodão. – A velocidade, no clima de São Paulo, produz resfriados. – Espere que você verá. – Mas como é que se pode deixar correr um carro a trinta quilômetros de velocidade, nas ruas cheias de crianças brincando? É absurdo!”¹⁴⁷

¹⁴⁶ Afonso Schmidt. – *Op. cit.* – p. 58.

¹⁴⁷ Jorge Americano – *Op. cit.* – pp. 198-199. Como será observado adiante, por meio das imagens e notícias selecionados, a preocupação com as crianças diante das mudanças ocorridas no trânsito da cidade por conta da chegada dos automóveis não era, de forma alguma, injustificada. Outras informações importantes a respeito da dificuldade no estabelecimento de datas mais exatas para o início da circulação dos automóveis pela cidade pode ser observado no trabalho de Marco Antonio Cornacioni Sávio: “O início da história do automóvel em São Paulo é motivo de alguma controvérsia. Muitas são as datas apontadas como sendo a data [da] chegada do primeiro veículo automotor ao município (...). No entanto, o marco oficial para [a] chegada do automóvel em São Paulo é o ano de 1900, quando o primeiro veículo automotor, de propriedade de Henrique Santos-Dumont, é registrado junto à Prefeitura do município.” – *Op. cit.* – pp. 183-184.

Em 1912, alguns anos depois da chegada dos automóveis na cidade, os anúncios impressos em São Paulo sobre os automóveis expressavam uma certa uniformidade de expectativas, orientadas num discurso direcionado comum. No caso dos *Studebaker* que aparecem ilustrados na imagem anterior, os adjetivos – peças fundamentais no jogo da propaganda – cumprem papel importante no direcionamento de expectativas, fornecendo algumas pistas sobre o ambiente urbano em que esses carros circulariam¹⁴⁸.

As ilustrações de dois modelos diferentes do mesmo fabricante “cercam” o texto que disserta a respeito do produto em questão. Ao lado da descrição do modelo e de sua potência mensurada em cavalos, surgem descrições sugeridas de função (“carro de turismo”) ou adjetivadas (“veloz e elegante”). Os carros são ilustrados de “perfil”, uma estratégia comum em ilustrações de automóveis no período, pois alonga-se a dimensão horizontal do produto, oferecendo aos olhos do leitor uma experiência visual mais próxima da experiência que este poderia viver nas ruas, reconhecendo o carro lateralmente em sua passagem. Posto de lado, sugere-se ainda volume e estabilidade, atributos essenciais para se atingir a confiabilidade preconizada pelos anúncios.

A confiabilidade, aliás, talvez seja um dos atributos mais valorizados em engenhos mecânicos desta natureza. Não bastasse o fato de o automóvel ainda ser um veículo muito recente e imprevisível em suas possibilidades, a própria cidade de São Paulo, como se poderá verificar nas entrelinhas do comercial e também na observação das imagens posteriores, não se

¹⁴⁸ A esse respeito, são bastante esclarecedoras as idéias expostas por Jean Baudrillard em seu ensaio “Significação da publicidade”, encontrado – entre outros textos de interesse sobre a constituição da cultura de massas industrial – no livro organizado por Luiz Costa Lima – *Teoria da Cultura de Massa*. – São Paulo: Paz e Terra, 1996. Mais além, vale a referência ao arguto artigo de Ulpiano Toledo Bezerra de Menezes – “O fôgo da *Société Anonyme du Gaz*: sugestões para uma leitura histórica de imagem publicitária.”, publicado no número 21 de *Projeto História – Histórias e Imagem*. – São Paulo, novembro de 2000. – pp. 105-119.

configurava como o espaço mais estável (ou confiável) para a circulação segura de veículos de velocidade.

De início, esses carros realizam uma proeza: “deslisam” pelas ruas extremamente irregulares de São Paulo. No caso de certos trechos – em dias de menor movimento – das adjacências do Triângulo, ou em avenidas como a Paulista ou a Angélica – mais uniformes e “bem cuidadas” do que a média das ruas da cidade – a promessa até poderia se realizar, mas certamente não seria exatamente o que se poderia verificar ao se tomar a cidade como um todo.

O efeito pretendido – deslizar – somente poderia ser alcançado por meio de amortecedores de boa qualidade. Não se fala em amortecedores em momento algum, mas o leitor pode ser levado a neles pensar por um outro elemento que reforça a primeira qualidade assinalada: esses automóveis não produzem ruídos. No anúncio, o ruído é sinal de dois inconvenientes. O primeiro, refere-se aos ouvidos: os ruídos produzidos pelos automóveis no tráfego da cidade incomodam as pessoas. O segundo, refere-se ao nível tecnológico, num jogo fetichista já bastante desenvolvido: ruídos “desagradáveis” (“CHUCK, CHUCK, CHUCK”) são próprios de veículos “antiguados”, o que não é o caso dos *Studebaker* anunciados. Os *Studebaker* não são apenas veículos novos: eles deslizam pelas ruas, não produzem ruídos e são superiores aos automóveis encontrados no momento pela capital.

O argumento da diferença é fundamental para a estabilização de uma outra mensagem importante contida no anúncio, e revelada mais diretamente na segunda parte do texto que o acompanha. “Silenciosos, economicos e elegantes” são adjetivos atribuídos aos modelos que auxiliam no direcionamento do público consumidor sugerido. Silêncio e economia são atributos positivos que contribuem para que a elegância aja como principal vínculo afetivo na virtual aquisição de um automóvel. Os carros, em si, não são elegantes; o são aqueles que os possuem, ocorrendo aqui uma operação também bastante conhecida de confusão intencional entre produto

e consumidor: sugere-se a continuação da “elegância” do proprietário nas escolhas que ele faz por produtos tidos como elegantes.

As qualidades do produto o tornam apropriado para três grupos. A elite, “naturalmente” elegante, e principalmente por se tratar de um produto caro, nada acessível à população como um todo¹⁴⁹. Os comerciantes, que se não pertencerem ao primeiro grupo, podem atingir essa meta pelo sucesso de seus negócios (e o automóvel seria aqui uma espécie de “porta de entrada” para a pretendida situação). E os *sportsmen*, muitos deles também pertencentes ao primeiro grupo, mas aqui citados como um signo de referência ao caráter aventureiro, arriscado, masculino e sedutor do controle de uma máquina simultaneamente elegante e veloz.

Manter o controle numa situação de velocidade extremada é um desejo claramente associado aos automóveis, um dos principais agentes materializadores da euforia pela velocidade no ambiente urbano. Atingir velocidades altas seria, em si, algo próprio aos *sportsmen*, que participavam de corridas pelas várzeas da cidade e cidade vizinhas à capital. Mas o automóvel possuía ainda um aspecto de natureza estética e econômica de fundamental importância: era a expressão direta da “elegância” (e da riqueza, o que implica em posição social) de seu proprietário; e todos esses atributos precisavam ser exibidos, postos diante dos olhos do público;

¹⁴⁹ O escritor Amadeu Amaral, na deliciosa crônica “O Bonde”, compara os bondes – veículos que permitem a contemplação das coisas e a observação dos tipos humanos – e os automóveis – tidos por ele como vilões: “[a] rapidez posta a serviço dos que não têm que fazer! A faculdade de deslocamento veloz em posse dos que menos razão teriam para correr! (...) O automovel é o veículo dos que fogem a si mesmos (...) Qual a causa dessa febre de pressa? Vaidade material, exteriorização do centro de gravidade psíquica. Depois, gosto puro de velocidade, pendor infantil reencontrado na idade madura – prazer de um tropel de sensações, dominado pela sensação central e capitosa de sêrmos uma vertigem que vòa através do delírio das coisas. Tudo maneiras novas de embriaguez. O automóvel vem da mesma prateleira que o Whisky, o tango e a morfina (...) [E depois de exaltar longamente o bonde como veículo promotor da sociabilidade, ao contrário do automóvel, categorizado pelo narrador como a mais pura expressão do egoísmo e da superfluidade, este encerra a crônica, com a ironia e a inversão de sentidos característicos:] No cabo de tudo, se eu ainda dispusesse de algum dinheiro sobranete, compraria um automovel, ou mesmo uma dessa máquinas que se assemelham a um automovel” – Amadeu Amaral. – *Op. cit.* – pp. 13-18.

nesse último caso, nada melhor do que um evento muito popular na cidade nos primeiros quinze anos do século XX – os “corsos”:

“Vida Mundana – O Corso na Avenida

O grande sucesso da semana foi incontestavelmente o curso de carruagens na bella avenida Paulista, que apresentava encantador aspecto.

Os jardins e sacadas dos palacetes que ladeiam a fidalga via e seus largos *trottoirs* estiveram recheiados de graciosas senhoritas, elegantes senhoras, guapas meninas e garbosos cavalheiros.

Pela avenida passavam numerosos automoveis, charettes, landaus, victorias, e alguns cavalheiros e amazonas, cyclistas etc.

Pena foi que a prefeitura não se tivesse lembrado de mandar irrigar a Avenida.

Além disso a irrigação é uma cousa tão onerosa aos cofres municipaes que mais vale a pena occupar-se com os negócios menos dispendiosos como o theatro municipal [inaugurado no ano anterior, depois de alguns anos de obras que pareciam intermináveis], as demolições, a construcção de palacios etc.

Foram vistos nas avenidas os seguintes automoveis, pela lista do ‘Commercio de S. Paulo’: 1 – 12 – 193 – 79 – 298 – [segue uma lista com mais de setenta placas, além dos que não foram regsitrados pela reportagem local] (...)”¹⁵⁰

A avenida Paulista assistia ao finais de semana aos “corsos”, ou desfiles de carros. Os proprietários, seus filhos em idade para dirigir, ou motoristas contratados levavam as famílias e os amigos nos carros abertos para um desfile público, uma espécie de “piquenique sobre rodas”. Um evento social, devidamente coberto pelos jornais e comentado pela cidade, principalmente nas colunas sociais. A exibição da riqueza e das “boas relações” era a nota desses encontros automobilísticos por onde desfilavam as pessoas da sociedade; e, de vez em quando, seguindo sutilmente a vocação expressa n’“O Pirralho” de exhibir os aspectos menos desejáveis da cidade, o

¹⁵⁰ Coluna social e de variedades assinada por Jayme da Gama. “O Pirralho”, número 22, 06/01/1912. – p. 15.

próprio colunista deixava escapar algumas reclamações referentes à necessária irrigação da avenida, cuja não-realização é apontada pelo desfecho irônico da coluna.

Nas páginas do próprio “O Pirralho”, pouco mais de dois meses depois da publicação da coluna de Jayme da Gama, outro colunista, o célebre Juó Bananére, aponta para o que considera a conjuntura que resultou na aquisição de automóveis por um determinado grupo da sociedade:

“Oggi io tegno da cuntá p’ro signore a storia du caffè, che é quella robba maise nera du garvó, che si cugina c’ao aqua firveno e disposa si dexe pagá un teston no Guarany. Tutto os mondo gusta u caffè. Io inveiz no, perché u caffè si dexe ficá a genti tutto nero. (...) Também quellos uominos che pranta u caffè pur causa da vendê p’ro Guarany, si xame us facendiere. Us facendiere só tutto os troxa, pur causa che quano o caffè non si pagava né uno ventí a chicrigna stavo tuttós lá inda a facenda e non ténia aramo né per acumperá fijó, né arroso, né os pon intaliano. Disposa u caffè fico maise caro e aóra illos pensa chi te u ré inda a pansa. (...) Aóra só tuttós ricco, istus facendiere indisgraziato e non si dexe maise andá no garadura¹⁵¹], pur causa che tuttós cumpraro intomobile.”¹⁵²

Mesmo que anarquicamente, Juó Bananére traça um quadro rápido da ascensão social e econômica dos cafeicultores paulistas no início do século XX em São Paulo. O café – que possui propriedades *sui generis* (“u caffè si dexe ficá a genti tutto Nero”) – foi responsável, quando de sua alta no mercado, pela ascensão social dos fazendeiros, caracterizados negativamente pelo narrador. Os fazendeiros, recentemente enriquecidos, “pensa chi te u ré inda a pansa”, não circulam mais nos bondes, veículos coletivos; isolam-se em seus automóveis recém-adquiridos, tão criticados por Amadeu Amaral, como visto anteriormente. O automóvel, portanto, para além de símbolo da ascensão social nesta conjuntura, é também um sinal do processo de

¹⁵¹ Ou “caradura”, nome dado pela população aos bondes que transportavam trabalhadores (bondes populares). Muitas vezes, eram os bondes antigamente puxados por burros, que agora eram levados à reboque pelos bondes elétricos. Caradura também se tornou um adjetivo, identificado com “sem-vergonhice” ou desfaçatez.

¹⁵² Juó Bananére, “As cartas d’abax’o pigues” – “O Pirralho”, número 33, 30/03/1912. – p. 11.

individualização próprio aos centros urbanos modernos, onde a liberdade de circulação e diferenciação em meio às massas torna-se horizonte para muitos indivíduos¹⁵³.

Oficialmente, o volume de automóveis em circulação pela cidade já estava próximo de mil; mesmo assim, os jornais ainda mantinham uma tradição recente, em voga desde o surgimento dos primeiros automóveis pela cidade, de publicar as placas dos carros em circulação em certos dias especiais, como uma espécie de “coluna social” dos portadores de automóveis¹⁵⁴.

Esse colunismo social automobilístico era mais um sintoma do crescimento paulatino do número de veículos em circulação pelo espaço urbano da cidade nesses primeiros anos do século XX, e outros registros do período permitem vislumbrar os descompassos gestados pela presença dos automóveis e pela dificuldade em se adaptar a cidade e mesmo os próprios veículos aos novos ritmos impostos pelas mais recentes tecnologias:

¹⁵³ Conforme exposto, entre outros autores, por Elias Canetti, em *Massa e Poder*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1995. O autor rastreia o processo de surgimento das massas na segunda metade do século XIX europeu, prolongando-o em seus atributos até a sociedade européia da primeira metade do século XX. Além disso, Canetti produz uma extensa e curiosa tipologia das massas urbanas: são “abertas” e “fechadas”; “rítmicas” e “estanques”; “lentas” e “velozes”; são massas de “acossamento”, de “fuga”, de “proibição”, de “inversão” ou “festivas”, e etc., possuindo também características encontradas pelo autor nos fenômenos naturais (de erupções vulcânicas, à chuva noturna; de formigueiros ao tremular do fogo). A tipologia, no caso de Canetti, é colocada à serviço da metaforização do fenômeno de massas, relativamente recente na época em que o autor escreve (pouco antes da Segunda Grande Guerra).

¹⁵⁴ Como pode ser notado em artigos como “O Corso na Avenida” na seção “Vida Mundana” de “*O Pirralho*”, número 22, 06/01/1912. – p. 15. Logo após a conclusão do texto, o autor lista os números das “principais” placas presentes no acontecimento. Pode-se observar ainda outras referências no artigo à poeira que demanda irrigação da Avenida Paulista, local onde se realizava o corso, o desfile de automóveis. Cabe ainda citar, do mesmo artigo, uma nota irônica: “(...) a irrigação é uma cousa tão onerosa aos cofres municipais que mais vale a pena ocupar-se com os negócios menos dispendiosos como o teatro municipal [inaugurado em 1911], as demolições, a construção de palácios etc.”. O volume de carros oficialmente em circulação encontra-se numa listagem presente nos anexos. Vale notar que se os carros “oficiais”, emplacados, podem ser contados, os “não-oficiais”, ilegais, em grande quantidade, não estão presentes nas estatísticas, representando inclusive um problema a mais nos acidentes em que não podiam ser identificados com facilidade.

Imagem 21 – “O Pirralho” – número 71 – 21/12/1912 – página 15¹⁵⁵.

No anúncio da “Companhia Nacional de Seguros” a imagem cumpre um papel interessante. Ao invés de se empregar uma imagem que sugerisse diretamente a estabilidade ou a segurança, o autor do anúncio apela para uma estratégia tão perigosa quanto potencialmente eficaz: o que se ilustra na imagem – um choque frontal de carros em plena rua – é justamente a situação a ser evitada, indesejável. Os carros representados, completamente inutilizados pelo choque, cumprem a função de somar-se à visível indignação do motorista à direita (ampliada pelo recurso ao chapéu flutuante, já explorado). O anúncio em si, separado à direita da imagem indesejável por dois pares de pequenas hastes, cumpre o papel, citando os “accidentes”, de evidenciar a possibilidade de um choque desse gênero ocorrer, mas o seguro seria a garantia de – ao menos – uma perda menor no investimento vultoso representado pelo automóvel. Exibir a

¹⁵⁵ “**Companhia Nacional de Seguros** – Sobre vidros e accidentes / Seguros de AUTOMOVEIS / Sede: Largo do Thesouro, 5 / S. PAULO / Succursal: Rua S. José, 93 / Rio de Janeiro / Informações e prospectos serão, gratuitamente enviados a quem pedir os á Cia. Nacional de Seguros” A versão integral da página a qual pertencia a imagem está reproduzida na seção “Anexos”, **Imagem 21-B**, página 185.

situação, em si, acaba sendo a melhor estratégia para se vender o produto anunciado: ele não previne o acidente, mas salvaguarda o investimento do proprietário.

O anúncio em questão surge num cenário urbano pleno de acidentes com veículos de todos os tipos. Os automóveis seriam os mais recentes componentes deste quadro urbano, palco do imprevisível e do descontrolado, em oposição ao controle e à segurança que se esperava da condução e posse de um automóvel:

“Desastres

À 1 hora e meia da tarde de hontem, na rua Direita, o peixeiro João Bronetti, de 39 annos de idade, foi atropelado pelo automovel n. 405, recebendo varias contusões pelo corpo.

A victima do desastre foi socorrida pela assistencia policial.

O chauffeur evadiu-se.

(...) O menor João Mariaio, de 10 annos de idade, morador á rua dos Immigrantes, 137, foi hontem atropelado por um vehiculo na rua Mauá, machucando-se na perna esquerda.

Foi socorrido pela assistencia policial.”¹⁵⁶

Assim como já observado com relação aos bondes elétricos, os automóveis também faziam vítimas freqüentes em acidentes de trânsito, e esse número foi crescendo a partir da segunda metade da década de 1900. Acidentes como os descritos acima se tornam comuns, e as seções de desastres dos jornais procuram encerrar a narrativa com uma conclusão – colhida, preferencialmente, nos registros policiais diários – a respeito dos destinos das vítimas e dos motoristas, no mesmo padrão empregado nas descrições dos acidentes com os bondes elétricos. No caso aludido, o motorista fugiu diante da iminência de ser preso em flagrante pelo crime de atropelamento e por não ter se dignado a socorrer a vítima. No caso da segunda nota, a vítima é uma criança. Na leitura das referências a acidentes nos jornais da época, as crianças são

¹⁵⁶ “O Estado de São Paulo”, sexta-feira, 05/01/1912. – p. 5.

decididamente as que mais se envolvem em acidentes pela cidade. Ao menos, os jornais apelam bastante para o potencial chocante relacionado ao atropelamento de uma criança:

Atropelamento

Na rua Amaral Gurgel um menino é atropelado por um vehiculo, ficando gravemente machucado

Hontem, depois das 7 horas da noite, um vehiculo que por alli transitava em vertiginosa carreira e que não foi visto por pessoa alguma, de modo a explicar a sua especie, atropelou o menino João Giordano, de 6 annos de idade, que atravessava a rua de um para outro lado.

Em consequencia desse desastre, o menino recebeu extensos ferimentos na cabeça, com descollamento do couro cabelludo, além de outros pequenas lesões pelo corpo.

O menino, que foi logo soccorrido e removido para a policia, não sabia explicar se havia sido apanhado por automóvel, carroça ou carro de praça.

No local do acontecimento, compareceu logo o delegado do districto, sr. dr. França Carvalho, de serviço na Central e os medicos drs. Raul Sá Pinto e Pedro Nacarato.

Depois dos curativos que recebeu da assistencia, o menino João Giordano foi removido para o seu domicilio, á rua Amaral Gurgel, 27.

Sobre o facto foi instaurado inquerito, nada porém, tendo conseguido a policia para descobrir o vehiculo que atropelou a criança.”¹⁵⁷

O veículo, que descia em “vertiginosa carreira”, “não foi visto por pessoa alguma”, deixando apenas uma vítima de seis anos de idade, atropelada no início da noite. Nas colunas diárias, constantemente, recorria-se ao excesso de velocidade como explicação imediata para o acidente, mas também como recurso dramático para apontar sua gravidade para os envolvidos, mobilizando no leitor tanto a atenção para a recorrência de tais eventos como também uma certa morbidez que se pode notar nos adjetivos e outros recursos empregados nos textos presentes nas ditas colunas. As seções de desastres, acidentes, queixas, reclamações e demais desvios inscreviam-se sempre nas primeiras páginas, com legendas e localização de fácil acesso, o que sugere – para além da organização editorial dos periódicos que as veiculavam – uma estratégia de

facilitar o acesso do leitor a um assunto de interesse. As descrições por vezes pormenorizadas dos ferimentos e dos choques, em si, pareciam ser ingredientes fundamentais nas narrativas de acidentes de trânsito, assim como as providências legais posteriormente tomadas pelas autoridades constituídas. O poder público, aliás, também surgia nas mesmas seções de reclamações, cobrado diretamente por sua insuficiência como regulador do espaço público e pela má conservação das ruas; um co-responsável, portanto, pelo estado de coisas observado pelos leitores:

“Queixas e reclamações

Moradores da rua Lavapés, escrevem,nos, queixando-as da velocidade com que por alli passam os autos-transportes.

Vehiculos pesados, na impetuosidade com que rodam, atiram toda a lama acumulada para as fachada dos predios.

Mas nem só os predios soffrem estes prejuizos. Os transeuntes tambem. Ha pessoas que ficam com as roupas em misero estado.

Faz-se, por isso, mister que os referidos autos, ao menos em dia de chuva, caminhem com menos velocidade, evitando a continuação dos estragos nas fachadas dos predios.”¹⁵⁸

“Queixas e reclamações

Um nosso assignante, do Braz escreve-nos, pedindo que chamemos a atenção da policia para a furia com que rolam por aquelle bairro os automoveis, furia que tem determinado um sem numero de desastres.

Ha posturas especialmente feitas para regularem a marcha desses vehiculos. Vê-se, porém, que os chauffeurs não as respeitam e conduzem os autos á mercê dos seus caprichos.

A pessoa que nos escreve já por duas vezes correu o imminente perigo de ser apanhado por um desses vehiculos.

Entanto, em nenhum desses momentos encontrou uma praça de policia a quem pedir providencias para os contraventores da lei.”¹⁵⁹

¹⁵⁷ “O Estado de São Paulo”, sexta-feira, 24/02/1912. – p. 7.

¹⁵⁸ “O Estado de São Paulo”, sexta-feira, 23/02/1912. – p. 5.

¹⁵⁹ “O Estado de São Paulo”, terça-feira, 27/02/1912. – p. 5.

Os idosos também eram presença constante nas descrições de acidentes e atropelamentos.

Em alguns casos, como no seguinte, demorava-se dias para se descobrir a identidade da vítima:

“Apanhado por um automovel

Um automovel, em excesso de velocidade, na rua Paraíso, apanhou um desconhecido deixando-o mortalmente ferido.

Na rua do Paraíso, approximadamente ás 9 horas e um quarto da noite de hontem, um automovel quer por alli transitava em grande velocidade, apanhou um homem deixando-o horivelmente machucado.

O guarda do posto accudiu logo, mas o automovel continuou na sua marcha veloz até se perder de vista e sem que fosse possivel descobrir-lhe o numero.

A victima, que é um pobre sexagenario, foi encontrado em prostração, fóra de si, e com horriveis e extensas feridas pelo corpo e ainda com as costellas do lado direito fracturadas.

O sr. dr. França Carvalho, delegado de serviço na Central esteve no local, acompanhado do medico legista sr. dr. Pedro Nacarato, e do medico da assistencia sr. dr. Raul Sá Pinto, que prestou os primeiros soccorros ao infeliz.

Depois do exame, a victima, que continuava sem fala, foi removida para o Hospital da Misericordia, onde até ás 3 horas da madrugada ainda não tinha recobrado os sentidos.

A sua identidade não foi reconhecida, constando apenas que se tratava de um chacareiro.”¹⁶⁰

Descrição do acidente e dos ferimentos, omissão de socorro, fuga do motorista, encaminhamento da vítima e ações empreendidas pelas autoridades fazem, portanto, parte do padrão narrativo observado nas notas sobre os acidentes automobilísticos no período. Recuando-se alguns anos, mesmo com uma quantidade relativamente muito menor de veículos em circulação, a gravidade da ameaça pública representada pelos automóveis não era nada desprezível, chegando mesmo a se apresentar duramente em registros visuais como os apresentados a seguir.

¹⁶⁰ “O Estado de São Paulo”, sexta-feira, 24/02/1912. – p. 7.

Imagem 22 – “A Arara”, 25/02/1905. Autoria não identificada¹⁶¹.

Em “O terror da meninada”, o chargista desenha o espaço público – pontuado pela sugestão das silhuetas recortadas dos edifícios ao fundo – empregando uma sobreposição de planos. Com o céu azul do fundo contrastam as figuras contornadas em branco, as principais dispostas na rua de cor neutra. São seis as figuras humanas representadas. As três primeiras, ocupam lugar em um automóvel, que se desloca diretamente do horizonte para o primeiro plano. As marcas do movimento ficam na fumaça preta espiralada expelida pelo veículo e, indiretamente, na reação das figuras que ocupam o primeiro plano. Dentro do automóvel, dois

¹⁶¹ “O terror da meninada”

homens – da esquerda para a direita¹⁶², o chauffeur¹⁶³ e um acompanhante –, ambos com expressão plácida; atrás deles, uma senhora, com uma expressão que sugere uma postura diferente da dos homens: no desenho, o chargista parece indicar preocupação em sua fisionomia, como se ela olhasse diretamente à frente, por sobre os ombros dos homens no veículo, direcionando – por sua vez – os olhos dos próprios leitores para a cena no primeiro plano da imagem.

Três crianças, em desabalada corrida, procuram fugir do que parece ser o “terror” sugerido no título da imagem. A primeira delas, mais próxima do carro, está encolhida, virada para a lateral da rua. Fica difícil definir, neste caso, se trata-se do instante imediatamente anterior à fuga, ou de uma queda, da qual resultaria um desastre inevitável. Algo semelhante ocorre com a segunda criança, que pode se encontrar tanto em queda livre, ou mesmo jogada ao chão, estendida, igualmente à mercê do automóvel que se aproxima. Com o rosto virado para o leitor, a dramaticidade da cena fica mais concentrada na expressão do seu rosto do que na da figura anterior. A última criança, que concentra em si a maior carga deste apelo dramático contido na charge, ainda está de pé, com o tronco deslocado para a frente – uma sugestão de movimento veloz, aumentada pelo recurso de fazer “desaparecer” uma das pernas como indicação da corrida. O chapéu que fica para trás e o movimento da casaca completam a sensação do movimento relacionado à fuga. No rosto, a boca escancarada e as sobrancelhas franzidas denotam, por fim, o “terror” que acomete a “meninada”: bocas abertas e mãos estendidas para o vazio são um prenúncio do desfecho possivelmente funesto da situação.

¹⁶² Vale notar que o automóvel ainda possuía direção orientada pela chamada “mão inglesa”, dado que os veículos eram todos importados, e não havia se estabelecido até aquele momento um padrão ou legislação de trânsito para regular essas características dos automóveis em circulação pela cidade.

¹⁶³ Discriminado pelo chapéu típico da categoria de motoneiros e motoristas no período, observável em outros registros.

Como citado anteriormente, os acidentes envolvendo crianças, assustadoramente comuns nos anos seguintes, mesmo neste ano de 1905 já se revelavam, ocasionalmente, dividindo espaço nas colunas de desastres com os “perigosos” bondes da Light:

“Atropellada por uma carroça

A menor Anna Santi, de 10 annos de idade, hontem, á tarde, quando brincava em frente á casa de seus paes, á avenida Rangel Pestana, foi atropellada por uma carroça que alli passava, guiada pelo italiano Miguel Peduto.

O carroceiro foi preso e a criança medicada numa pharmacia proxima, de um ferimento que recebeu no pé esquerdo.

Apanhado por um automovel

Hontem, ás 6 horas da tarde, approximadamente, o automovel n. 19, que transitava pela avenida Tiradentes, guiado pelo Sr. Armando Penteado e conduzindo ainda os srs. Eduardo Chaves e Cicero Prado, apanhou nas proximidades da rua Rodrigo de Barros, o menor Ernesto Zanone, de nove annos de idade.

A criança, ficando sob as rodas do vehiculo, recebeu ferimentos no peito, nos braços, no ventre e na cabeça, fallecendo momentos depois.

O sr. Armando Penteado¹⁶⁴ foi preso em flagrante e conduzido para o posto policial da Ponte Pequena.

Examinou o cadaver da criança o medico legista, sr. dr. Xavier de Barros,, que deu como causa mortis o esmagamento do craneo.

Desastre e morte

No hospital da Santa Casa de Misericordia falleceu na manhã de hontem o infeliz menor Modesto Fernandes, de 10 annos de idade, filho do espanhol Ventura Forte, residente no bairro do Pary.

Modesto, conforme noticiámos, foi apanhado ante-hontem, ás 2 horas da tarde, na avenida Rangel Pestana pela carroça do portuguez José de Oliveria Ribas.

¹⁶⁴ Armando Álvares Penteado, membro da abastada família dos Álvares Penteado, protagonizaria mais de um acidente do gênero nesses primeiros anos do século XX. Ao final, o desfecho era sempre semelhante ao observado no mesmo jornal, pouco mais de uma semana depois: **“Apanhado por um automovel** – A mãe do menor Ernesto Zanone que no dia 17 do corrente foi morto pelo automovel n. 19 do sr. Armando Penteado, desistiu da acção judiciaria que ia mover contra aquelle senhor. A razão da desistencia explica-se por um escriptura hontem lavrada no cartório do 4º tabellião de notas pela qual o sr. Antonio Alvares Penteado doou aquella senhora a quantia de quinze contos. Em vista disso ficou rescindido o contrato feito com os srs. drs. Anthero Bloem e Ulysses Coutinho, advogados da causa, submetendo-se a mãe do menor á multa a que se obrigara em caso de rescisão.” – “O Correio Paulistano”, sábado, 26/02/1905. – p. 4. – Além dos indícios subliminares do autoritarismo presente nas relações sociais (os que cometiam um crime dirigindo os automóveis livrariam-se do problema indenizando os familiares das vítimas), a mãe da vítima chegava à situação limite de ter de pagar uma multa por suspender o processo sobre o falecimento trágico do próprio filho!

O cadaver foi transportado para o necroterio do Araçá, e alli autopsiado pelo medico legista sr. dr. Arthur de Castilho, que deu como causa-mortis um violento choque traumatico.”¹⁶⁵

Como já mencionado, as crianças estiveram constantemente envolvidas como vítimas em acidentes de trânsito, atropeladas seguidamente por carroças, bondes ou automóveis. O apelo à figura infantil obedecia aparentemente a duas razões: como vítimas, amplificariam ainda mais a indignação potencial com os acidentes e o choque diante das situações de mutilações e mortes. Além disso, do ponto de vista simbólico, representariam o futuro, “a cidade” dentro de alguns anos, os herdeiros do “agora”. Mais uma vez, a cidade de São Paulo é colocada como um espaço em que sequer um bom futuro pode ser garantido:

¹⁶⁵ “O Correio Paulistano”, sábado, 18/02/1905. – p. 2.

Imagem 23 – “A Arara”, 25/02/1905. Autoria não identificada¹⁶⁶.

Na charge sem título, procura-se pela triste legenda “Crianças que riem e crianças que choram”. Nela, o que imediatamente salta aos olhos, é o vermelho “sangüíneo”, que preenche boa parte do espaço visual (fundamentalmente os carros e o fundo da imagem), coloração importante para a produção dos efeitos dramáticos ambicionados (e mencionados na própria legenda). Na parte superior da imagem, alternam-se crânios compostos com o símbolo da morte e crianças, colocadas dentro de redomas, para proteção / conservação. Logo abaixo, a cena que toma boa parte do espaço visual da imagem: numa infinidade de crânios amontoados – que inclusive decoram a parte dianteira dos carros em circulação, como uma espécie de “batismo macabro” –, automóveis circulam desordenadamente, curiosamente dirigidos alternadamente por

¹⁶⁶ “Crianças que riem e crianças que choram”

crianças e adultos. Aparentemente, em vista dos atropelamentos correntes, não parece fazer diferença a idade ou a inabilidade das crianças para dirigir: os motoristas, em geral, portam-se como crianças. E o volume de carros em circulação no ano de 1905, oficialmente, não passava de 20, o que significa que neste início da expansão automotiva na cidade, o espaço, os motoristas, os pedestres e a legislação não estavam minimamente preparados para lidar com as novas condições impostas pela circulação de automóveis, o que resulta num quadro tétrico a pronunciar um futuro não muito diverso.

É interessante notar que as rodas dos veículos, os crânios em exposição, a poeira, a fumaça e os motoristas são da mesma coloração clara. Sempre se pode pensar na limitação técnica das impressões litográficas em cores, mas não há como desprezar o efeito produzido: o eixo rodas – crânios – poeira e fumaça – motoristas está, visualmente, evidente. Ao leitor, como deveria ocorrer em muitas imagens do gênero, a charge quase impossibilitava um riso que não fosse aquele “riso nervoso”, aflitivo diante deste cenário de aspecto trágico.

A modernidade compulsória que se impunha à cidade, portanto, tinha revelados, muitas vezes, cotidianamente nas páginas dos periódicos seus aspectos mais sombrios e inauditos. A essa face inegavelmente sombria da urbanização, somavam-se também registros de conteúdo diverso, onde as incontínuas do progresso eram exploradas em outras frentes:

Imagem 24 – “Almanak da Antártica” – 1905, página 216. Autoria: Phoca¹⁶⁷.

Na charge acima, deslocando-se diagonalmente para a esquerda num cenário de plano aberto, um automóvel ocupado por duas pessoas deixa atrás de si a combinação de fumaça e poeira características do deslocamento dos veículos ilustrados. Pela disposição das figuras em cena, a impressão que se tem é de que o foco da narrativa se desloca para a parte posterior do veículo, tomada pela fumaça que circunda uma terceira figura humana. Pelo gesto realizado com a mão – tampar o nariz – sugere-se se tratar do narrador, autor das palavras dispostas na legenda

¹⁶⁷ “**Progresso incompleto** – Que o automovel é um grande progresso, isso lá é; mas o que não há meio de progredir é... o modo de fazel-o caminhar, sem exhalar tão mau cheiro!” O “Almanak Antarctica” era uma publicação de iniciativa particular anual da Companhia Antarctica, indústria de bebidas.

da imagem. Reconhece-se o progresso representado no automóvel, juntamente com os malefícios advindos desse progresso. “Progresso incompleto” é uma referência difusa – possivelmente – às discussões em curso a respeito dos “melhoramentos”, dos sinais de “adiantamento” porque teoricamente passava a cidade de São Paulo numa época em que transformações cada vez mais aceleradas se colocavam em marcha.

Anos depois, mais uma vez no início da segunda década do século XX, retornava-se ao cenário em que o “progresso incompleto” fazia-se mais presente do que nunca, pois continuavam a acontecer, sempre em escala progressiva, inúmeros acidentes de trânsito. Além de todas as razões já explicitadas, as notícias da época davam conta também da marcante imprudência dos motoristas em ação pela cidade:

“Desastre de automovel

Hontem, pouco antes de meio-dia, o chauffeur L[?]¹⁶⁸dorio Novaes, conduzindo o automovel n. 211 com excessiva velocidade, ao entrar no viaducto, em consequencia de sua precipitação, saindo da ‘mão’ esteve na imminencia de ser apanhado por um bonde.

De momento, compreendendo a imprudencia practicada, o chauffeur desviou a machina e galgou o passeio do viaducto, indo de encontro ao gradil, depois de apanhar um transeunte que ficou gravemente machucado.

A victima, o syrio ‘Amad Mamad, morador á rua Vinte e Cinco de Março, 233, foi pisado por uma das rodas, ficando com uma fractura exposta da perna esquerda, em seu terço inferior.

O desastrado chauffeur foi preso em flagrante e conduzido á repartição Central da Policia, onde o quarto delegado auxiliar mandou lavar o respectivo auto, para inicio do processo que o mesmo terá de responder.

Amad foi logo socorrido pela assistencia e depois de exame de corpo de delicto, removido para o hospital da Misericordia, tendo sido considerados graves os ferimentos que recebeu.”¹⁶⁸

¹⁶⁸ “O Estado de São Paulo”, sábado, 17/02/1912. – p. 8.

A conhecida imprudência geralmente atribuída aos excessos de velocidade e confiança de carro e motorista, resultava em irresponsabilidade crônica dos motoristas transformada, num registro de 1912 d“O Pirralho”, em uma “simpática” quadrinha:

“Pingos de cera -
Esta a mais nova noticia
Que trazem os matutinos:
Anda ahi dona Policia
Prendendo os auto-assassinos.

Nada mais de correria
Muita cautela e esperteza
Matar só póde hoje em dia
Quem mata em auto defesa...”¹⁶⁹

O criativo e virulento recurso ao jogo presente em “auto-assassinos” e “auto defesa” resulta num mosaico de referências a possíveis relações espúrias entre a polícia e os motoristas criminosos, ou numa sugestão de que a polícia demorou demais para começar a fazer o que há muito deveria ter sido levado a efeito. No mesmo ano, alguns meses antes, em plena capa d“O Pirralho”, e em uma dentre tantas imagens de mesma temática, Voltolino também aborda o tema recorrente da imprudência dos chauffeurs paulistanos:

¹⁶⁹ “O Pirralho”, número 71, 21/12/1912. – p. 16.

Os chauffeurs da elite

CONTINENCIA Á POLICIA

Imagem 25 – “O Pirralho”, número 43 – 01/06/1912, página 01. Autoria: Voltolino¹⁷⁰.

Numa cena de desenho visualmente simples, uma referência significativa: em meio à fumaça ou poeira, o motorista em pose gaiata, faz “continência à polícia”. A perna fora do lugar devido é apenas o primeiro dos traços da irresponsabilidade evidente: o motorista sequer olha pra

¹⁷⁰ “Os chauffeurs da elite – Continência á policia”. Não assinada. Provável autoria de Voltolino. Trata-se da capa do referido número de “O Pirralho”, reproduzida integralmente em “Anexos”, **Imagem 24-B**, página 186.

frente, sorrindo e tirando uma das mãos do volante para, num gesto de palma aberta, dar um adeus provocativo para aqueles que ficam para trás. Ao final, a irresponsabilidade leva à impunidade: o que efetivamente ocorria com os motoristas infratores em ação pela cidade. Pelos dados observados, as prisões em flagrante ocorriam na medida do possível, e os motoristas eram classificados como criminosos. No entanto ainda por essa época, os automóveis eram de propriedade de empresas ou de indivíduos abastados, muito bem-relacionados. Quando os proprietários não dirigiam, contratavam motoristas para fazê-lo, e as autuações eram resolvidas, muitas vezes, por meio das muitas indenizações distribuídas pela cidade. O gesto do motorista que ilustra a capa d'“O Pirralho” é sintomático. Numa cena urbana confusa e nebulosa, o equívoco se tornava a regra: instalava-se uma dúvida – dar de ombros e desaparecer em alta velocidade, por trás de uma nuvem de poeira, era uma saída ou, no fundo, a única solução?

Considerações finais

“Em Maurília, o viajante é convidado a visitar a cidade ao mesmo tempo em que observa uns velhos cartões-postais ilustrados que mostram como esta havia sido: a praça idêntica mas com uma galinha no lugar da estação de ônibus, o coreto no lugar do viaduto, duas moças com sombrinhas brancas no lugar da fábrica de explosivos. Para não decepcionar os habitantes, é necessário que o viajante louve a cidade dos cartões postais e prefira-a à atual, tomando cuidado, porém, em conter seu pesar em relação às mudanças nos limites de regras bem precisas: reconhecendo que a magnificência e a prosperidade da Maurília metrópole, se comparada com a velha Maurília provinciana, não restituem uma certa graça perdida, a qual, todavia, só agora pode ser apreciada através dos velhos cartões-postais, enquanto antes, em presença da Maurília provinciana, não se via absolutamente nada de gracioso, e ver-se-ia ainda menos hoje em dia, se Maurília tivesse permanecido como antes, e que, de qualquer modo, a metrópole tem este atrativo adicional – que mediante o que se tornou pode-se recordar com saudades daquilo que foi.”¹⁷¹

Talvez sejamos todos – parafraseando Umberto Eco – como viajantes, olhando para a São Paulo da passagem dos séculos XIX-XX por meio de alguns “cartões-postais” antigos muito especiais. Desde o início, o propósito deste trabalho foi o de realizar um exercício aberto de leitura de documentos visuais, mais especificamente, as charges. Ao final, resta uma questão: por meio dessa leitura, o que foi possível recordar daquilo que foi a cidade?

A cidade de São Paulo, localizada em um ponto geográfico estratégico do interior para o litoral, há muito ocupava uma posição como importante ponto de passagem de pessoas e mercadorias. No entanto, as feições da cidade antiga se tornaram progressivamente acanhadas demais para os tempos que se aproximavam, alavancados pelos lucros auferidos no comércio internacional do café paulista. Era necessário modificar esse quadro, “modernizar” a cidade, adaptá-la às novas forças produtivas e ao crescente montante de recursos que ela poderia

¹⁷¹ Umberto Eco, “As Cidades e a Memória” – *As Cidades Invisíveis*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1990. p. 30.

acomodar. O plano de reestruturação da cidade, que nasceu de um acordo realizado em várias etapas pelas elites locais em sua associação com grupos estrangeiros interessados em explorar o potencial de São Paulo, foi praticamente imposto para o conjunto da população.

A chamada “modernidade”, em si, não seria necessariamente danosa, mas a forma como o projeto progressista foi encampado, alijando grande parcela da população do processo, consolidou vários traços marcantes da experiência urbana em São Paulo a partir daquele período. A cidade que se desfazia e reconstruía em obras constantes e cada vez mais velozes, se desfigurava tão rapidamente que acabava por desintegrar também as referências espaciais e temporais de seus habitantes, colocando em jogo a identidade coletiva. É o ritmo alucinante de que fala Juó Bananére em sua já citada hilária (e simultaneamente contundente) referência ao “desaparecimento” das casas que cediam lugar às fábricas no espaço de tempo de um jantar na casa de um amigo.

O discurso a respeito do “progresso” de São Paulo se tornou um grande aglutinador ideológico, que acabou por justificar em grande medida as ações da prefeitura, das elites e das empresas privadas. O progresso parecia ser um projeto exequível para o espaço da cidade, resultando também nos “melhoramentos” propostos para vias públicas, praças, jardins, fontes, edifícios, etc. As charges e os documentos da época exibem um quadro curioso: é certo que as obras estavam sendo realizadas, mas sem um planejamento definido, que levasse em conta os problemas crônicos que o “bota-abaixo” paulistano originaria na constituição física da cidade.

A urbanização de São Paulo nesse período, portanto, parecia tomar vida própria, ignorando por completo a existência e as necessidades dos habitantes. As charges e artigos mostram uma cidade fragmentada, cujas mudanças as pessoas não conseguem incorporar por completo. A cidade ilustrada nas charges – retomando a etimologia do termo – era “exagerada”,

“carregada”, mas até que ponto as situações ilustradas no papel não tinham um vínculo perigosamente próximo dos fatos vividos nas ruas da capital?

Por conta de transformações tão aceleradas quanto inadvertidas, a cidade das charges começa a se tornar “nebulosa”: a poeira, o vapor, a fumaça, as sombras – elementos pertencentes ao cotidiano – se incorporam simbolicamente nessas imagens como signos da ocultação, do disfarce, mesmo da negação. Ao mesmo tempo, o espetáculo das inovações técnicas e dos supostos benefícios delas advindos somam-se à equação. Entre as incoerências observáveis no crescimento dos problemas urbanos na cidade e as luzes ofuscantes do progresso que parecia se avizinhar, os cidadãos obnubilavam-se por completo.

Considerando que as transformações que se procurava promover eram de natureza quase sempre física, o cenário era ainda mais preocupante: entre os últimos anos do século XIX e os primeiros do século XX, a cidade contava com uma esmagadora maioria de ex-escravos e seus descendentes – alijados desde sempre do usufruto da *res publica* – além de imigrantes de diversas partes do mundo – com padrões culturais, lingüísticos e sociais em constante conflito, somados às condições (de início estranhas) aqui encontradas, além dos egressos do interior de São Paulo e do restante do país. Uma parte considerável desta população, recrutada para erigir a “modernização da paulicéia”, participando das obras públicas que alterariam todo o espaço da cidade, ajudaram a transformar São Paulo no verdadeiro “canteiro de obras” tão celebrado nas imagens observadas.

Essas mesmas imagens, contudo, possuíam um forte componente mobilizador, pois afetavam a todos por meio do humor, da linguagem visual simples, e pelo uso de relativamente poucas palavras – considerando-se as altas taxas de analfabetismo verificadas entre a população no período. Esse componente se expressava diretamente por meio da capacidade de síntese arquitetada pelos desenhistas: narrativas em quadros, distorções satíricas dos rostos e corpos das figuras públicas conhecidas, antropomorfização de objetos, idéias e instituições, entre outros

recursos, compunham no jogo urbano, simultaneamente, um atestado do estado de coisas e a proposta para a mudança; distorciam a realidade e apascentavam o absurdo, conferindo à cidade desenhada uma dose incrível e dolorosa de realismo.

Se a reestruturação radical do espaço da cidade se refletiu na perda de parte dos referenciais afetivos nele lastreados por seus habitantes, as charges e os demais documentos permitem igualmente vislumbrar um cenário de esgarçamento das relações entre a população e o poder público constituído: aos poucos, a Light, a prefeitura, o progresso, se tornam grandes demais, distantes demais. As reclamações pelos jornais se repetem, trazendo à baila sempre os mesmos assuntos, e a cidade se vê – por vezes – abandonada pelo poder público; seus habitantes, acabam como coadjuvantes, numa trama em que os buracos nas ruas, a poeira, o prefeito, os bondes, a Light, os fenômenos da Natureza e os automóveis acabam como verdadeiros protagonistas.

No entanto, não seria possível fazer com que a população simplesmente desaparecesse por completo. Um dos sintomas mais candentes dos equívocos cometidos na urbanização da cidade se manifestou, infelizmente, nos corpos e nas vidas dos próprios cidadãos: atropelamentos, mutilações e mortes – como discutido – foram de uma constância assustadora. Todos os dias as seções de óbitos ou as colunas de queixas e reclamações dos jornais em circulação estampavam tais ocorrências, seguida e uniformemente. Pensando-se no número relativamente pequeno de habitantes e veículos que a cidade possuía – numa comparação anacrônica com os números ostentados no futuro – fica patente a hipótese de que a cidade de São Paulo, em determinadas circunstâncias, tinha se tornado uma gigantesca armadilha para o homem comum. Esse caráter

opressivo da experiência urbana paulistana também se insinua nas entrelinhas dos registros observados.

Retornando à questão formulada no início desta seção, se estabelece um conflito. As charges observadas são desenhos de humor, incorporam o riso como ingrediente fundamental de sua composição. Mas a cidade apresentada por essas imagens não é sempre a do riso de tipo leve e descompromissado; propõe-se um riso nervoso, desconfiado, de fazer tamborilar os dedos, do gênero que pode instilar um profundo dilema moral: rir ou chorar?

Produzidas há cerca de cem anos, cada uma das imagens exibidas neste trabalho aborda direta ou indiretamente os problemas encontrados pelos cidadãos de São Paulo no enfrentamento das mudanças pelas quais a cidade passava. Por meio das charges, o leitor enxerga a cidade por um ângulo inevitavelmente instável e parcial, permeado pela linguagem do humor: a cidade desenhada – para além de todos os adjetivos que as imagens de humor podem sugerir – é incontestavelmente um prolongamento de seu modelo.

Por meio das charges, o leitor pode enxergar a cidade que conhece, se recordar da cidade que São Paulo foi e entrever na força do desenho as linhas esboçadas do que a cidade há de se tornar. Planos, projetos, esboços, fracassos e sucessos surgem das pontas dos lápis de muitos artistas do traço, e todas essas cidades fundem-se fugazmente numa só enquanto durar o riso, esse artifício imemorial criado pelos seres humanos, estrada sinuosa mas certa até a memória.

---/---/---

Fontes

Allmanach Illustrado de São Paulo	1903
Almanak da Antártica	1905
Arara	1905
Cigarra, A	1914-1915
Correio Paulistano, O	1895-1914
Estado de São Paulo, O	1895-1914
Lua, A	1909-1910
Parafuso, O	1910-1920
Paulicéa, A	1896
Pirralho, O	1911-1918
Ronda, A	1908
São Paulo Illustrado	1903-1904
A Vida Illustrada	1899

Bibliografia

1. Sobre charges e caricaturas;

- BELUZZO, Ana Maria de Moraes. – *Voltolino e as Raízes do Modernismo*. – São Paulo: Marco Zero, 1991.
- CARVALL (Org.) – *Belmonte: 100 anos*. – São Paulo: Editora Senac, 1996.
- COTRIM, Álvaro. – *Pedro Américo e a Caricatura*. – Rio de Janeiro: Edições Pinakothèque, 1983.
- _____. – *J. Carlos: época, vida e obra*. – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.
- FLEIUSS, Max. – *A caricatura no Brasil*. – In: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Número 80. – Rio de Janeiro, 1916. pp. 584-609.
- FONSECA, Joaquim da. – *Caricatura: a imagem gráfica do humor*. – Porto Alegre: Artes e Ofícios, 1999.
- GEORGE, M. Dorothy. – *English Political Caricature: a study of opinion and propaganda*. 2 Volumes – Oxford: Clarendon Press, 1959.
- JOUVE, Michel. – *Naissance de la caricature politique moderne em Angleterre (1760-1800)*. – In: *Lê journalisme d'ancien regime*. – Paris: s.n., 1981. pp. 167-182.
- KUNZLE, David. – *The Early Comic Strip*. – Berkley CA: University of California Press, 1973.
- LAGO, Pedro Corrêa do. – *Caricaturas brasileiras: 1836-1999*. – São Paulo: Capivara, 2001.
- LEMOS, Renato (Org.). – *Uma História do Brasil através da Caricatura 1840-2001*. Rio de Janeiro: Bom Texto, 2001.
- LIMA, Hermann. – *História da Caricatura no Brasil*. 4 Volumes. – Rio de Janeiro: Editora José Olympio, 1963.
- LOREDANO, Cássio. – *O Bonde e a Linha: um perfil de J. Carlos*. – São Paulo: Editora Capivara, 2002.
- _____. (Org.). – *J. Carlos Contra a Guerra*. – Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2000.
- MENDEZ, José M. de Brito. – *Caricatura e Caricaturados*. – Rio de Janeiro, Ediouro, 1984.

- PESAVENTO, Sandra Jatahy (Coord.). – *Caricata: a imagem conta a História*. – Porto Alegre: Secretaria Municipal de Cultura, 1993.
- SILVA, Marcos Antonio. – *Prazer e Poder do Amigo da Onça, 1943-1952*. – São Paulo: Paz e Terra, 1989.
- _____. – *Caricata República: Zé Povo e o Brasil*. – São Paulo / Brasília: Marco Zero / CNPq, 1990.
- TEIXEIRA, Luiz Guilherme Sodré. – *O Traço como Texto: história da charge no Rio de Janeiro de 1860 a 1930*. – Rio de Janeiro: Fundação Rui Barbosa, 2001.
- TERAROLLI, Sylvia H. – *Chapéus de Palha, Panamás, Plumas e Cartolas*. – São Paulo: Editora da Unesp, 1996.

2. Sobre o humor e o riso;

- ALBERTI, Verena. – *O Riso e o Risível na História do Pensamento*. – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor / Editora da Fgv, 1999.
- ANTUNES, Benedicto. – *Juó Bananére: as cartas d'Abaixo Pigues*. – São Paulo: Editora da Unesp, 1998.
- ARANHA, Altair J. – *Dicionário Brasileiro de Insultos*. – São Paulo: Ateliê Editorial, 2002.
- AUGUSTO, Sérgio. *Este Mundo é um Pandeiro – A chanchada de Getúlio a JK*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- BARSALINI, Glauco. – *Mazzaropi; o Jeca do Brasil*. – Campinas: Editora Átomo, 2002.
- BREMMER, Jan e ROODENBURG, Herman (Orgs.). – *Uma História Cultural do Humor*. – Rio de Janeiro: Record, 2000.
- BOLOGNESI, Mário. – *Palhaços*. – São Paulo: Editora da Unesp, 2003.
- DANTAS, Macedo. – *Cornélio Pires: criação e riso*. – São Paulo: Duas Cidades / Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia, 1976.
- DIAS, Rosângela de O. – *Chanchada: cinema e imaginário das classes populares na década de 50*. – Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1993.
- DUARTE, Regina Horta. – *Noites circenses: espetáculos de circo e teatro em Minas Gerais no século XIX*. – Campinas: Editora da Unicamp, 1995.
- FOURASTIÉ, Jean. – Reflexão sobre o riso. – In: *Diógenes*, nº 9. – Brasília: Editora da Unb, 1985. pp. 35-48.

- FREUD, Sigmund. – *El chiste e su relación com lo inconsciente*. – In: *Obras Completas de Sigmund Freud* – Volumen 8. – Argentina: Amorrortu Editores, 1993.
- GALOTTA, Brás Ciro. – *O Parafuso: humor e crítica na imprensa paulistana, 1915-1921*. – Puc-SP, 1997 (Dissertação de Mestrado).
- HANSEN, João Adolfo. – *A Sátira e o Engenho: Gregório de Matos e a Bahia do século XVII*. – São Paulo, Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo / Companhia das Letras, 1989.
- JAROUCHE, Mamede M. (Org.) – *Poesias da Pacotilha (1851-1854)*. – São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- LALO, Charles. – *L'esthétique du Rire*. – Paris: Flammarion, 1949.
- MACEDO, José Rivair de. – *Riso, Cultura e Sociedade na Idade Média*. – São Paulo: Editora da Unesp / Porto Alegre: Editora da Ufrgs, 2000.
- MARTINS, Antonio. – *Artur Azevedo: a palavra e o riso – uma introdução aos processos linguísticos de comicidade no teatro e na sátira de Artur Azevedo*. – São Paulo: Perspectiva / Rio de Janeiro: Editora da Ufrj, 1988.
- MINOIS, George. – *História do Riso e do Escárnio*. – São Paulo: Editora da Unesp, 2003.
- MOURA, Roberto. – *Grande Othelo: um artista genial*. – Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1996.
- PIRANDELLO, Luigi. – *O humorismo*. – In: *Do teatro ao Teatro*. – São Paulo: Perspectiva, 1999.
- POSSENTI, Sírio. – *Os Humores da Língua: análises lingüísticas de piadas*. – Campinas: Mercado de Letras, 2002.
- RIANI, Camilo. – *Tá rindo do quê: um mergulho nos salões de humor de Piracicaba*. – Piracicaba: Editora Unimep, 2002.
- ROSAS, Marta. – *Tradução de Humor: transcribando piadas*. – Rio de Janeiro, Editora Lucerna, 2002.
- SALIBA, Elias Thomé . – *Humor romântico e utopias: reflexões sobre alguns registros cômicos na época do Manifesto Comunista (1814-1957)*. – In: COGGIOLA, Osvaldo (Org.). – *Manifesto Comunista Ontem & Hoje*. – São Paulo: Xamã Editora / Departamento de História Fflch-Usp, 1999. pp.145-158.
- _____. – *A dimensão cômica da vida privada na República*. – In: SEVCENKO, Nicolau (Org.). – *História da Vida Privada no Brasil – Volume III*. –

República: da Belle Époque à Era do Rádio. – São Paulo: Companhia das Letras, 1998. pp.289-366.

- _____. – *Patrimônio Humorístico*. – In: Millôr Fernandes. Cadernos de Literatura Brasileira. São Paulo: Instituto Moreira Salles, 2003.
- _____. – *Raízes do Riso – a representação humorística na história brasileira: da Belle Époque aos primeiros tempos do rádio*. – São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- _____. – *Una ciudad descarrillada: cronistas del olvido y de las historias perdidas de São Paulo*. – In: *Ábaco: revista de cultura y ciencias sociales*. – Nº 39. – Madri, 2004.
- SANTOS, Valmir. – *Riso em Cena: dez anos de estrada dos Parlapatões*. – São Paulo: Sesc / Estampa, 2002.
- SÉRGIO, Renato. – *Dupla Exposição: Stanislaw Ponte Preta*. – Rio de Janeiro: Ediouro, 1999.
- SILVERMAN, Malcolm. – *A Moderna Sátira Brasileira*. – Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1987.
- SKINNER, Quentin. – *Hobbes e a Teoria Clássica do Riso*. – Porto Alegre, 2003.
- SOIHET, Rachel. – *A Subversão pelo Riso: estudos sobre o carnaval carioca da Belle Époque ao tempo de Vargas*. – Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1998.
- SOUSA, Afonso Félix de (Org.). – *Máximas e mínimas do Barão de Itararé*. – Rio de Janeiro: Record, 1987.
- TINHORÃO, José Ramos. – *A Imprensa Carnavalesca no Brasil: um panorama da linguagem cômica*. – São Paulo: Hedra, 2000.
- VELLOSO, Mônica Pimenta. – *Modernismo no Rio de Janeiro: Turunas e Quixotes*. – Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1996.
- VENEZIANO, Neyde. – *O Teatro de Revista no Brasil: dramaturgia e convenções*. – Campinas: Pontes / Editora da Unicamp, 1991.
- _____. – *Não Adianta Chorar: teatro de revista... oba!* – Campinas: Editora da Unicamp, 1996.
- VICTORIA, Marcos. – *Ensaio Preliminar sobre lo cômico*. – Buenos Aires: s.c.p., 1927.

3. Sobre artes e visualidade;

- Anais do Museu Paulista – *História e Cultura Material*. Nova Série, Número 1. – Usp / Imprensa Oficial do Estado, 1993.
- ANDERSON, Patricia. – *The Printed Image and the Transformation of Popular Culture, 1790-1860*. – Oxford: Oxford University Press, 1991.
- ARNHEIM, Rudolph. – *El Pensamiento Visual*. – Buenos Aires: Universitária, 1973.
- AUERBACH, Eric. – *Mimesis: a representação da realidade na literatura ocidental*. – São Paulo: Perspectiva, 1976.
- BANKS, Marcus. – *Visual Methods in Social Research*. – London: Sage, 2001.
- _____. and MORPHY, Howard. – *Visual Anthropology*. – Yale: New Haven University Press, 1997.
- BARTHES, Roland. – *A Câmara Clara*. – Lisboa: Edições 70, 1981.
- _____. *O Óbvio e o Obtuso*. – Lisboa: Edições 70, 1984.
- _____. – *Rhétorique de l'image*. In: *Communications*, nº 4, 1964. pp. 40-51.
- BAXANDALL, Michael. – *O Olhar Renascente: pintura e experiência social na Itália da Renascença*. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.
- BRENNAN, Teresa e JAY, Martin (Ed.). – *Vision in Context: historical and contemporary perspective on sight*. – London: Routledge, 1996.
- BURKE, Peter. – *Testemunha Ocular: História e imagem (Edição Revista)*. – Bauru: Edusc, 2004.
- COLI, Jorge. – *O Que é Arte*. – São Paulo: Brasiliense, 1989.
- FRANCASTEL, Pierre. – *Pintura e Sociedade*. – São Paulo: Martins Fontes, 1990.
- _____. – *A Realidade Figurativa*. – São Paulo: Perspectiva, 1993.
- GASKELL, Ivan. – *História das Imagens*. – In: BURKE, Peter. – *A Escrita da História: novas perspectivas*. – São Paulo: Unesp, 1992. pp. 237-271.
- GOMBRICH, Ernst. – *Arte e Ilusão: um estudo da psicologia da representação pictórica*. – São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- _____. – *A História da Arte*. – Rio de Janeiro: LTC Editora, 1999.

- _____. – *The Image and the Eye: further studies in pictorial representation*. – London: Phaidon Press, 1982.
- _____. – *Meditações sobre um Cavalinho de Pau e Outros Ensaios sobre a Teoria da Arte*. – São Paulo: Edusp, 1999.
- _____. – *Tributos: versión cultural de nuestras tradiciones*. – México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1991.
- _____. – *Los Usos de las Imágenes: estúdios sobre la función social del arte y la comunicación visual*. – México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 2003.
- HASKELL, Francis. – *History and its Images*. – New Haven: Yale, 1993.
- HAUSER, Arnold. – *História Social da Literatura e da Arte*. – São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- KRIS, Ernst. – *Psicanálise da Arte*. – São Paulo: Brasiliense, 1968.
- LAGO, Pedro Corrêa do. – *Iconografia Paulistana do Século XIX*. – São Paulo: Metalivros, 1998.
- LICHTENSTEIN, Jacqueline. – *A Pintura: textos essenciais*. – São Paulo: Editora 34, 2004 (14 Volumes).
- LOWE, Donald M. – *History of Bourgeois Perception*. – Sussex: Harvester, 1982.
- MANGUEL, Alberto. – *Lendo Imagens*. – São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra de. – Fontes visuais, cultura visual, história visual: balanço provisório, propostas cautelares. – In: *Revista Brasileira de História*, Volume 23, Número 45. – São Paulo: Anpuh, 2003. pp. 11-36.
- _____. – A fotografia como documento – Robert Capa e o miliciano abatido na Espanha: sugestões para um estudo histórico. – In: *Tempo*. – Rio de Janeiro, nº 14, Junho / 2003. pp. 131-151.
- MERLEAU-PONTY, Maurice de. – *O Olho e o Espírito*. – São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- _____. – *O Visível e o Invisível*. – São Paulo: Perspectiva, 1971.
- MIRZOEFF, Nicholas. – *An Introduction to Visual Culture*. – London: Routledge, 1999.
- MITCHELL, W. J. T. – *Iconology: image, text, ideology*. – Chicago: The University of Chicago Press, 1986.
- NAVES, Rodrigo. – *A Forma Difícil*. – São Paulo: Ática, 1999.

- NEIVA Jr., Eduardo. – *A Imagem*. – São Paulo: Ática, 1986.
- PANOFSKY, Erwin. – *Significado nas Artes Visuais*. – São Paulo: Perspectiva, 2004.
- RIBON, Michel. – *A Arte e a Natureza*. – Campinas: Papirus, 1991.
- SALGUEIRO, Heliana Angotti (Coord.). – *Paisagem e Arte: a invenção da natureza, a evolução do olhar*. – São Paulo: Colóquio Internacional de História da Arte / Universidade de São Paulo, 2000.
- SANTAELLA, Lúcia e NÖTH, Wiefried. – *Imagem: cognição, semiótica, mídia*. – São Paulo: Iluminuras, 1998.
- VOVELLE, Michel. – *Imagens e Imaginário na História: fantasmas e certezas nas mentalidades desde a Idade Média até o século XX*. – São Paulo: Ática, 1997.
- WOFFLIN, Heinrich. – *Conceitos Fundamentais de História da Arte*. – São Paulo: Martins Fontes, 1984.
- WOLLHEIM, Richard. – *A Pintura como Arte*. – São Paulo: Cosac & Naify, 2002.

4. Sobre a imprensa;

- BAHIA, Juarez. – *História da Imprensa Brasileira*. – São Paulo: Ática, 1990.
- CRUZ, Heloísa de Faria. – *São Paulo em Papel e Tinta: periodismo e vida urbana – 1890-1915*. – São Paulo: Educ / Fapesp / Arquivo do Estado de São Paulo / Imprensa Oficial-SP, 2000.
- _____. (Org.). – *São Paulo em Revista: catálogo de publicações da imprensa cultural e de variedades paulistana – 1870-1930*. – São Paulo: Arquivo do Estado / Puc, 1997.
- DOYLE, Plínio. – *História de Revistas e Jornais Literários*. – Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1984.
- FREITAS, Afonso de. – *A Imprensa Periodística de São Paulo – 1823-1918*. - in: *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, Volume. 82. – São Paulo, 1917.
- IPANEMA, Rogéria Moreira de. – *A Idade da Pedra Ilustrada: litografia, um monólito na gráfica e no humor no humor do jornalismo do século XIX no Rio de Janeiro*. – Rio de Janeiro: Ufrj / Escola de Belas-Artes, 1995.

- JANOVITCH, Paula. – *Preso por Trocadilho: a imprensa de narrativa irreverente paulistana de 1900 a 1911*. – São Paulo: Departamento de História – Fflch-Usp, 2003 (Tese de Doutorado).
- _____. – *A mecanização da imprensa através dos semanários de narrativa irreverente paulistanos (1900-1911)*. – In: *Revista de História*, nº 149. São Paulo: Departamento de História – Fflch-Usp, 2003. pp. 211-233.
- LUCA, Tânia R. de. – *A Revista do Brasil: um diagnóstico para a (N)ação*. – São Paulo: Editora da Unesp, 1999.
- MARTINS, Ana Luiza. – *Revistas em Revista: imprensa e práticas culturais em tempos de República – São Paulo (1890-1922)*. – São Paulo: Fapesp / Edusp / Imprensa Oficial do Estado, 2001.
- NOBRE, José de Freitas. – *História da Imprensa de São Paulo*. – São Paulo: Edições Leia, 1950.
- SODRÉ, Nélson Werneck. – *História da Imprensa no Brasil*. – São Paulo: Martins Fontes, 1983.

5. Sobre a cidade de São Paulo;

- *A Cidade da Light: 1899-1930*. – São Paulo: Superintendência de Comunicação / Departamento de Patrimônio Histórico / Eletropaulo, 1990. – 02 Volumes.
- *Memória Urbana: a Grande São Paulo até 1940*. – São Paulo: Arquivo do Estado / Imprensa Oficial, 2001. – 03 Volumes.
- AMERICANO, Jorge. – *São Paulo Naquele Tempo (1895-1915)*. – São Paulo: Saraiva, 1957.
- _____. – *São Paulo Nesse Tempo (1915-1935)*. – São Paulo: Melhoramentos, 1970.
- ANDRADE, Oswald. – *Um homem sem Profissão: sob as ordens de mamãe*. – Rio de Janeiro: MEC / Civilização Brasileira, 1974.
- BANDEIRA Jr., Antonio Francisco. – *Indústria no Estado de São Paulo em 1901*. – São Paulo: Typographia Diário Oficial, 1901.
- BRUNO, Ernani Silva. – *História e Tradições da Cidade de São Paulo – Volume III*. – São Paulo: Hucitec / Prefeitura do Município de São Paulo, 1984.
- CAMARGO, Ana Maria de Almeida (Coord.). – *São Paulo, uma Longa História*. – São Paulo: Ciec, 2004.

- CANO, Wilson. – *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. – Rio de Janeiro, Difel, 1977.
- CARELLI, Mário. – *Carcamano e Comendadores: os italianos em São Paulo da realidade à ficção*. – São Paulo: Ática, 1985.
- CAVALCANTI, Pedro e DELION, Luciano. – *São Paulo: a juventude do Centro*. – São Paulo: Códex, 2004.
- COHN, Gabriel (Org.). – *Comunicação e Indústria Cultural*. – São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1971.
- DEAN, Warren. – *A Industrialização de São Paulo*. – São Paulo: Difel, 1971.
- DIAS, Maria Odila da Silva. – *Quotidiano e Poder em São Paulo no Século XIX*. – São Paulo: Brasiliense, 1983.
- FERNANDES, Paula Porta S. (Org.). – *Guia dos Documentos Históricos da Cidade de São Paulo – 1554-1954*. – São Paulo: Hucitec / Neps, 1998.
- FERRAZ, Vera Maria de Barros (Org.). – *Imagens de São Paulo: Gaensly no acervo da Light, 1899-1925*. – São Paulo: Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo, 2001.
- FERREIRA, Antonio Celso. *A Epopéia Bandeirante: letrados, instituições, invenção histórica (1870-1940)*. São Paulo: Editora da Unesp, 2002.
- GLEZER, Raquel. – *São Paulo e a elite letrada brasileira no século XIX*. – In: *Revista Brasileira de História*, Vol. 23/24. – São Paulo: Anpuh / Marco Zero/ CNPq, 1992. pp. 19-30.
- _____. – *As Transformações da Cidade de São Paulo na Virada dos séculos XIX e XX*. – In: *Cadernos de História de São Paulo – Números 03-04*. – São Paulo: Museu Paulista, 1995. pp. 17-28.
- INFANTOSI, Ana Maria. – *A Escola na República Velha: a expansão do Ensino Primário em São Paulo*. – São Paulo: Edec, 1983.
- IOKOI, Zilda. – *Encontros com a História: percursos históricos e historiográficos de São Paulo*. – São Paulo: Edunesp, 1999.
- KOGURUMA, Paulo. – *O Cosmopolitismo e o Imaginário da Modernidade na Metrópole do Café (1890-1920)*. – São Paulo: Ffch-Usp, 2003 (Tese de Doutorado).
- KOSSOY, Boris. – *São Paulo: 1900*. – São Paulo: Cbpo / Kosmos, 1988.

- LIMA, Solange Ferraz de. – *Ornamento e Cidade: ferro, estuque e pintura mural em São Paulo (1870-1930)*. – São Paulo: Fflch-Usp, 2001 (Tese de Doutorado).
- MACHADO, Antonio de Alcântara. – *Brás, Bexiga e Barra Funda: notícias de São Paulo*. – Belo Horizonte: Vila Rica, 1994.
- MARQUES, Gabriel. – *Ruas e Tradições de São Paulo*. – São Paulo: Conselho Estadual de Cultura, s.d.
- MELO, Luís Corrêa de. – *Dicionário de Autores Paulistas*. – São Paulo: Comissão do IV Centenário da Cidade de São Paulo, 1954.
- MENEZES, Raimundo A. de. – *Histórias da História de São Paulo*. – São Paulo: Melhoramentos, 1954.
- MORAES, José Geraldo Vinci. – *Metrópole em Sinfonia: história, cultura e música popular na São Paulo dos anos 30*. – São Paulo: Estação Liberdade, 2000.
- _____. – *As Sonoridades Paulistanas: final do século XIX ao início do século XX*. – Rio de Janeiro: Funarte, 1995.
- MORSE, Richard M. – *Formação Histórica de São Paulo (de Comunidade à Metrópole)*. – São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.
- MUNHOZ, Sidnei. – *Cidade ao Avesso: desordem e progresso em São Paulo no limiar do século XX*. – São Paulo: Fflch, Usp, 1997 (Tese de Doutorado).
- NEGRETTI, Adriana [et al.]. – *Bibliografia Comentada: urbanização, industrialização e migrações em São Paulo – séculos XIX e XX*. – São Paulo: Fflch-Usp, 1995 (Série Iniciação, 2).
- OLIVEIRA, Maria Luiza Ferreira de. – *Relações Sociais e Experiência da Urbanização: São Paulo, 1870-1900*. – São Paulo: Fflch-Usp, 2003 (Tese de Doutorado).
- PADILHA, Márcia. – *A Cidade como Espetáculo: publicidade e vida urbana na São Paulo dos anos 20*. – São Paulo: Annablume, 2001.
- PINTO, Maria Inez M. Borges. – *Cotidiano e Sobrevivência: a vida do trabalhador pobre na cidade de São Paulo, 1890-1914*. – São Paulo: Edusp / Fapesp, 1994.
- PINTO, Zélio Alves (Org.). – *Cadernos Paulistas: história e personagens*. – São Paulo: Imprensa Oficial / Editora SENAC, 2002.
- PONTES, José Alfredo Vidigal. – *São Paulo de Piratininga: de pouso de tropas a metrópole*. – São Paulo: O Estado de São Paulo / Editora Terceiro Nome, 2003.

- PORTA, Paula (Org.). – *História da Cidade de São Paulo*. – São Paulo: Paz e Terra, 2004. – 03 volumes.
- PRADO Jr., Caio. – *A Cidade de São Paulo: geografia e história*. – São Paulo: Brasiliense, 1983.
- QUEIROZ, Suely Robles. – *São Paulo*. – Madri: Editorial Mapfre, 1992.
- ROLNIK, Raquel. – *A Cidade e a Lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. – Studio Nobel / Fapesp, 1997.
- ROSSI, Mirian Silva. – *Organização do Campo Artístico Paulistano: 1890-1920*. – São Paulo: Ffllch-Usp, 2001 (Dissertação de Mestrado).
- SANTOS, Marco Antonio Cabral dos. – *Paladinos da Ordem: polícia e sociedade em São Paulo na virada do século XIX ao XX* (Tese de Doutorado). – São Paulo: Ffllch-Usp, 2004.
- SÁVIO, Marco Antônio Cornacioni. – *A Cidade e as Máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista – 1900-1930* (Tese de Doutorado). – São Paulo: Puc-SP, 2005.
- SCHMIDT, Afonso. – *São Paulo de Meus Amores*. – São Paulo: Paz e Terra, 2003.
- SEGAWA, Hugo. – *Prelúdio da Metrópole: arquitetura e urbanismo em São Paulo na passagem do século*. – São Paulo: Ateliê Editorial, 2004.
- SEVCENKO, Nicolau. – *Orfeu Extático na Metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- SOUZA, Edgard de. – *História da Light: primeiros 50 anos*. – São Paulo: Eletropaulo, 1982.
- TOLEDO, Benedito Lima de. – *São Paulo: três cidades em um século*. – São Paulo: Duas Cidades, 1983.
- VILHENA, João. – *Paulicéia de Bengala: charges e a urbanização de São Paulo no início do século XX*. – IN: *Anais do XVII Encontro Regional de História da Anpuh-SP* (Cd-Rom). – São Paulo: Anpuh, 2004.

6. Catálogos de exposição;

- *Do Guarani ao Guaraná*. – Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2001.
- *Péricles e o Amigo da Onça (1943-1962)*. – São Paulo: Museu de Arte Contemporânea, 1983.
- *O Traço da História*. – Rio de Janeiro: Casa de Rui Barbosa, 1983.

- MATTAR, Denise (Cur.). – *Traço, Humor e Cia.* – São Paulo: Fundação Armando Álvares Penteado, 2003.
- SALGUEIRO, Heliana Angotti (Org.). – *A Comédia Urbana: de Daumier a Porto-Alegre.* – São Paulo: Fundação Armando Álvares Penteado, 2003.

7. Bibliografia Geral;

- *Um País Chamado Café – poder e riqueza do grão que ergueu o Brasil Moderno.* – Revista História Viva – Especial: Temas Brasileiros. – São Paulo: Duetto Editorial, 2005.
- ADORNO, Theodor W. e HORKHEIMER, Max. – *A indústria cultural.* – In: LIMA, Luiz Costa (Org.) – *Teoria da Cultura de Massa.* – São Paulo: Paz e Terra, 1996. pp. 159-204.
- ANDERSON, Benedict. – *Nação e Consciência Nacional.* – São Paulo: Ática, 1989.
- ANDERSON, Perry. – *O fim da História; de Hegel à Fukuyama.* – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1977.
- ARENDT, Hanna. – *Entre o Passado e o Futuro.* – São Paulo: Perspectiva, 2001.
- ASSIS, Joaquim Maria Machado de. – *Obra Completa.* 3 Volumes. – Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar, 1992.
- BAKHTIN, Mikhail. – *A Cultura Popular na Idade Média e no Renascimento: o contexto de François Rabelais.* – São Paulo: Hucitec / Brasília: Editora da Unb, 1987.
- BENJAMIN, Walter. – *Magia e Técnica, Arte e Política: Ensaios sobre literatura e história da cultura* (Obras Escolhidas, volume 1). – São Paulo: Brasiliense, 1994.
- _____. – *A obra de arte na época de sua reprodutibilidade técnica.* – In: LIMA, Luiz Costa (Org.). – *Teoria da Cultura de Massa.* – São Paulo: Paz e Terra, 1996. pp. 209-240.
- BLOCH, Marc. – *Apologia da História ou o Ofício do Historiador.* – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.
- BOSI, Alfredo (Org.). – *Cultura Brasileira: temas e situações.* São Paulo: Editora Ática, 1992.
- BOURDÉ, Guy e MARTIN, Hervé. – *As Escolas Históricas.* – Europa-América, 1990.
- BRABHA, Homi K. (Org.) – *Nation and Narration.* – Londres / Nova York, 1990.

- BRESCIANI, Maria Stella (Org.). – *Imagens da Cidade, Séculos XIX e XX*. – São Paulo: Anpuh / Marco Zero / Fapesp, 1994.
- BROCA, Brito. – *Naturalistas, Parnasianos e Decadistas: vida literária do realismo ao pré-modernismo*. – Campinas: Editora da Unicamp, 1991.
- CALVINO, Ítalo. – *As Cidades Invisíveis*. – São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- CANETTI, Elias. – *Massa e Poder*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- CARVALHO, José Murilo de. – *Os Bestializados*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- _____. – *A Formação das Almas: o imaginário da República no Brasil*. – São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- CERTEAU, Michel de. – *A Invenção do Cotidiano: I – Artes de fazer*. – Petrópolis: Vozes, 1994.
- CHALHOUB, Sidney. – *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro*. – São Paulo: Brasiliense, 1986.
- CHAUI, Marilena. – *Conformismo e Resistência*. – São Paulo: Brasiliense, 1989.
- COHN, Gabriel. – *Sociologia da Comunicação: teoria e ideologia*. – São Paulo: Pioneira, 1973.
- COLLINGWOOD, Robin. – *A Idéia de História*. – Lisboa: Presença / São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- COSTA, Emília Viotti da. – *Da Monarquia à República: momentos decisivos*. – São Paulo: Unesp, 1999.
- DIAS, Maria Odila da Silva. – *Hermenêutica do cotidiano na historiografia contemporânea*. – In: *Trabalhos da Memória*. Projeto História, nº. 17. – São Paulo: Educ / Puc-SP, 1998. pp. 223-257.
- DOSSE, François. – *A História em Migalhas: dos Annales à Nova História*. – São Paulo: Ensaio / Campinas: Editora da Unicamp, 1992.
- _____. – *A História à Prova do Tempo: da história em migalhas ao resgate do sentido*. – São Paulo: Editora da Unesp, 2001.
- ECO, Umberto. – *Apocalípticos e Integrados*. – São Paulo: Perspectiva, 1979.
- ELIAS, Norbert. – *O Processo Civilizador*. 2 Volumes. – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1994.

- FAUSTO, Boris. – *História do Brasil*. – São Paulo: Edusp, 1999.
- _____. – *Trabalho Urbano e Conflito Social*. – São Paulo: Difel, 1986.
- FONTANA, Josep. – *La Historia después del fin de la Historia*. – Barcelona: Editorial Critica, 1993.
- _____. – *Introdução ao Estudo da História Geral*. – Bauru: Edusc, 2000.
- _____. – *História: análise do passado e projeto social*. – Bauru: Edusc, 1998.
- FREYRE, Gilberto. – *Sobrados e Mucambos*. – São Paulo: Global, 2003.
- GADAMER, H. G. (e outros) – *História e Historicidade*. – Lisboa: Gradiva, 1988.
- GARDINER, Patrick. (Org.). – *Teorias da História*. – Lisboa: Fundação K. Gulbenkian, 1969.
- GINZBURG, Carlo. – *Mitos, Emblemas, Sinais: morfologia e história*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- _____. – *Relações de Força: história, retórica, prova*. – São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- GOLDMANN, Lucien. – *A Criação Cultural na Sociedade Moderna*. – São Paulo: Difel, 1972.
- HELLER, Agnes. – *Uma Teoria da História*. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1993.
- HOBSBAWM, Eric. – *A Era dos Extremos: o breve século XX – 1914-1991*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- _____. – *A Era dos Impérios (1875-1914)*. – São Paulo: Paz e Terra, 2001.
- _____. – *Nações e Nacionalismo desde 1870: programa, mito e realidade*. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.
- _____ e RANGER, Terence. (Orgs.). – *A Invenção das Tradições*. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. – *Raízes do Brasil*. – Rio de Janeiro: José Olympio, 1987. (19ª edição).
- _____. – *Do Império à República. História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo II, Volume 8. – São Paulo: Difel, 1983.

- HOUAISS, Antonio e VILLAR, Mauro Salles. – *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. – Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.
- KOSSELECK, Reinhardt. – *Futuro pasado; para una semántica de los tiempos históricos*. – Barcelona: Paidós, 1992.
- LALANDE, André (Org.). – *Vocabulário Técnico e Crítico de Filosofia*. – São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- LIMA, Luiz Costa. – *Teoria da Cultura de Massas*. – Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.
- NEEDELL, Jeffrey. – *Belle Époque Tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- NOVAES, Adauto (Org.). – *Tempo e História*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- OLIVEIRA, Lúcia Lippi. – *A Questão Nacional na Primeira República*. – São Paulo: Brasiliense / Brasília: Unb, 1991.
- ORTIZ, Renato. – *A Moderna Tradição Brasileira: cultura brasileira e indústria cultural*. – São Paulo: Brasiliense, 1988.
- _____. – *Mundialização e Cultura*. – São Paulo: Brasiliense, 1994.
- _____. – *Cultura Brasileira e Identidade Nacional*. – São Paulo: Brasiliense, 1985.
- PEREIRA, Leonardo A. de Miranda. – *O Carnaval das Letras; literatura e folia no Rio de Janeiro do século XIX*. – 2ª. Ed. Revista. Campinas: Editora da Unicamp, 2004.
- PRADO, Maria Lígia Coelho. – *América Latina no Século XIX: tramas, textos e telas*. – São Paulo: Edusp / Bauru: Edusc, 1999.
- RICOEUR, Paul. – *História e Verdade*. – Rio de Janeiro: Companhia Editora Forense, 1968.
- ROUANET, Sérgio Paulo. – *As Razões do Iluminismo*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- SANTOS, Milton. – *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. – São Paulo: Edusp, 2002.
- SCHAFF, Adam. – *História e Verdade*. – São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- SCHWARCZ, Lília M. e COSTA, Ângela Marques da. – *No Tempo das Certezas, 1890-1914*. – São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- SCHWARZ, Roberto. – *Ao Vencedor as Batatas – forma literária e processo social nos inícios do romance brasileiro*. – São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1992.

- _____. – *Que Horas São? – Ensaios*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- SEVCENKO, Nicolau. – *O fardo do homem culto: literatura e analfabetismo no prelúdio republicano*. – In: *Almanaque: cadernos de literatura e ensaio* – Nº 14. – São Paulo: Brasiliense, 1982.
- _____. (Org.). – *História da Vida Privada no Brasil – Volume 3: República: da Belle Époque à era do rádio*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- _____. – *Literatura como Missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. – São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- SÜSSEKIND, Flora. – *Cinematógrafo de Letras: literatura, técnica e modernização no Brasil*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1984.
- THOMPSON, E. P. – *Costumes em Comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- VELLOSO, Mônica P. – *Tradições Populares da Belle Époque Carioca*. – Rio de Janeiro, Funarte, 1988.
- VENTURA, Roberto. – *Estilo Tropical: história cultural e polêmicas literárias no Brasil, 1870-1914*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1991.
- WHITROW, C. J. – *O Tempo na História: concepções do tempo da pré-história aos nossos dias*. – Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.
- WILLIAMS, Raymond. – *O Campo e a Cidade na História e na Literatura*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- _____. – *Cultura e Sociedade, 1780-1950*. – São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969.
- WILSON, Edmund. – *Rumo à Estação Finlândia: escritores e atores da História*. – São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

---/---/---

Anexos.

Tabela I – Cidade de São Paulo – Número de automóveis, segundo o tipo¹⁷²:

Anos	Particulares	Aluguel	Luxo	Carga	Total
1903	16	-	-	-	16
1904	17	-	-	-	17
1905	19	-	-	-	19
1906	38	-	-	1	39
1907	88	-	-	-	88
1908	100	13	-	4	117
1909	128	16	-	1	145
1912	436	414	-	88	938
1913	614	564	-	144	1.322
1916	778	525	-	125	1428

¹⁷² Referências retiradas (segundo a EMPLASA) de STIEL, Waldemar Corrêa. – São Paulo: Edusp / McGraw do Brasil, 1970. Citadas em: *Memória Urbana: a Grande São Paulo até 1940*. – São Paulo: Arquivo do Estado / Imprensa Oficial, 2001.

Imagem 02-B – “A Paulicéa”, número 03 – 21/03/1896, página 05.

Autoria: J. F. (Joaquim Ferreira)¹⁷³.

¹⁷³ “Pancada em tudo, eis o programma. Começemos pelo pobre Polytheama, já tão calumniado... / depois as carnes... oh? as carnes bem me podem dar um bom filét... de popularidade... / E os mictorios? Hei de fallar, fallar... Com ou sem razão, que gemam os prelos. Serei grande e endeusado pela populaça, que por signal não pesca nada disso... / E a irrigação que continue, em horas improprias, a ser feita por sobre... as pernas dos transeuntes. / que também á sahida dos espectaculos, levam poeira para seu tabaco... / As ruas, essas -- coitadas! -- vão de mal a peor. esburacadas umas, enlameadas outras, e que tudo corra bem / porque, na Camara, salvo honrosissimas excepções, só se fazem discursos de légua e meia. Que grande pandega!”

CAXAMBU'

A MELHOR DAS AGUAS MINERAES

S. PAULO □ Charles Hü & C.

Rua S. Pedro, 30 — RIO

Rua Libero Badaró. 143-145

As vantagens do monopólio

Está co' a lua!...

A Light autoritária, — Faço o que entendo e não admitto protestos.

CENTRO SPORTIVO
SECÇÃO DE LOTERIASBILHETES
DAS

Loterias de S. Paulo e da Capital Federal

Grande vantagem ao publico

Os bilhetes brancos da Loteria Federal vendidos por esta casa, cujos numeros terminarem pelas unidades anteriores ou posteriores á unidade, em que terminar o premio maior, terão direito ao reembolso do mesmo dinheiro.

EXPLICAÇÃO

O final da sorte grande da Loteria Federal sendo 3 os bilhetes vendidos pelo Centro Sportivo, terminados em 3 e 4 têm direito a restituição do que custaram.

Nas Loterias em que houver dois ou mais premios iguaes, estas approximações re referem ao menor dos numeros premiados.

Esta vantagem prescreve no prazo de 3 dias da extracção da Loteria e não será conferida aos bilhetes rasgados ou emendados.

SÃO PAULO — Travessa do Commercio, 10 — SÃO PAULO

Telephono, 1432

Caixa Postal, 739 - End. Tel.: "SPORTIVO"

Lendo, aprende-se

A Livraria Economica tem mais de 100 mil livros usados. — Vende e compra sempre. — Homeopathia do dr. Leopoldo Ramos, que nesta livraria custa \$5000, enquanto fora custa 20\$000.

Rua marechal Deodoro, 16.

Fumem os cigarros

MIMI-MUSETTE

69 são os cigarros da moda.

Agua de S. Lourenço:

Ha casos de curas com factos estupendos na therapeutica, devido somente ao uso das Aguas Mineraes de São Lourenço.

Todos brandam a "una voce" que o Freire está co' a lua!... E porque? Porque cansado de ser um pedaço d'asno, carregado de andar no passo do caraquejo, elle sentiu, depois de velho, o faro do dinheiro e zás... tocou a vender barato, tão barato que dá pr'a desconfiar a gente... Mas, que querem? E' isto mesmo o que todos sonham: *um ovo por um real...* E deu no vinte... Sem rapa-pés fingidos, sem muito boquejar, na pescaria que, digamos francamente tem sido de arrombal... têm cahido até tubarões!... A freguezia imbicou mesmo que é uma beleza... Mas pudera! Quem é que resiste ao bom gosto da *Casa Freire*? As suas teteias parece que têm enguiço e o olhar pr'a ellas como que a gente é attrahida por doirado anzol magico... Belisca... lá isto belisca mesmo, ainda que não queira, não ha que vê... Mas não é pr'a menos. Nma casa de "bric-a-brac" com um sortimento de encher o olho, sem rival. Porcelanas de Sévres e japonezas de raro beleza, doirados e rutilantes crystaes, vistosas faianças, ricos estojos com faqueiro de Christoffle, bonitas guarnições de eletroplate para lavatórios, graciosos e brejeiros bibelots de requintado gosto, quadros de pintores celebres, etc., etc.

Brinquedos, brinquedos, brinquedos para as festas deste anno. Rêdes do Ceará, néctar e ambrosia do Paraíso...

Preços populares

Rua de São Bento, 34-B.
Casa Freire

¹⁷⁴ "As vantagens do monopólio / A Light autoritária, - Faço o que entendo e não admitto protestos".

Modellos em prosa e verso

Trecho de um romance naturalista

Fóra, chiavam carros, numa toada; dentro miavam gatos, tristemente; em cima, o céu; em baixo, a terra.

Bois mugiam; galinhas cacarejavam; havia em tudo aquillo um amolecimento.

Miguel coçava a barba, num grande aborrecimento; a sogra dava-lhe concelhos: que não se amofinasse, que não era nada, ella havia de voltar. Elle respondia: que não, que estava tudo perdido, que era um homem morto.

O sol, entrando peja janella, punha em tudo isso a mancha da sua luz.

Os bácoros focinhavam no quintal. Miguel atirou-lhes uma casca de banana, que elles disputaram atropelando-se, aos galhões.

Descia do alto uma luz forte e crúa, que doia nos olhos e punha nas coisas um torpôr. Subia de baixo um grande tedio.

Fóra, berravam cabras.

Coelho Neto.

BALLADA

Para o Fifi, Principe Azul do Inédito

Dona das Donas, Virgem das Virgens,
O Sete Vezes Maga e Purissima,
Dás-me Vertigens, das-me Vertigens,
Oh Sete Vezes Maga e Purissima.

Dás-me Vertigens, das-me Vertigens,
Princeza Verde do Sol Nascente,
Dona das Donas, Virgem das Virgens,
Princeza Verde do Sol Nascente.

Os teus Pézinhos, teu Narizinho,
Tua Carinha, Tua Boquinha,
Os teus Olhinhos, o teu Focinho,
Os teus Dentinhos, tua Orelhinha,

Tudo que é Teu me faz soffrer!
Ai que Tristeza, ai que Tristeza!
Que tedio Verde, que Padecer,
Dona Joaquina da Van Belleza!

Camoens Vieyra.

Cigarros CANADIAN
Rua Direita, 4-B

Uma historia antiga

(Em memoria de um Capitão)

Certa vez á um capitão
Homem d'alta intelligencia, —
Fallaram n'uma reunião
Em uma ave — *Presidencia*.
E mui poucos conseguiam
Esse passaro caçar.
Quanto mais de perto o viam,
Mais diffiil de atirar!
O capitão desde logo,
Grande genio aventureiro —
Resolveu d'ir fazer fogo
Sobre o passaro matreiro.
Para a caça, pois, se-aprompta,
E, com grave compostura,
Mal no Oriente a aurora aponta,
No corcel — *Candidatura*
Lá se vai p'ra a emmaranhada
Matta cheia de perigos,
Atraz da caça almejada,
(Elle e mais alguns amigos.)
Toda a matta elle percorre!

Como o vento o corcel passa!
— Quanto mais a lebre corre,
Mais encantos tem a caça! —
Ia o capitão contente
Tinha a *bicha* como certa;
Quando, da-se um incidente
Que de todo o desconcerta,
Em traiçoeira encruzilhada
O corcel tropeça e cae!
Para o sujo pó da estrada
O capitão lá se vae!
Uma sorte assim mofina
Escramenta o capitão,
Que largando a carabina
De Deus pede a *intervenção*.

..

Hoje o pobre capitão
Com voz grave e compassada
Cheio de convicção
Aconselha a rapaziada
Que o acompanha no — *Ostracismo*,
— Terra bôa e socegada: —
«Quem não quer cair no abysmo,
Não lhe chegue p'ra beirada!»

Miss Jenny

A Tríplice... benemerita

Os factores da conservação da cidade.

RONEO

Apparelho duplicador para tirar até 2.000 copias de qualquer escripto.
Simple rapido e pratico — Varios tamanhos e preços

CASA PRATT - Rio - RUA OUVIDOR, 123
S. PAULO - RUA DIREITA

¹⁷⁵ “A Tríplice... benemerita / Os factores de conservação da cidade.”

S. Paulo, 28 de Novembro de 1911.

A illustrada redacção do «Estado de São Paulo» a comissão abaixo assignada, tem o prazer de entregar a quantia de 1:008\$000, (um conto e tres mil réis), producto liquido do match de foot-ball promovido ante-hontem no Velodromo, pelo semanario «O Pirralho», em beneficio das victimas das inundações recentes nos Estados do Paraná e de Santa Catharina.

A comissão infra, que não pouou esforços para que se revestisse de brilhantismo a philantropica festa ante-hontem realisada, confiado como estava em que o publico paulistano, sempre prompto a contribuir com o seu indispensavel concurso a todos os movimentos caritativos que aqui se emprehendem,

louvavel intuito de emprestar a iniciativa do «O Pirralho», a sua coadjuvação:

11 medalhas de ouro, em alto relevo, conferidas a cada um dos jogadores da equipe vencedora	420\$000
Taça de prata, entregue ao «captain» do S. Club Americano	180\$000
Ornamentação do Velodromo, independente da Tribuna de honra reservada as autoridades do Estado convidadas, e que a Casa Flora fez gentilmente	40\$000
Cadeiras alugadas na Casa «Tem Tudo»	26\$000
Idem na Casa Carioca	24\$000

DE ANDRADE e JOSÉ CARDOSO DE MENEZES.

Estamos extremamente gratos a todos que auxiliaram o nosso desideratum; e é muito agradável para nós, destacarmos as directorias dos Clubs Americano e S. Paulo Athletic que tão promptamente accederam ao nosso convite.

Tambem aqui hypothecamos a nossa gratidão para com os Snrs:

Dr. Washington Luiz que gentilmente nos cedeu a banda da forca publica; snr. João Didier, snr. João Dierberger, snr. C. N. Nofstetter, a Casa Clarck e ao sur. Campos, photographo di Bijou.

E finalmente o Pirralho, todo reverente, agradece ás lindas senhoritas Julieta, Lucilla, Edith e Zu-

O QUE SERÁ DO "PIRRALHO"

Se o Capitão fôr presidente.

Se o Conselheiro fôr presidente.

a auxiliasse para o maior successo de seu desideratum.

Infelizmente, assim não se deu. Fosse pela temperatura calida a abafada, promissora de chuva, do ultimo domingo; fosse por que no mesmo dia e á mesma hora, outras festas se realissem, não com o mesmo espirito magnanimo e todavia, mais attrahente, — o publico paulistano só concorreu em limitado numero ao meeting annuciado em soccorro dos nossos infelizes irmãos do Sul.

A comissão com pesar registra esse facto, e nem deveria deixar de o fazer, visto como lhe é necessario dar conta das coisas como ellas realmente se passaram.

O producto das entradas foi de 2:028\$000, (dois contos e vinte e oito mil réis), quantia essa de que foram deduzidas as despesas abaixo discriminadas e que a comissão não pode absolutamente evitar, pois nem todos podiam congregar-se ao

Despesas diversas em que estão incluídos o pagamento do pessoal empregado para a fiscalização do Velodromo e preparação do ground e das archibancadas; impressão das entradas e dos convites especiaes; pagamento ao proprietario do bar do Velodromo por cerveja e refrescos distribuidos á banda de musica, etc.

335\$000
Total 1:025\$000

Ou sejam, deduzido tudo isso do producto das entradas, um saldo de 1:003\$000, (um conto e tres mil réis), importancia que temos o praser de entregar a essa illustre redacção para que lhe dê o devido destino. Saudações.

A comissão, (assignados):

PAULO SETUBAL, MARCOS RIBEIRO - MIGUEL ARCO e FLEXA - BABY

leika de Carvalho, que muito amavelmente consentiram em condecorar peito dos foot-balls vencedores.

Fumem só Luzinda de Stender

A Light no Lavapés

Que bom!... O bond já passa dentro de casa.

Imagem 13-B – “O Pirralho”, número 17 – 02/12/1911, página 08. Autoria: Voltolino¹⁷⁶.

¹⁷⁶ “A Light no Lavapés – Que bom!... O bond já passa dentro de casa.”

O PIRRALHO

ximavam as regatas. Hoje nem se fala. Quando *ella* goza a phantasia do sonho, d'aquella derrota nunca esperada, e ostensivamente agredida pelos vigorosos braços de seus campeões.

Deslisa, ora suavemente, ora tropeçando indecisa, como si o inimigo avançando na vanguarda, obrigasse a uma chegada precipitada. Emfim desde já estão cavando como podem.

Um nosso companheiro, que fala 6 linguas mortas, confidenciou-nos que o Sr. Marcello, resolvido, ofertará a Canotier um cance Europeo.

Será verdade?
Acaso será tão generoso e tão gentil de semelhante offerta?...
Deus queira que seja verdade...

HOMERO.

Lucta Romana

Quem não aprecia a lucta romana?...

Naturalmente todos. Até hoje tem permanecido no esquecimento esse sport util e que dia a dia se torna necessário pelos magníficos resultados de sua benéfica influencia na

organização de uma belleza olympica dos individuos.

Já tivemos occasião de assistir luctas que deveras emolgarão a todos.

Extrangeiros já aportaram aos nossos theatros. E a semente fecunda se desenvolveu, floresceu, mas desapareceu logo.

Todos quizeram luctar. Ser luctador era o ideal de todos. Mas tudo foi illusão.

Em São Paulo, Cicero Marques e João Baldi obtiveram os merecidos louros. No Rio de Janeiro, José Floriano Peixoto, celebrou-se a ponto de organizar um Club que actualmente funciona no Ipanema, contando 250 socios.

Agora Baldi irá fazer o mesmo aqui.

Breve teremos uma Escola adaptavel para o alludido fim, certo que a mocidade de São Paulo não olvidará de um em um concorrer para essa agremiação forte e vigorosa.

Frontão

As novidades são as mesmas. Odriozola, Lino e Gurruchaga sempre *campeões*, quando querem.

Todas as noites *quintelas* disputadissimas e graças a administração todos os amadores do bello sport, andam satisfeitos.

Patinação

Está terminada a temporada.

Foot-Ball

O ultimo match se realiza amanhã.

Natação

Brevemente temos dois professores do valutar Sport. Provavelmente serão contractados para o «São Paulo Regatas».

Maratonas

O tempo é improprio. Assim mesmo o Liberdade Club está promovendo esse violento Sport.

As inscrições são abertas.

Apetite da Light

O prato do dia.

Café Guarany a casa que promove a valorização do café — Serviço modelo. — Ponto elegante da cidade —

ATHLETIC VERSUS AMERICANO

Match em beneficio das victimas do Sul

Bateram-se emfim, no domingo ultimo, as duas valorosas *equipes* do Americano e do Athletico. A importancia do match, o fim caritativo delle, tudo presagava uma enchente ruidosa e de escôl no *ground* do Velodromo. No entanto tivemos uma dolorosa decepção: as archibancadas apresentavam o aspecto mediocre dos matches sem importancia, com uma nota caracteristica: la estava a fina elite de nossa sociedade. E, cumpre-nos tambem, fazer um reparo na noticia sarcastica do *Estado*. S.S. affirmou uma concorrência numerosa, fazendo pairar assim, sobre a nossa integridade, uma nuvem de suspeita. Negamos-lho tal affirmação e, para a nossa dignidade e inteireza, aqui estampamos o balancete na integra que enviamos a redacção do *Estado* acompanhado do seguinte officio:

O NOVO SECRETARIO

Imagem 14-B – “O Pirralho”, número 17 – 02/12/1911, página 07. Autoria: Voltolino¹⁷⁷.

¹⁷⁷ “Apetite da Light – O prato do dia”.

Protestos da Light

Conductor — Cuidem mais das crianças. Quasi que o bond sae dos trilhos!...

Modelos em prosa e verso

DE LONJE...

Aqui em Paris, a grande novidade é a daquele sujeito que matou a mãe. Matou, dizem, com uma barbaridade de arrpiar o pelo aos mais indiferentes, comendo-lhe depois o nariz com batatas. O juri absolveu esse in amicum bandido, ao paço que se abriam as portas da cadeia a um miserável cujo único crime é ter roubado um pedaço de pão.

Por falar em portas: domingo, o comércio não abriu as portas.

Por falar em pão: o preço do pão cubiu, custando duzentos reis o pão de "tostão".

Por falar em comércio: a Austria firmou um tratado de comércio com o Japão, em bases as mais vantajosas possíveis. Quanto a nós, — nikles! — nem tratado de comércio com a Austria nem com o Japão.

Foi justamente por causa de uns nikles que um dia destes um garoto matou outro. Não conto como foi porque com certeza já sabem.

Medeiros e Albuquerque.

TRIBUNAES

O Tribunal de Justiça reuniu-se hontem. Reuniu-se pela terceira vez esta semana. E julgou três causas. Tres, não: duas. Duas, não: uma. Porque, a bem dizer, a sessão de hontem foi magra. Magra e sem graça. Um só julgamento de interesse. Os demais não tiveram importancia.

Um cidadão brigou com outro. Porque? Não se sabe. O que se sabe é que brigou.

Brigou e matou. A' faca. Faca afiada. Os srs. ministros examinaram-na. Vale 5\$000. Prisão em flagrante. Interrogatório, confissão, xadrez.

O promotor publico — o crime deu-se em Santo Antonio do Arrebenta Ribicho — deu a denuncia. Deu a denuncia e deu uma rata. Porque a denuncia não vale nada. É nulla. «Nullus est quod erratus». Nulla, porque o promotor errou. Capituiu o crime no art. 520) do Codigo. Ora esse artigo não existe. Portanto a denuncia é nulla.

O promotor é uma besta, disse o ministro Clementino.

E agora? O sujeito continua no xadrez? Vae para a rua? Manda-se enforca-lo? Manda-se-lhe fazer a barba? Manda-se-lhe engraxar as botinas? Dá-se-lhe um cascudo?

A lei é ommissa. Que fazer? Julga? Não julga?

Nada f' i julgado. Mas, em compensação, uma coisa ficou assente: o promotor é uma besta.

No caso, pois, em que ha morte, faca fiada, e denuncia do cidadão como incurso no art. 520) do Codigo, já se sabe — o promotor é uma besta.

O imperialismo allemão

Sentado á minha mesa de trabalho, com o olhar preso, ora a um ramo de rosas enfiado numa jarra de porcelana, á minha frente, ora aos linguapos de papel que esperam a inspiração, sinto n'esta manhã azul, em que o passarelo esvoaça por cima dos telhados e vae por tudo um grande anseio de amor, liberrimo e feliz, sinto, in dizendo, a intima e profunda convicção de que, neste mundo, os fortes vencem os fracos, com a regularidade e a precisão de uma lei, que nem por ser cruel deixa de ser verdadeira, profundamente, infallivelmente, melancolicamente, desgraçadamente verdadeira.

Oh! muito verdadeira!

Meu Deus! porque havemos de ser sentimentaes? Os fortes vencem os fracos, pois não é? Deixai-os vencer, como diz Ibsen, o tragico e amavel Ibsen, o bom e rude e austero 'vellinho, com quem ainda hontem estive conversando, em casa de Mme. Angot, a deliciosa *diseuse* que resume numa arte toda feita de impulsões e contrasensos tudo quanto a farandulagem grotesca dos artistas burgoezes não conseguiu crear de inélito, de convulsivo e de raspante.

Meu Deus! Porque tudo é assim feito do merencoreo azul de um floco de sabão, a esvaír-se, a esvaír-se, entre os dedos muito finos e muito secos do Destino, enquanto os pintalilgos mortologam nas romanzeiras e as cohortes compactas do *Kaiser* se despenham, na confusão tumultuaria da destruição, sobre os fracos, os anemicos, os lymphaticos, os nevroticos, os chloroticos, os furunculculosos, os fantasmaticos, os eternos vencidos de uma vida que requer exuberancias sanguineas de musculos e idéas, de energias e iniciativas, personificadas em heroes como esse Amundsen, que acaba de descobrir o pólo sul, enquanto Guilherme II, no seu gabinete de trabalho, planeja conquistar o mundo.

x

Porque — meu Deus! — esta é que a verdade, a pura, a purissima, a luminosa, a luminosissima, a estupefaccida, a estupefaccidissima, a sã e forte e radiosa verdade, da qual, com tanta propriedade, disse Eça de Queiroz, aquelle diaphano espirito de transparencias intertropicas, em cujos paroxysmos de *correr* agüia o grotesco dava o braço ao sublime, D. Quixote montava a cavallo em Sauchosanca, num grande espandanejar do espirito de observação: sobre a nudez forte da verdade, o manto diaphano da Fantasia.

Meu Deus! O *Kaiser*! O *Qaiser*, meu Deus! O *Kaiser*!

Elle é bem o representante authenticico das mais lidimas gerações de conquistadores do universo, os tentões, esses homens cor de rosa como a madrugada e musculosos como os soberbos cavallos que batem a pata aristocratica no asphalto sagrado de Paris, a *Ville-Lumiere*, a encantadora, a doidivana, a irrequieta e sempre teutadora e sempre buliçosa e archangelica *Ville-Lumiere* das ceias a cincoenta francos, sob os lustres rebrilhantes e enguirlandados, enquanto lá fora, na maré inconstante do brounha, um grande fremito de dor percorre os espinhaços enregelados debaixo das pontes, annunciando as infalliveis, as fataes, as demolidoras, as intempestivas reivindicções do socialismo, que já afia os dentes e esfrega as mãos, prompto a lançar-se sobre as nações, não poupaudo a França a Groenlandia, o Istmo de Suez, nem essa longinqua e enevoadada patria de Schiller e Nietzsche, a alma e louca Allemannha de seios duros e compactos.

x

A conclusão a tirar dessas premissas resulta com a logica de um jacto d'agua rompendo a crosta espessa das geleiras da Scandinavia, o paiz das Nymphas e dos Syphes, ou, se quizerem, com a vehemencia do cactus desahrochando no deserto.

Porque — meu Deus! — ou muito me engano ou Sua Magestade Guilherme II ahi vem.

João Grave

(Edição alfacinha de João do Rio).

O PIRRALHO NOS CINEMAS

O VENCEDOR

NO RADIUM

Como sempre, as *soirees* do Radium continuam encantadoras e chics. A *Vertigem* foi o film sensacional que a despeito da pouca reclamação alcançou extraordinário sucesso.

Hollanda Pinturesca foi sem dúvida o film de arte que bateu o record, quer pelo colorido caprichoso quer pelos bellos panoramas que se descortinam através dos mares.

Vimos mademoiselles:

B. G. O. seria; C. C. O. excessivamente corada; P. R. A. tristonha; R. S. travessa; E. L. como sempre encantadora, ludibriando a todos; J. G. desconfiada com a votação; S. G. romantica; E. F. S. graciosa e risonha; Z. N. olhares scismadores e brejeiros; G. N. volúvel; V. J. sempre agradável e insinuante; Z. F. T. M. e A. M. admiradas; Z. R. e J. R. inconstantes e phantazistas. A. F. embevecida pelo sonho de Nenê, deixava transparecer nos seus olhos negros a dor e o sentimento; L. J. V. com seu leque com plumas de pavão e J. V. indiferente.

NO BIJOU

O *Romance de uma infeliz*, ou a reprodução exacta dos factos que de tempos a tempos sobressaltam a sociedade, quer entre a ostentação o luxo e a vaidade, quer na miséria choupana, attrahiu como era de esperar uma multidão sem fim. A nós se afigurou simples e destituída de arte, mesmo porque os interpretes se conduziram friamente, não despertando a emoção e nem causando o arrepiço, que *epilogos* dessa natureza, vibram sobre a nossa alma e o nosso coração.

Notamos mademoiselles:

L. S. A. C. E. A. M. M. J. R. M. S. N. P. L. R. A. V. S. F. C. N. M. olhos vermelhos e lacrimantes; V. P. sorrindo e attrahindo com o seu olhar magnetico a todos; Z. C. elegantemente traçada, apesar dos sapatinhos brancos estarem fóra da moda; L. A. D. com sua cabelleira loura, cahida nos hombros; B. J. olhares mortos e attrahentes.

A. C. cada vez mais bella; O. C. como sempre risonha; C. C. chic; J. M. Intrigada.

Do concurso de bengalas

NO IRIS

Os films relacionados com a guerra de Tripoli, despertaram a curiosidade do nossa população tão retrahida a movimentos revolucionarios.

Assim é que o *Iris* durante a semana foi pequeno, apresentando a sala de espera um aspecto chic e alegre.

Mademoiselle Ida com a sua musica de alegria, satifez plenamente os numerosos habitues.

CHANTECLIER

A concorrência têm sido magnifica, e nem se podia esperar outro resultado.

As sessões de 7^{1/2} e 8^{1/2}, agradaram immensamente. Films escolhidos, isto é, todos os exhibidos no Radium, Bijou e Iris.

A administração continua dispensar toda a solicitude, cooperando grandemente na fiscalização, que se diga a verdade, procede sensatamente, vedando aos elementos inconvenientes.

HIGH LIFE

A empresa Attila Dias e Figueiredo vae de vento em popa. E' uma lucta para se obter um lugarzinho.

E não nos admira porque incontestavelmente o High-Life é o ponto do bello sexo.

Proximo numero reportagem detalhada.

CINEMA LIBERDADE

Este cinema, magnificamente collocado, é o ponto de reunião das familias da mais fina elite. Sua empresa não tem olvidado esforços para appresentar diariamente ao publico fitas de grande successo.

Entre as graciosas senhoritas que frequentam este cinema, conseguimos notar as seguintes: Mlle. B. B. M., graciosa como sempre; Mlle. I. B., distrahida, pensando, talvez, nas lições; Mlle. L. G. C., sorridente; Mlles. M. P. C. e L. L. C., conversando animadamente; Mlles. M. L. C. e M. G. C., apreciando... os enredos cinematographicos; L. R. e H. R., procurando vel-os; L. A. e N. A. pensativas.

Que Felisardo!

(a Light indemnisa os mutilados pelos seus bonds.)

— Papae, quem é aquelle?
— E' um que teve a sorte de ficar em baixo do bond..

Imagem 16-B – “O Pirralho”, número 17 – 02/12/1911, página 10. Autoria: Voltolino¹⁷⁹.

¹⁷⁹ “Que Felisardo! (a Light indemnisa os mutilados pelos seus bonds) - _ Papae, quem é aquelle? / E' um que teve a sorte de ficar em baixo do bond...”

DO FUTURO DE SÃO PAULO

A LIGHT SE ENCARREGA

Salada de fructas

THEATROS

Renato Lopes

Segundo nos disse um jornal, o Ferri, declarou que o sr. Rodolpho Miranda era um dos grandes intellectuaes que tinha encontrado nessa terra de doutores e portentos. Que descoberta!...

Consta que a d'stincta escriptora portugueza, que ha semanas esteve entre nós, no livro que brevemente escreverá sobre S. Paulo, apresentará á admiração dos povos, o sr. Leopoldo de Freitas, (nosso illustre amigo) como um dos rapazes mais bonitos desta cidade.

Sant'Anna. As magnificas sessões desta alegre casa de espectaculos continuam em franco successo.

O Tim-Tim foi a peça que durante a semana mais agradou aos habitués das revistas.

Arruda, Taveira e Beneventi são os queridos da platêa.

Casino: Como sempre os espectaculos continuam a despertar interesse nas rodas elegantes de S. Paulo.

O Programma para variar é o... mesmo.

Esteve em São Paulo, a semana passada, Renato Lopes, um dos mais finos collaboradores do "Pirralho". Por um descuido lamentavel de paginação esta noticia deixou de sahir, no ultimo numero, acompanhando a sua caricatura.

Renato é um bello espirito, duma mordacidade prompta.

Escreve-nos elle as apreciadas "Chronicas do Rio": E' uma das esperanças da geração que apparece.

O dr. J. J. Carvalho offereceu ao "O Pirralho" o seu bigode do lado esquerdo, para ser dado como premio ao vencedor no concurso de talento. Os sympathicos cabellinhos não de dar sorte, pois, como guarda-avançados do buraco da eloquencia, devem ser um viveiro prolifico de microbios da dita.

A nossa directoria reunir-se-á, por estes dias, no salão nobre da redacção, afim de tratar da compra de um escritorio de crystal, para guardar os preciosos fiapos.

Trecho do discurso do academico de Coimbra que, ultimamente, visitou a Academia:

— Puix é assim, carus amigus do Xentru Onge de... de... Sutebro!

Jé Taranja.

PSST!! E' a bebida ideal! Sem alcool - Embraga pelo seu delicioso sabor.

A Sahida do Municipal

Se a moda pega, quanto serviço tem a policia!

¹⁸⁰ “Do futuro de São Paulo – A Light se encarrega”

INSTANTANEOS

Na Rua Quinze

Quartas-feiras, espectáculos da moda no *Radium*. Depois, *ten' o' clock tea* familiar, no *Majestic*, promovido pelo *Pirralho*.

— Porque é que o Amancio substituiu o Simões Coelho?
— Porque Pinto não é do jogo, ainda não sabe?
— Já vem você com malícia. Você quer dizer que o Burjonas é!

A última piada do collega *O Estado de S. Paulo* foi a restauração da orthographia tradicional que o revolucionário órgão da esquina, tinha deposto.

Essa restauração foi ordenada por telegramma do dr. Julio de Mesquita, que attribuiu o desastre da renovação das assignaturas para 1913, á mudança de orthographia.

Inverdade, dr., a causa do desastre foi a calligraphia.

O curso da vacca: Quarta-feira, no Triângulo.

A's quartas e aos sabbados, depois das *soirés* da moda do «*Radium*», não se esqueçam de ir ao «*Majestic*» tomar chá.

Atestado de talento

Agora, quem arrelhar com o professor Saturbosa vae p'r'o pau. Veio de Sergipe um diploma de poeta para o homem. Diz o diploma:

«Espirito eminentemente emancipado de preconceitos genealogicos (1) e de crenças religiosas, sois um dos bellos talentos da intellectualidade brasileira».

(1) Sata!

OS NOSSOS AMIGUINHOS

Galantes filhinhos do dr. Carlos de Campos, posando para o *Pirralho*.

Companhia Nacional DE SEGUROS

Sobre vidros e accidentes
Seguros de AUTOMOVEIS
Sede: Largo do Thesouro, 5
S. PAULO
Succursal: Rua S. José, 93
Rio de Janeiro

Informações e prospectos serão, gratuitamente, enviados a quem pedir os á Cia. Nacional de Seguros

Imagem 21-B – “O Pirralho” – número 71 – 21/12/1912 – página 15¹⁸¹.

¹⁸¹ “Companhia Nacional de Seguros – Sobre vidros e accidentes / Seguros de AUTOMOVEIS / Sede: Largo do Thesouro, 5 / S. PAULO / Succursal: Rua S. José, 93 / Rio de Janeiro / Informações e prospectos serão, gratuitamente enviados a quem pedir os á Cia. Nacional de Seguros”.

Para o cabelo a *Succulina*

Os chauffeurs da elite

CONTINENCIA Á POLICIA

Publica-se
aos Sabbados

em
São Paulo

Imagem 24-B – “O Pirralho”, número 43 – 01/06/1912, página 01. Autoria: Voltolino¹⁸².

¹⁸² “Os chauffeurs da elite – Continencia á policia”. Não assinada. Provável autoria de Voltolino.

Xornal allemong
Rettator - xefe Brofejorr Peterslein

Anno briméro

Numerro guarenda drez

Zinaterra: tois lidros

zerfexes

O Pirralho

Zan Baolo, drez te Julho te nofejendos toje

Zam Baolo

Estudos gridigos sobre a baiss, a bofo
e gosdumes
bor um facheante allemong

O zidade de Zam Baolo é o gabidal artistien
e moral da Prassil

E' um zidade muido po-
nide e zifilizado. E' o zidade
motelo da Prassil. E' bre-
zizo elochiar um boko bor-
que os Baolistas, gue en-
dentem gue zon uns Pras-
sileiros a barde, melhor e
differehde dos odros Pras-
sileiros, kosta gue o xende
valla pem do zeu zidade e
gomo eu guer que as Baol-
istas gosda de minhas ba-
drizios eu vae bekar na bi-
ga do gafederra Baolista.

O zidade é defitida no
zidade brobriamente dito e
um borzon de beguenos zi-
tadinhes ekstrancherres gue
duto chundo faz um zitadon.

O zidade brobriamente
dito esda formata belos rua
Tireida gue dem quadro
gandos, pelo rua do Him-
beradriz 15 te No'emprio,
gue é o maior marafilia do
enchenaria prassilerra, belo
Brazza Andonio Prato, gue
é o ferdaderro gorazon de
Zam Baolo e belo rua de
Zam Pendo, o uniga rua
direida do zidade. O tifizon
azima foi feido belo Lait
ende Paer, o imbordande
e irremediafel gombania de
pondes.

Os odros beguenos zita-
des zon grub dos em folda
do zidade zendral.

Dem o zidade chenuina-
mente prassillere gue go-
mezza na larko da Zé e

HERR VON ARAUFGEHEN

muido illudre emizarrio to Allemauhes barra esbiar a eglizbe

gombreende dudo endre o
rua do Carmo, o Vakuldade
de Tireido e a Konkresso.
Ali tem os rua mas famos-
sas como o rua da zapio
Salomone official da Priossa.
Agui dampem defe os risto-
randes mas afamaços de
Zam Baolo felho.

Dem tampem o zidade
su'ssa gue é gombosda dos
mas atorafels fillas da Pa-
raizo, Affenita e Marranion.

Dem o zidade dripolidana
gue é no laderra Chuon

Alfredro e no rua Finde e
zinko de Marzo.

Dem dampem o zidade
inkleiss gue é na Kazzo-
medro.

O mais limbo, mais zilen-
ziosso, mais orderro e mais
ponidde te dodos os zidades
ekstrancherros de Zam Bao-
lo é o zidade idaliana gue
é onde morra a famosa
parperra e liderrata Chuon
Panannerre.

Akorra o zidade allemong
é no pairro do Zanda Efi-

chenia e dem ramifikassons
em dodo o zidade.

Dinha dampem o zidade
bolagga gue era o mas po-
nide e zimbadika mais gue
esda zendo reformata pela
Zekretario do Akrikuldurra.
Gue bena, era um bedazzo
istoriko de Zam Baolo.

Esde azima é o tifizon cheo-
kratica do zidade.

Akorra ainda tem odros
tifizons. Andikamende ze ti-
fidia um zidade em frekezas
gomo a do Oh, o Benha e
odros. Esdes frekezas dinha
gomo zendro o ekrecha ga-
doliga. Debois a Koferno
brigó, gom Ekrecha, e fez o
tifizon bor disdrikios de baz,
dos quaes é xefe o emi-
nende Gabidon gue abtko
do brezitenzia do esdado.

Agdualmente borem o zi-
tade esta tifidido bor um
manerra muido inderezan-
de. Akora cha non ze diss
mais, eu zou do frekezia do
Zanda Zezilia. Nein, hoche
o chende tiss eu mora ber-
to da Zinematokrafo. Ai
Laife, o do Rio Prango, o
do Pichú, o do Lipertate.

Dudo muta nesta derra bro-
kressista. O zinema zubsdi-
duindo o ekrecha! Andika-
mende os namorattos zo en-
gontrafa a namoratta no
ekrecha e brezizafa tisvarzar
muido borque a badre baz-
zafa bito. Akora é muido
melior. Akora ze fae na zi-
nema e engondra gom na-
morata, zenda no lato della
e kuando abaka o luz da
peli-gons kostosos. Esde é
muido melior.

(Gondinua)

BAR BARON Serviço especial em Cervejas -
Travessa do Comercio, 8 - SÃO PAULO

Chop Germania 200 Rs.

Xornal allemongs
Rettator - zefe Brofejorr Peterslein

Anno briméro

Numero guarenda quadro

Zinaterra: tois lidros
zerfexes

O Biralha

Zam Baolo, vltmbe te Julho te nofejntos toje

Zam Baolo

Esduos gridigos sobra a baiss, a boba
e gosdumes
bor um fiaohante allemong

O zítade de Zam Baolo e o gabidal artistica
e moral da Prasil

(Gondinnuazão)

O zítade de Zam Baolo em cheral é muido ateadata. Dem akua enganada de dodos os qualidades. Dem ekskotto, dem arporizaon, dem chardins, dem uma galzamento de ruas gomo non dem e ual na mundo indero, gomo bode addesdar dodos os chieffes de audomofel, dem um bolizzia-vranzês e um odro bolizzia inkleis, dem uma zorfizio de ponde gue é brezizo teskrefer minuziossamente, barra guando guer fazer servizo de ponde no Afrika barra os nekros fazza melhor do gue agui.

Emfim o zítade de Zam Baolo dem dudo ponite, lindo, marafiliosso, suplime.

Zam Baolo dampem é o zítade mais limba gue eu gonliezo. Dodo o tia bazza o garrozinha de licho nos ruas onde non dem. No noite dodos os ruas e bras zis zon lafadas pelo garro dos pomperos. O limbezza dos ruas é ton bon gre dodos os nekocios bode deixar os bortas apertas borgue boera não esdraka nata. Dampem o Za adorrrio barra tuperkulossos non dem nata a fazer borgue a ar de Zam Baolo é ton limba e litre de bó gue ni kem liga com

o duperkulosso. Dodos esdon clochiando o limpeza e a brekresso do zítade, mesmo borgue o Brefeidurra dem a cuidado de, nos lukares onde dem a'kum defeido, non dechar limpar o rua, barra gue guando bassa um esdrancherho imberdinende no ponde o na audomofel, esde lefanda a pó gue endra nos olios dele de moto que elle non enxerga os tefeitos. Mais isdo o Brefeidurra só faz onde dem defeidos barra engobrir. E bena gue dem dandos tefeidos!

Barra oche cheka. Eu akora breziza ir barra a Koro no Atenida Baolista.

O xerazão to mundo

(Gondinnuazão)

Tesbois gue o Gain esdefe zento brezo bor aguelle bolizzia gue barecia o alle nong, as andros ermongs te elle esditeram vicando muido runhes e endong a Teus nong esdefe cosdanto to necozio e mantou a tilufio unifersal barra agapar com o raza humana.

A tilufio esdefe ung cran-de jufa gue gahi gnarrenda tias e gnarrenda noides zognitas zem barrar neihuma. O terra esdefe vinganto do to tepaijo to acqua e dotos esdiferram morrento. Dotos, dotos, exzebdo o Noé, gue esdafa ung pon homem e a Teus tisse barra elle ligue gonsdruia ung erauto gassa gue esdafa poa barra natar

nos acquas: esde gassa esdefe zendo jamado o arga. E esdafa crantemende golozal. Tentro telle esdafa dotos as pichos, inglussite a Noé gon doto o vamilia.

Tesbois tos gnarrenda tias, a Noé zoldou uma arupú barra domar conhezimendos to dérra. Mas a tigo urupú esdafa o malantro (esde esdá o bai te esde raza te animaes — a urupú malantro). Esdanto o malandro, nong guiz foliar e a Noé mantou endong ung beguena bompá pranga, gue esdefe te folda com uma betazo te oliferras na pico. Oh! Gue alecria! A Noé esdefe zahiuto te breza to arga, vez ung crante vesda e domou uma biléc dremento. Teste endong, a Noé esdefe a broxenidor te pepetorres.

Peterslein,
vilosovia.

(Gondinnuazão)

O crante zapio allemong

Bor modifo to eglibse gue défe agondezer na Prasil, escé e zento mandao to Allemannes uma crante zapio gue veio barra opserfar elle.

A illudre toctór esdá umas tas fultos mais broeminendemente agadatos na munto to zienza. Non zó esdá uma bezôa guxos obiniões esdam sento crantemende resbeidadas, gomo dampem esdá uma crante augdôr te numerossas opras, endre as guaes bodemos tesdacar aguella gue esdá gombosda te finte tois vo-

lumes e gue dem a nome — «Borguê os porpolêdas dêm assas golorritas», oudra em guadorze folumes «O mâneirra te gomêr das inzegtos» e o crante ópra de vilosovia e baleondólóxia «A elevande nong esdá a mamouth».

O retagzonc te Birralha dem a mais fífo brasser te aprazar a illudre homem e teglara gue nong esdá zento bagato barra esgrefer esde nodizia.

Nodizias deadraes

A Guidry

A nozo retagdor jefe esdefe esdando na deadro munizibal barra fer a Guidry e esdefe ajanto esdubenda!

Empóra goma a crafe te feido te esdar zendo ung vranzeis, esde esdá ung homem atmirafel!

Esdá ung bena gue a Zam Baolo, gue esdá jamato o gabidal ardisdiga, nong esdá gorres bontendo barra falôr te crante homem, borgue os xendes, rigas, os vassenteiros, gue dem arrame nong esdá into esbiá elle.

Orra, bozidifamente, isdo nong esdá tirreido.

DELECRAMMAS

PUELOS ARRES, 19 (Ax. Amerriganas). Nos vesdas agui realissatas na tia 9, voi unide nodado a esberdo xermanigo gue dinham dodos as soldados.

BAR BARON Serviço especial em Cervejas —
Travessa do Commercio, 8 — SÃO PAULO

Chop Germania 200 Rs.

Agradecimentos

As palavras indicam apenas, e não se pode esperar delas muito mais do que isso. Eis a sua beleza...

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, pela bolsa concedida para a realização desta pesquisa. Aos funcionários da Biblioteca Municipal Mário de Andrade e do Arquivo do Estado de São Paulo, que sempre me atenderam com presteza, a despeito das dificuldades para se encontrar os documentos procurados pelos meus olhos sempre ávidos.

À Paula Ester Janovitch por sua presença na banca do Exame de Qualificação deste trabalho, e pela solicitude com que se dispôs a me ajudar sempre que nos encontramos. Ao professor Ulpiano Toledo Bezerra de Meneses, um mestre no sentido amplo do termo, pelo privilégio de sua presença e generosidade no citado Exame de Qualificação.

Aos alunos da Escola do Futuro, que assistiram o princípio desse trabalho, e que foram sempre tão acolhedores ao me ajudar no desafio da observação de imagens. A todos na Escola Ágora, com muita alegria, por experimentarmos todos os dias o significado inestimável da palavra “companhia”.

Quanto aos amigos, pedindo desculpas pelas ausências que nem sempre pude evitar, um agradecimento acompanhado de longo abraço: Max, Vinícius, Renata, Carlos, Thaís e Vaninha. A todos da “Diretoria”, amigos de verdade e de já longa data (!), pela paciência e incentivo.

À Íris, pelas discussões divertidas a respeito de nossos trabalhos, e pela seriedade com que sempre encaramos o esforço do outro.

Ao Igor por todo o apoio, paciência e generosidade sem os quais o trecho final do caminho seria mais solitário, menos rico, menos humano.

À Camila, por tudo o que vivemos nos últimos (já vários) anos de pesquisa, amizade, café na varanda e muitas risadas.

Aos republicanos dos últimos anos, com a certeza de que as palavras não bastam para expressar tudo o que a gente experimenta no cotidiano: Érico, Eduardo, Diogo, Aline, Igor e Leo.

À Rosmari, pela alegria do “reencontro” nas coisas que não se explicam.

À Rafaela, por tudo que partilhamos desde sempre. Continua a ser um maravilhoso privilégio...

Ao meu orientador, professor Elias Thomé Saliba, pela presença fundamental em praticamente toda minha trajetória acadêmica. Apreendi mais do que posso perceber; no esforço para botar tudo em ordem, percebo que ainda há muito mais a aprender. Muito obrigado, professor.

Ao final, agradeço a Eduardo, Maria Cristina e, especialmente, Victor, Ana e Júlia, pois nossa casa está, verdadeiramente, no coração. O resultado é uma expressão pálida do caminho, que nunca termina...

---/---/---