

Meios de transporte do século XIX em Campos dos Goytacazes: intensificadores da divisão social?

19th century means of transportation in Campos dos Goytacazes: increasing social division?

Lyana Carla Cabral Pacheco Pinto Aguiar*
Kíssila Alves Raimundo**

O presente trabalho objetiva analisar alguns dos meios de transporte utilizados em Campos dos Goytacazes no século XIX, sob a justificativa de debater a influência deles como divisores de classes sociais. Também se objetiva analisar a importância dos meios de transporte para a cultura campista da época. Este texto é embasado nos escritos de Júlio Feydit, Hervé Salgado Rodrigues e Horácio Souza, e em fotografias da época, cedidas pelo Museu Histórico de Campos. A metodologia utilizada é a análise de imagens associadas às fontes bibliográficas citadas.

The objective of this study is to analyze some modes of transportation used in Campos dos Goytacazes in the nineteenth century, in order to discuss the justification of their influence on social class division. Another objective is to analyze the importance of the means of transportation for the culture of the people from Campos in that period. This text is based on the writings of Julio Feydit, Hervé Salgado Rodrigues and Horácio Souza, and on photos from that time provided by the Historical Museum of Campos dos Goytacazes. The method used in the project is the analysis of images associated with the aforementioned theoretical bibliography.

Palavras-chave: Meios de transporte. Imagem. Campos dos Goytacazes.

Key words: Transportation. Images. Campos dos Goytacazes.

1 Introdução

Campos dos Goytacazes, situada no norte do estado do Rio de Janeiro, foi elevada à categoria de cidade em 28 de março de 1835, porém é palco de grandes acontecimentos e feitos históricos há quase cinco séculos. Essa história é construída por índios, negros, brancos, por uma opulenta nobreza rural, com barões, viscondes, condes, comendadores e fidalgos. Indivíduos que construíram o passado e deixaram um amplo acervo patrimonial e cultural.

Por ter a economia apoiada no “ouro doce”, a rica cidade precisava de meios para escoar a produção e sua população necessitava de meios para se locomover dentro e fora do município. Houve diversas alternativas para sanar o problema do transporte,

* Especialista em Literatura, Memória Cultural e Sociedade pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense (IFFluminense). Professora do Governo do Estado do Rio de Janeiro, do Centro Universitário Fluminense (UNIFLU - Campus II), Campos dos Goytacazes/RJ - Brasil. E-mail: lyanacarla@gmail.com.

** Especialista em Literatura, Memória Cultural e Sociedade pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense (IFFluminense), Campos dos Goytacazes/RJ - Brasil. E-mail: kissilafg@gmail.com.

conforme afirma Souza (1985, p. 76): “o caminho para o Rio de Janeiro enquanto não havia vapores nem estradas de ferro era detestável.”. No entanto serão abordados neste trabalho aqueles que podem evidenciar a relevância econômica e social da região. Este estudo não se propõe a encerrar o assunto, não só pela limitação do espaço de tempo e pela variedade dos meios de transporte, mas também pela amplitude do tema que é longo demais para a estrutura de um artigo.

Nos estudos feitos e adquiridos sobre memória, cultura e imagem durante a especialização que tem como fim este trabalho, entende-se que vários fatores contribuíam para a diferenciação social: o local onde se morava, a vestimenta, o uso ou não de calçados, a cor da pele, a função exercida pela pessoa, etc. Todavia, foi percebida a importância de verificar se os meios de transporte poderiam ser analisados como objetos que aguçariam as diferenças entre as classes sociais. Dentre a variedade dos transportes terrestres e aquáticos, foram escolhidos aqueles que elucidariam com mais clareza a diferenciação socioeconômica. Serão tomados, pois, como objeto de estudo, a carroça e as suas variantes, e a cadeirinha. A carroça não só por denotar as diferenças sociais, mas também por ser um meio de transporte tão antigo quanto a domesticação de animais, “originário da Idade da Pedra ou do período Neolítico, o carro de boi¹ surgiu no Brasil com os primeiros engenhos de açúcar, na época da colonização portuguesa²”; a cadeirinha, por ser mais um fator que demonstra a condição do negro como sub-humano e a da sinhá como a detentora do poderio. Souza (1985, p. 75) afirma que “ainda em 1854 usavam as nossas conterrâneas as cadeirinhas com suas competentes cortinas, onde as sinhás-moças eram conduzidas por dois escravos possantes, e quase sempre de estimação”.

Segundo Candau (2008, p. 59), “sem memória o sujeito se esvazia, vive unicamente o momento presente, perde suas capacidades conceituais e cognitivas. Sua identidade desaparece”, dessa forma este trabalho adquire relevância para o sujeito campista, a fim de que não perca a identificação com a história da própria cidade, de seus ritos e costumes. Se não há memória social, não há vínculo com o passado, logo o futuro poderá ser de sujeitos com identidade perdida. A partir dessa identidade estabelecida é que se configura a cultura: Cultura é o todo complexo que inclui acontecimentos, crença, arte, moral, lei, costumes ou qualquer outra capacidade ou hábitos adquiridos pelo homem enquanto membro de sociedade. (TYLOR, 1958).

Cada povo tem sua identidade apoiada em práticas comuns cultivadas no passado; as construções e as tradições orais e/ou comportamentais são marcas de um passado que permitiram a estruturação do presente. “Nesse sentido, todo aquele que recorda domestica o passado e, sobretudo, dele se apropria, incorpora e coloca sua marca em

¹ Na história do Brasil, o carro de boi aparece na Colônia, no Império, na República, na Revolução de 1930, no Estado Novo. Pode apresentar variações de “modelos” e nomes: carro, carroça ou carreta, como no Rio Grande do Sul, porém, nenhuma cidade, vila, povoação, fazenda, sítio, do litoral ao sertão ignora a existência deste rústico e primitivo meio de transporte, que ajudou a fazer a história do Brasil. Fonte: GASPAR, Lúcia. Carro de boi. Pesquisa Escolar Online, Recife: Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Acesso em: 25 out. 2013.

² GASPAR, 2013.

uma espécie de selo memorial que atua como significante da identidade.” (CANDAU, 2008, p. 74). Portanto, ao estudar até que ponto os meios de transporte dos séculos passados poderiam interferir na classificação social do indivíduo, a sociedade goitacá tem mais um instrumento para se apropriar de sua história e, conseqüentemente, valorizar e preservar suas memórias.

A metodologia utilizada é a análise de fotografias da época com respaldo nos escritores citados no resumo. Essa escolha se deu pela facilidade que a imagem tem de transmitir ao seu receptor todo um conjunto de palavras não ditas verbalmente, mas que através dos traços contidos no objeto ficam subentendidas na mente de quem o observa. Além disso, há também o caráter imediatista da imagem: ao deter o olhar sobre uma fotografia, o receptor imediatamente tenta encontrar em seu subconsciente alguma conexão com elementos preexistentes em sua experiência de vida, logo ele é reportado para um tempo passado, pois tenta buscar uma memória que represente significativamente o objeto que está sendo visto. Sobre isso, Joël Candau diz:

Entre as várias razões que se conhecem para o sucesso da prática da fotografia em todos os meios sociais está certamente a maneira cômoda com a qual essa ‘arte moderna’, que é uma arte da memória, permite representar materialmente o tempo passado, registrá-lo e dispô-lo em ordem. (CANDAU, 2008, p. 90)

A imagem também tem a capacidade de reconstruir uma realidade, pois ao buscarmos significações no passado, o presente é repensado e a memória é renovada. A realidade passa a ter um novo sentido para o indivíduo, na medida em que ele adiciona informações à sua bagagem memorialística.

É importante, porém, ressaltar que a imagem é um discurso polissêmico e por ter essa característica, não é imparcial. O fotógrafo imprime em cada imagem capturada o seu olhar pessoal, ou seja, em cada fotografia há uma intenção por parte do sujeito produtor em transmitir aquilo que lhe convém. Logo, o documento, que é a fotografia, não é um objeto neutro, mesmo que, inconscientemente, ele foi de alguma forma manipulado.

O documento não é inócuo. É antes de tudo, o resultado de uma montagem consciente ou inconsciente, da história, da época, da sociedade que o produziu, mas também das épocas sucessivas durante as quais continuou a viver talvez esquecido, durante as quais continuou a ser manipulado, ainda que pelo silêncio. (LE GOFF, 1992, p. 547)

Apesar dessa comprovada manipulação, a fotografia também é um importante instrumento para revitalizar a memória. A memória humana é suscetível a constantes mudanças, dependendo das emoções vindas pela evocação do passado. A lembrança das experiências vividas pode ser alterada cada vez que é revisitada, pois há uma

mudança do indivíduo com o passar do tempo. Por esse motivo, a fotografia é bastante válida, porque ela é estática. O sujeito produtor pode até ter manipulado a imagem no momento de sua concepção, mas depois de concebida, o que foi capturado fica supostamente imortalizado.

A maior parte das imagens cotidianas que retemos na memória é imprecisa, fruto da visão fugaz. São manchas e borrões que desenham formas informe e cores do nosso viver diário. Não é raro que a fotografia seja o socorro das memórias frágeis, na tentativa de reconstruir e narrar coisas do passado, depois de decorrido muito tempo. (MARTINS, 2009, p. 165)

Assim, este trabalho justifica-se no intuito de reavivar e validar a memória da cidade, utilizando fotografias do século XIX e, principalmente, analisando o impacto que os meios de transporte podem ter na categorização socioeconômica e cultural dos cidadãos campistas.

2 Um breve passeio pela história: Campos dos Goytacazes, a terra do “ouro doce”

Datam que o descobrimento do Brasil foi em 22 de abril de 1500 e que desde então o lusitano passou a explorar as terras recém-descobertas. Para melhor administração territorial, a coroa portuguesa criou, em 1534, as capitanias hereditárias, que consistiam na concessão de lotes de terras para os donatários.

As terras do norte fluminense foram doadas a Pero de Góis da Silveira, em 1534, e receberam o nome de Capitania de São Tomé. Sendo o primeiro homem branco a tentar colonizar o local, Pero conseguiu erguer uma “vila próspera, com a casa da Câmara e casebres de taipa. Era a Vila da Rainha, que já produzia seu açúcar e lavouras” (RODRIGUES, 1988, p. 19). A cana-de-açúcar foi trazida da Capitania de São Vicente, hoje litoral sul de São Paulo, por ele e por Gil de Góis. Para as atividades agrícolas, era preciso mão de obra, mas como o índio não aceitou ser escravizado, “o negro era necessário porque o goitacaz não se rendia nem diante da extrema crueldade do branco” (RODRIGUES, 1988, p. 18). Então, Pero de Góis, por volta de 1545, “pede ao sócio 60 negros da Guiné como escravos”. E eis que se tem início a civilização campista, com brancos, negros e índios.

Como acontece em qualquer processo de colonização, junto ao explorador, vêm também seus hábitos, sua língua, sua cultura, logo parte de seu povo e da sua identidade se fazem presentes e predominam, mesmo que por imposição, na nova terra.

Essa imposição fez com que esse donatário não obtivesse sucesso por muito tempo com o terreno: os frequentes embates com o índio goitacá fizeram-no desistir

de sua capitania, que foi reintegrada aos bens da Coroa Portuguesa e, quase um século depois, confiada aos Sete Capitães³, os quais fizeram da agropecuária a primeira atividade que vingou na terra goitacá.

Após o ciclo do gado, Campos retorna com mais intensidade à atividade agrícola e inicia seus longos dias de glória com a cana-de-açúcar que, progressivamente, muda a cultura campista trazendo o desenvolvimento socioeconômico da região.

O primeiro engenho de açúcar foi instalado em 1650 pelo General Salvador, mas o cultivo dessa planta foi popularizado e passou a ser amanhada pela classe mais baixa da Vila de São Salvador, como Campos era chamada na época: “Gente pobre, sem posses para possuir escravos trabalhando com a família tão-somente. (...) Aqui é gente pobre que logo arranja um pedaço de terra aforada ou não, planta nele uma engenhoca, que na maior parte das vezes nem teto tem.” (RODRIGUES, 1988, p. 43)

É chamada de “ouro doce”, pois, assim como o nobre metal, a cana permitiu o enriquecimento das famílias que a cultivavam, como também da região.

Com a cana e o açúcar a fisionomia das planícies se modifica. A vila começa a crescer pelo intercâmbio dos que se transferiram, no trabalho, do lombo do cavalo (...). O campista continua trabalhando a terra, lutando sempre contra os tributos dos Asseca, que vão se sucedendo (...). A vila vai crescendo e aquele povo rude e rústico, que se vestia mal ou mal se vestia, já conhece o cetim, sedas e veludos. Os arreios dos cavalos já são de prata. (RODRIGUES, 1988, p. 44)

O ciclo do açúcar em Campos fez com que a região tivesse notoriedade em todo o país, tanto que D. Pedro II visitou a cidade por quatro vezes. A primeira, em 1847, “mas a grande curiosidade dessa primeira viagem era o Canal Campos-Macaé. É de se aceitar mesmo que conhecer esse canal, aberto pelo braço escravo, tivesse sido o objetivo maior dessa viagem a Campos” (RODRIGUES, 1988, p. 103). As outras ocorreram em 1875, 1878 e 1883. Em uma dessas viagens, D. Pedro II “elogia a barca-pêndula com a qual atravessou o rio Paraíba e pergunta o que se tem feito para impedir as inundações do mesmo rio” (RODRIGUES, 1988, p. 103). Na última viagem feita, o Imperador inaugurou a luz elétrica em Campos, primeira cidade da América do Sul a possuir esse sistema de iluminação: “Às 19 h as ilustres autoridades dirigem-se a usina elétrica, localizada na Avenida Pedro II (Beira Rio), pouco acima da Rua do Ouvidor. O Imperador aciona a chave ligando a luz, e 20 mil pessoas aplaudem, em delírio.” (RODRIGUES, 1988, p. 106).

³ “A 19 de agosto de 1627, quando já então criado o Governo Geral, foram elas concedidas pelo governador Martim de Sá aos famosos ‘Sete Capitães’: Miguel Aires Maldonado [...], Miguel da Silva Riscado, Antônio Pinto Pereira, João de Castilho, Gonçalo Correia de Sá, Manuel Correia e Duarte Correia. No dia 24 de dezembro de 1632, chegavam ao cabo de São Tomé os célebres capitães, onde encontraram, numa aldeia indígena, alguns náufragos, que lhes deram notícias de férteis pastagens existentes mais para o interior [...]” (IBGE, 1948, p. 8)

O crescimento urbanístico fez com que muitos donos de engenho passassem a ter mais de uma residência, sendo uma rural e outra no centro de Campos, lugar onde as transformações comerciais aconteciam com mais frequência. Devido a isso, Campos tem em suas ruas “narrativas vivas” de vários períodos: os solares, os casarios, as praças, os jardins, constituem marcos históricos que são desconhecidos pela maioria de sua população.

Com o crescimento econômico, acelerado com a luz elétrica, as pessoas passaram a ter necessidade de meios mais eficazes para a locomoção própria e para escoação de produção. Logo, houve a evolução dos meios de transporte, que serão analisados neste artigo como elementos que também denotam *status* social.

3 Os meios de transporte em Campos Imperial

A viação mais antiga utilizada em Campos foi a terrestre. As pessoas se locomoviam a pé, através de carroças ou em lombo dos animais (Figuras 1 e 2). Com o tempo foram surgindo outros meios como as variações da carroça (tílburi, caleche, coche, sociável, sege, carruagem...); a cadeirinha, que era movida a tração humana; os bondes de burro (Figura 3) e mais tarde os elétricos (Figura 4); as locomotivas (Figura 5) e enfim, os automóveis (Figura 6).

Todos esses meios de locomoção, além de encurtar as distâncias percorridas pelas pessoas, serviam para trazer mais prosperidade à cidade, pois o cultivo da cana-de-açúcar era a principal forma de sustento da população e todos os produtos provenientes dessa agricultura precisavam ser escoados de forma mais rápida e eficiente. Também há a questão do *status*, no sentido de diferenciação dos membros da sociedade conforme o transporte utilizado.

Em 1865, o que estava no rigor da moda eram as caleches, berlindas, cabriolés e nós ainda nos lembramos dos irmãos Cruz, do “Velho Lisboa”, com seus *stocks* de carruagens, entre os quais preponderavam os coupées de luxo para conduzir noivos à igreja; - e por onde anda toda aquela carraria de rodas estrepitosas? ... É que assim como os sociáveis escurraçavam as cadeirinhas das recatadas yayás de 1835, os automóveis fizeram que se escafedessem as socatas, as andorinhas, as aranhas e demais veículos das boléas em que se encarapitavam cocheiros enfatuados de compridas sobrecasacas, sem dispensar as cartolas, por vezes rotas. (SOUZA, 1985, p. 75-76)



Figura 1 - Boulevard Lineu de Paula

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Campos⁴



Figura 2 - Estação de trem na Praça Prudente de Moraes (atual Chá Cha Chá)

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Campos

⁴ As figuras cedidas pelo Museu Histórico de Campos estavam em fase de digitalização e catalogação na época da realização da pesquisa e até o presente momento, maio de 2015, ainda há muitas que permanecem nessa fase. Todas as legendas dessas figuras foram referidas pela pesquisadora e gerente do Museu de Campos, Graziela Escocard Ribeiro.



Figura 3 - Bonde de burro em setembro de 1875

Fonte: Acervo da Santa Casa de Misericórdia de Campos

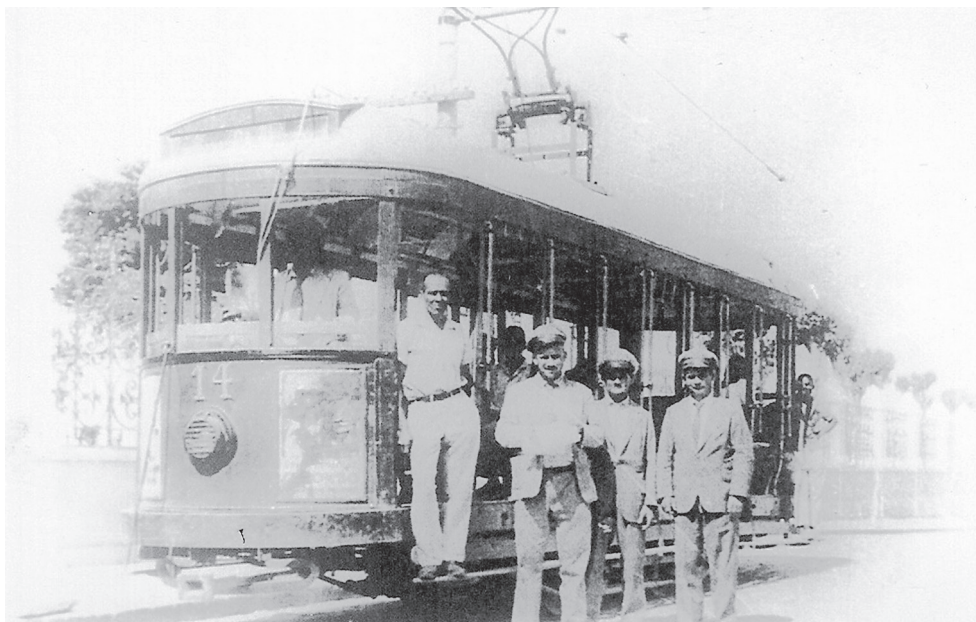


Figura 4 - Bonde 14 no Cemitério do Caju em 1960

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Campos

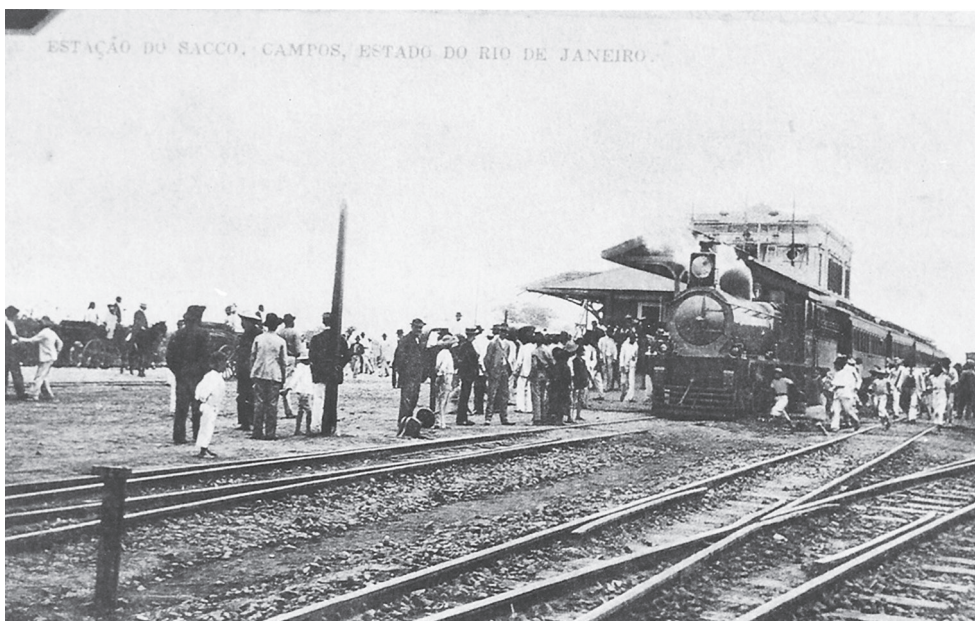


Figura 5 - Estação do Saco em 1908

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Campos



Figura 6 - Lira de Apolo em 1928

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Campos

Como o Rio Paraíba do Sul ligava Campos a outras cidades, com as quais se mantinha comércio, surgiu também o transporte fluvial. “A estrada líquida do Paraíba” teve função primordial no desenvolvimento das cidades, sobretudo na terra goitacá, pois as pranchas que ali navegavam foram os primeiros meios aquáticos para se chegar a São João da Barra e a São Fidélis, por exemplo (Figura 7). As pranchas inicialmente transportavam as produções agrícolas e, mais tarde, também as pessoas que queriam ir de uma cidade para a outra. Depois, surgiram as navegações a vapor e com elas as companhias marítimas, que disputavam a preferência dos viajantes (Figuras 8 e 9).

A prancha também foi a primeira a ser utilizada no Canal Campos-Macaé. O canal foi construído devido à “necessidade que havia de facilitar-se a exportação e importação da cidade” (SOUZA, 1985, p. 71), mas assim como no Paraíba, o transporte de pessoas também foi feito, este em 19 de fevereiro de 1872. Com o início da estrada de ferro, em 1873, o canal ficou abandonado.



Figura 7 – Barca/prancha que ancorava no Porto da Banca, no Rio Paraíba do Sul, no Século XIX.

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Campos

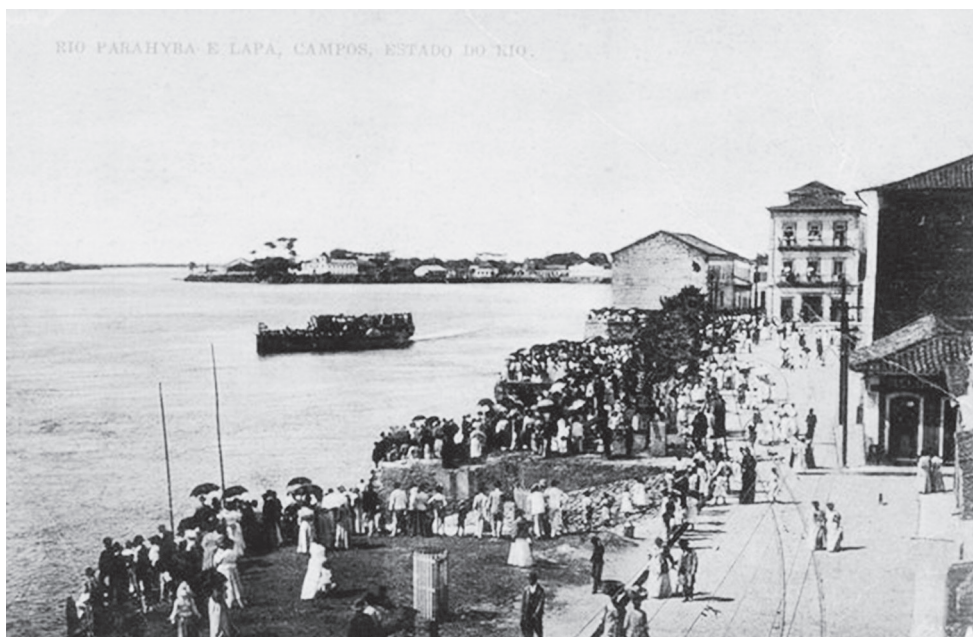


Figura 8 – Porto da Banca em frente à casa do Barão de Muriaé (atual Corpo de Bombeiros) no Século XIX

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Campos

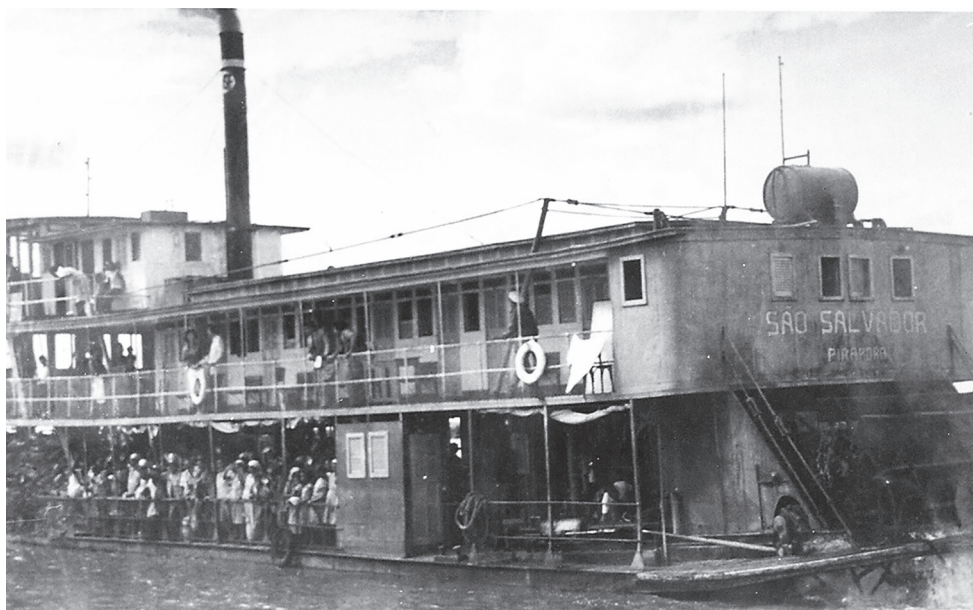


Figura 9 – Vapor em 1870

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Campos

Para atravessar as margens de Campos, a barca-pêndula foi um importante meio, pois antes a ligação entre o Centro e Guarus era feita através de canoas e os animais atravessavam a nado. O francês Jules Lambert foi quem se apressou em construir a “ponte-volante”.

A inauguração desse serviço fluvial foi muito festiva e encheu de regozijo ao povo, porque cessaria assim o penoso e difícil transporte dos produtos das fertilíssimas zonas do Muriaé e de Carangola, os riscos das boiadas que atravessavam até então a nado, e os cavaleiros tinham de se aprear, tomar uma canoa e por essa puxar o seu cavalo a nado; nenhuma carruagem ou veículo podia transpor o rio. Tudo isso foi sanado com a construção de gaulês Lambert. (SOUZA, 1985, p. 70)

Apesar de todos esses meios de transporte terem contribuído para a evolução social, econômico e cultural da cidade de Campos, a problemática deste artigo se deterá somente nas variações da carroça e na cadeirinha, não só pelo motivo explicitado na introdução deste trabalho, mas também por falta de referencial teórico suficiente que respaldasse a questão da divisão de classes em outros meios.

4 As carroças

“No princípio da cidade não existiam como meios de viação os vapores fluviais e apenas para locomoção se dispunha dos carroções de bois. Na viação urbana uma ou outra caleche” (SOUZA, 1985, p. 67).

Assim que Souza inicia o capítulo *A viação em Campos* do livro *Cyclo Áureo*, informa que a locomoção do campista se restringia, inicialmente, à carroça e suas variantes. Além de ser um meio para locomoção de pessoas, o carro de boi também era um instrumento de trabalho para as áreas rurais, de grande serventia nas lavouras de cana, que como já foi dito, no princípio eram bem familiares, pois as pessoas menos favorecidas que montavam sua “engenhoca”. O carro servia para o transporte da cana e do açúcar em época de colheita, e, em época de plantio, adaptava-se um arado para lavrar a terra. Lúcia Gaspar afirma que

Foi um dos primeiros instrumentos de trabalho, além do mais antigo e principal veículo de transporte utilizado no País, principalmente nas áreas rurais, por quase três séculos. (...) Além de ajudar no transporte de cana, açúcar e lenha nos engenhos, o carro de boi servia para transportar mudanças e conduzir pessoas. Havia também uma versão coberta.

Com o tempo, versões mais bem elaboradas da carroça foram surgindo, mas em todos eles há uma característica em comum: são tracionados por animais (Figuras 10, 11, 12 e 13).

Percebe-se, na Figura 10, que a carroça é um veículo bem rude, que tem a caixa ligada diretamente ao eixo das rodas e essa característica permaneceu até meados do século XV. Por ser assim, esse meio não apresenta conforto algum para aqueles que o utilizavam. Ainda tinha como característica que o próprio passageiro era também o condutor do veículo.

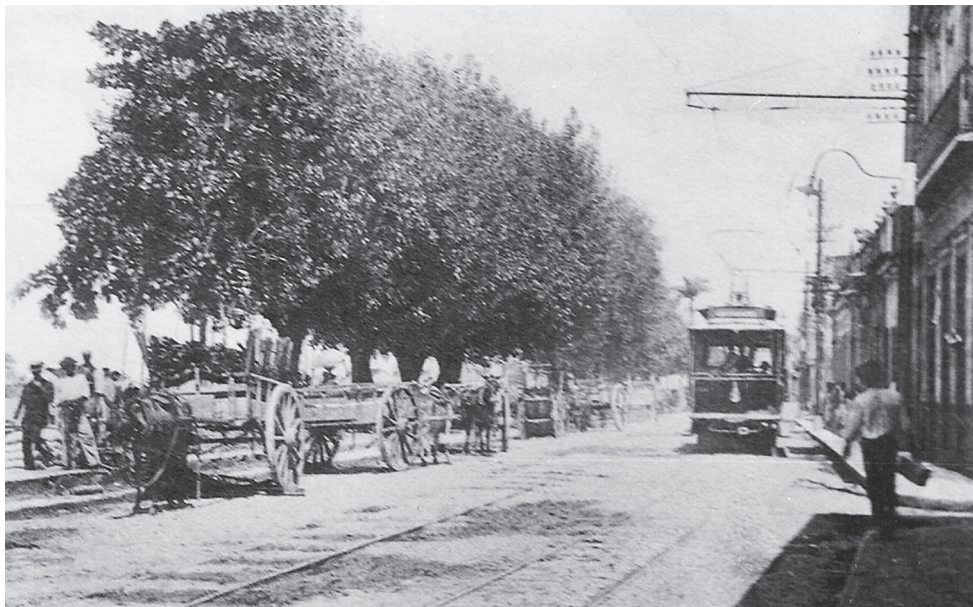


Figura 10 - Carroça às margens do Rio Paraíba do Sul

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Campos

Nas figuras 11 e 12, observamos os tálburis e sociáveis, versões mais confortáveis dos coches, que surgiram na Europa Renascentista e apresentavam como principal característica a suspensão da caixa independente do eixo das rodas. Eram meios praticamente individuais, sempre um cocheiro os conduzia. Os tálburis (Figura 11) costumavam ter um ou dois cavalos e uma cobertura protegia o passageiro. Nos sociáveis (Figura 12), geralmente mais de dois cavalos conduziam os veículos e a cobertura para o passageiro era retrátil. Logo após, houve a evolução para a berlinda, cujo nome remete à capital alemã. Esse veículo destacava-se pela estabilidade durante o deslocamento. Só no século XIX é que a carruagem (Figura 13) surgiu, “se mostrou mais cômoda do que o coche e a berlinda, devido a um novo sistema de suspensão da caixa, abaulada na parte inferior. Acrescida de lanternas e com a boléia – banco do cocheiro – mais elevada, a carruagem permitia uma condução mais segura e com maior visibilidade para o condutor.”⁵

⁵ Fonte: Museu Histórico Nacional



Figura 11 – Táxi-charrete conhecido como tílburis em torno da Praça São Salvador no século XIX

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Campos



Figura 12 - Lapa (atual Receita Federal)

Fonte: Acervo do Museu Histórico de Campos

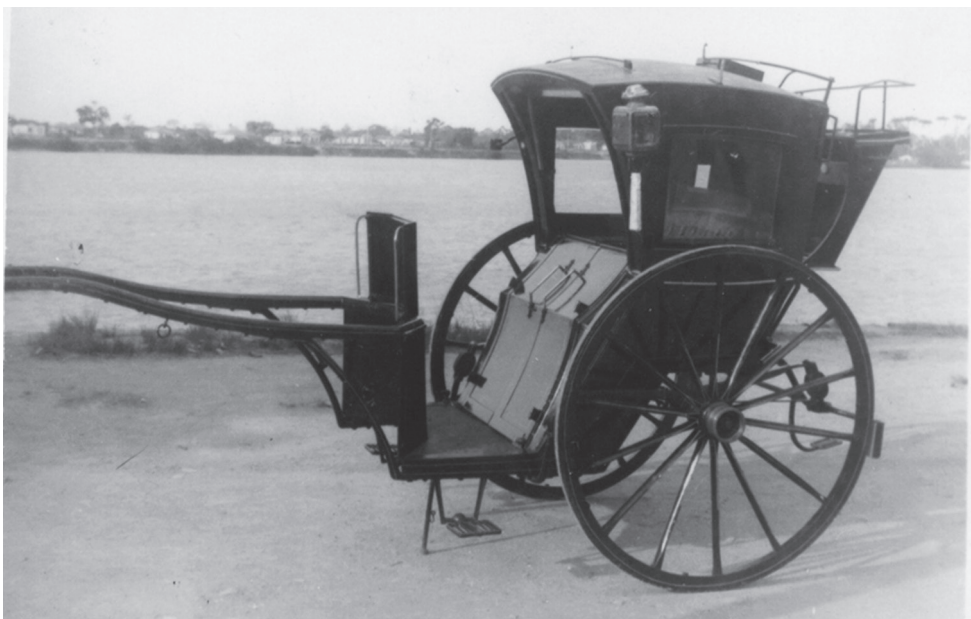


Figura 13 - Carruagem às margens do Rio Paraíba do Sul no final século XIX

Fonte: Museu Virtual de Campos

5 As cadeirinhas: os móveis de arruar

Como na maior parte do Brasil, os escravos não eram vistos como seres humanos: só prestavam para trabalhar, servindo os seus senhores e, muitas vezes, usados como objeto sexual de seus donos.

Outro caso, referiu-nos Raoul Dunlop de um jovem de conhecida família escravocrata do Sul: este para excitar-se diante da noiva branca precisou, nas primeiras noites de casado, de levar para a alcova a camisa úmida de suor, impregnada de bundum da escrava negra sua amante. (FREIRE, 2003, p. 369)

Além de serviços braçais e sexuais, os escravos também serviam para tracionar veículos de locomoção de seus senhores. No início, as cidades tinham ruas estreitas e calçamento irregular. Os meios de transporte se restringiam praticamente aos carros de boi, animais de montaria ou a pé. Os senhores e, principalmente as sinhás, não andariam todo o trajeto a pé, e também as sinhás e sinhazinhas não seriam bem vistas pela sociedade da época se se locomovessem numa rudimentar carroça ou no lombo de um cavalo, por exemplo. Logo, foi feita uma adaptação da rede⁶, e surgiu a cadeirinha (figuras 14 e 15)

⁶ "Aos poucos, foram sendo adotados novos hábitos de locomoção. Assim, as redes, usadas inicialmente para transportar enfermos ou mortos, passaram a ser utilizadas na cidade também para transportar as pessoas de posses, que dispunham de escravos para carregá-las." Fonte: Museu Histórico Nacional.

que “era um espécie de palanquim, pequeno e fechado por cortinas de seda ou de algodão, ou algumas vezes, por janelinhas envidraçadas, provido de quatro varais, dois à frente, dois à retaguarda, que os escravos carregavam.” (MACEDO, 1963, p. 10)

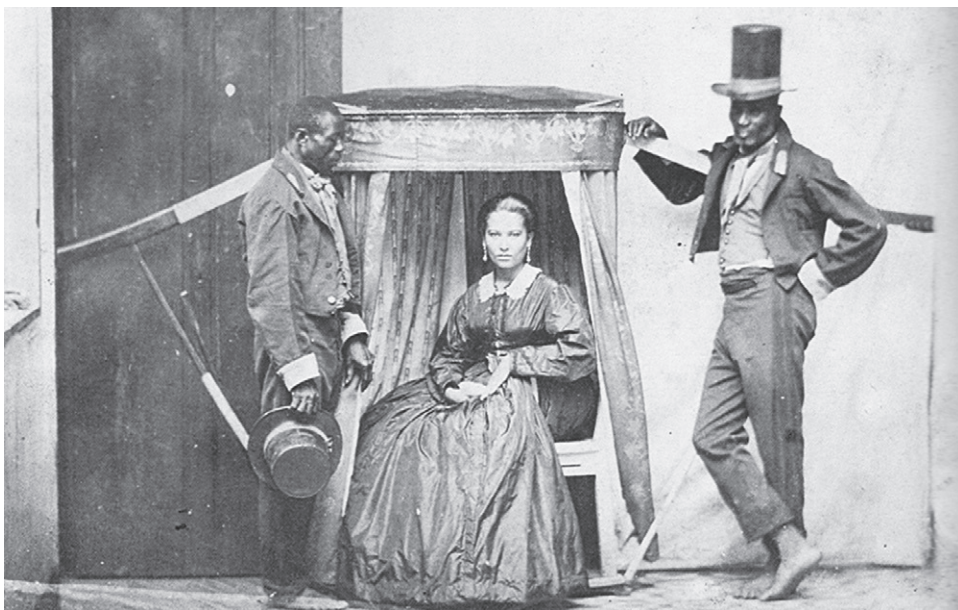


Figura 14 - Cadeirinha de arruar no início século XIX

Fonte: Blog Café com História

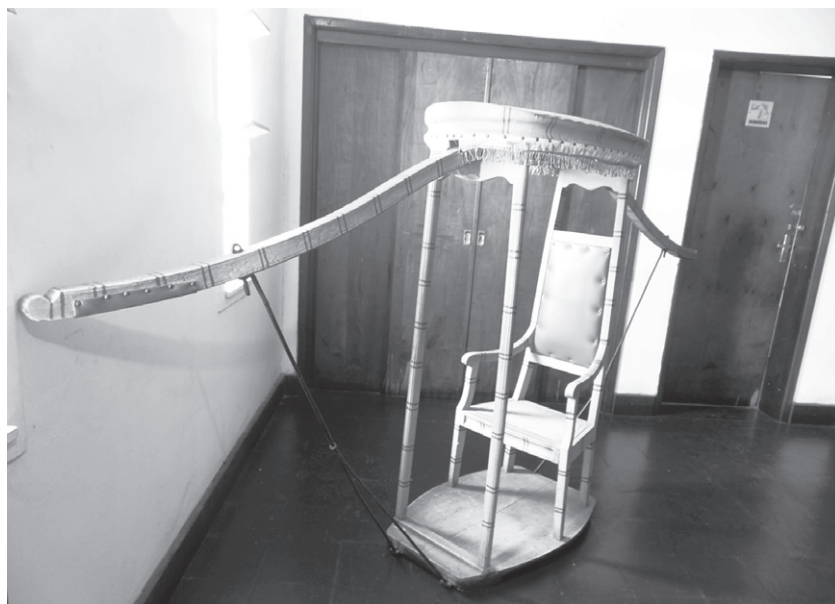


Figura 15 - Liteira/cadeirinha dos antigos Provedores da Santa Casa do século XIX (restaurada nos anos de 1990)

Fonte: Acervo da Santa Casa de Misericórdia de Campos

As cadeirinhas “se tornaram verdadeira mania no Rio de Janeiro, a partir de 1639” (MACEDO, 1963, p. 10) e sabe-se que elas ainda circulavam no norte fluminense em 1854 de forma escassa, porque já “começaram a rodar nas ruas esburacadas de Campos os primeiros tílburis e sociáveis” (SOUZA, 1985, p.75). Porém, não há nenhum registro fotográfico desse meio de transporte na planície goitacá no período em que era utilizado, haja vista que “a data oficial de invenção da fotografia é 19 de agosto de 1839, quando a inovação foi anunciada na Academia de Ciências da França” (Fonte: Museu Imperial). A Figura 15 é a atual forma da cadeirinha utilizada pelos provedores da Santa Casa de Misericórdia de Campos nos séculos passados. Segundo a pesquisadora e gerente do Museu Histórico de Campos dos Goytacazes, Graziela Escocard Ribeiro, a cadeirinha, também chamada de liteira nos escritos de Alberto Lamego, foi restaurada por um carnavalesco a pedido do então provedor da Santa Casa, Benedito Marques e, desde então, adquiriu essa aparência.

6 Meios de transporte: divisores sociais?

A Sociologia é uma das áreas das ciências humanas que estuda o comportamento do indivíduo e as funções por ele estabelecidas no meio em que vive. O objeto de estudo não é a singularidade e sim o coletivo, ou seja, estuda as diferentes relações sociais em cada grupo. Há vários pensadores que escreveram a respeito, como Auguste Comte, Émile Durkheim, Max Weber e Karl Marx. Porém, neste trabalho, será utilizada a linha de pesquisa de Marx, no que diz respeito à luta de classes. Sabe-se que os apontamentos de Marx se referem ao período capitalista, já no século XX, no entanto, a essência do seu pensamento pode ser aplicada a diversas épocas, inclusive ao período escravagista, como será descrito a seguir.

Para Marx, o que determina a classe social do indivíduo não é propriamente o nível de renda ou a origem dos rendimentos e sim a sua função como trabalhador. Assim, duas pessoas podem ter rendas muito díspares, mas se ambas exercem a mesma função no meio em que vivem, elas são da mesma classe social. Ainda há a questão da detenção da potência política e espiritual dominante, aqueles que detêm o poder material, também detêm o poder ideológico, assim se torna mais fácil dominar quem pertence a uma classe mais baixa.

Os indivíduos que constituem a classe dominante possuem, entre outras coisas, uma consciência, e é em consequência disso que pensam; na medida em que dominam enquanto classe e determinam uma época histórica em toda sua extensão, é lógico que esses indivíduos dominem em todos os sentidos, que tenham, entre outras, uma posição dominante como seres pensantes, como produtores de idéias, que regulamentem a produção e a distribuição dos pensamentos de sua época; as

suas idéias são, portanto, as idéias dominantes de sua época. (MARX; ENGELS, 2002, p. 56)

Em Campos, no século XIX, as pessoas que detinham o poder material, espiritual e ideológico eram as que possuíam os grandes engenhos de açúcar, ou seja, a nobreza rural. As dominadas eram as que trabalhavam para os senhores de engenho, direta ou indiretamente. Os escravos, por serem indivíduos que não possuíam nenhuma fonte de renda e por não gozarem de nenhuma liberdade seja política ou ideológica, ficavam marginalizados do processo de evolução social, configurando assim, uma classe usurpada de qualquer direito.

A nobreza, fazendo uso de sua manipulação, muitas vezes tratava os escravos como animais de estimação. Eles eram obrigados a carregar suas donas (em alguns casos os seus donos) em luxuosas cadeiras a fim de conduzi-las ao centro comercial.

As cadeirinhas, além de transportar as sinhás, mostravam toda a sua riqueza em contraste com a pobreza do escravo. Só pelo fato de terem escravos, havia a demonstração da sua posição social elevada, a qual era mais explicitada com o uso da cadeirinha. Na Figura 14, percebe-se que os móveis de arruar eram bem ornamentados, possuíam tecidos nobres e caros nas cortinas. Os escravos só ficavam bem vestidos porque acompanhavam suas sinhás, na própria figura eles usam terno e chapéu, nada comparado ao traje luxuoso de sua dona. Mas em momento algum a diferenciação social era esquecida: os negros eram obrigados a suportar todo o peso de sua dona como um animal de carga, a tonalidade de sua pele e seus pés descalços também salientavam essa divisão tão visível de classes.

Quanto às mulheres, no século XVIII só as da nobreza ou casadas com nobres podiam andar de cadeirinha, conforme as ordenações portuguesas em vigor. Somente após a chegada da corte portuguesa, seu uso foi estendido às pessoas de ambos os sexos que podiam arcar com as despesas. De tração humana, pois eram carregadas por escravos, as cadeirinhas passaram a ser conhecidas como “de arruar”, numa referência à maneira como eram usadas: eram móveis domésticos – ou seja, cadeiras – que iam à rua. (Fonte: Museu Histórico Nacional)

Em Campos, os negros foram de grande valia para as plantações de cana e para os caprichos da sinhá. Dentre os próprios escravos havia a preferência em carregar a sinhá, pois havia uma impressão de serem valorizados: “Os ‘parceiros’ bem se ralavam de inveja ao verem aqueles privilegiados que tinham a honra [...] de conduzir suas sinhás-moças às festas...” (SOUZA, 1985, p. 75).

O trabalho feito pelos escravos era bem diferente das funções exercidas por seus senhores, e, conforme as idéias de Marx, por classe social “se entende um conjunto de pessoas desempenhando um papel análogo na produção, tendo no processo da

produção, relações idênticas com outras pessoas, sendo essas relações expressas também nas coisas...” (Fonte: Arquivo marxista da internet).

Ao tracionar a cadeirinha, a ideia de submissão e inferioridade do negro era reforçada. Ele levava a sinhá não só para as compras, mas também para importantes bailes da cidade, sempre aguentando o peso de sua dona.

Até 1854 era a “cadeirinha” que conduzia “sinhá-moça” e a “sinhá-dona” para as festas e para as compras. Dois escravos de maior confiança é que aguentavam o peso, que era moderado. Num baile no Palacete do Barão de Muriaé (atual Corpo de Bombeiros) o número de cadeirinhas postadas na frente da mansão, na Beira Rio era mais de 150... pode-se fazer idéia do burburinho dos escravos enquanto esperavam as “sinhazinhas” em suas danças cada qual querendo a honra de ser par do jovem Pedro II. (RODRIGUES, 1988, p. 84)

Assim como a cadeirinha, a carroça também evidencia a diferença entre classes. Consta em Macedo (1963) que os homens que possuíam bens viajavam montados em animais ricamente enfeitados enquanto as carroças restavam àqueles que não poderiam arcar com os custos que animais de melhor linhagem requereriam: “Mas para o transporte de pessoas os fazendeiros e os homens de negócio preferiam o cavalo ou a besta resistente, que os mais afortunados gostavam de trazer ricamente ajaezados.”

No entanto, com a evolução da carroça, o perfil de quem utilizava esse transporte modificou. Como os novos meios eram mais confortáveis e amplos, os mais abastados passaram a utilizá-los não só no transporte urbano, mas também em eventos sociais de grande importância como enlace matrimonial e funerais.

Os tálburis e sociáveis eram praticamente de uso individual, entende-se desse fato a intenção de demonstrar certa superioridade de quem o possuía, porque se esse indivíduo optava por utilizar esses meios, infere-se que há uma declaração do distanciamento social com os demais. Percebe-se também pelas figuras 11 e 12 que esses transportes eram luxuosos em relação à rudimentar carroça da Figura 10, enquanto nos tálburis e sociáveis havia a clara diferença entre condutor e passageiro – aquele era negro e posicionava-se à frente do veículo exposto às intempéries; este ficava em um confortável e reservado assento, protegido das variações climáticas e dos olhares dos transeuntes –; na carroça não havia um assento específico para os passageiros, visto que a definição de passageiro e condutor se confundia.

Essas variações da carroça eram objetos que as pessoas mais ricas possuíam e até emprestavam às pessoas mais pobres por ocasião de seu casamento. Segundo Feydit, quem conduzia esses veículos, em qualquer situação, eram as pessoas negras, pois um branco não seria bem visto pela sociedade campista se ocupasse tal função.

Por pobres que fossem os noivos, não iam a pé (...). Geralmente iam de cadeirinha, sociável ou carroção que lhes emprestavam os fazendeiros sem se fazerem de rogados desde que era para esse fim. (...) Os cocheiros eram sempre pretos ou pardos, e

escravos. O homem livre que tivesse a profissão de cocheiro, seria olhado com um maior desprezo pela população de Campos. (FEYDIT, 2004, p. 472)

Dessa forma, reafirma-se a divisão de classes estabelecida por Marx e a problemática suscitada neste trabalho. Os indivíduos que exerciam funções análogas pertenciam à mesma classe social e os meios de transporte utilizados por eles evidenciavam as diferenças entre as classes.

7 Considerações finais

Por tudo o que foi exposto neste artigo, evidencia-se que os meios de transporte eram mais um instrumento para intensificar as diferenças entre as classes sociais.

Ao utilizar a fotografia para a reconstrução da história de Campos dos Goytacazes, tem-se um panorama quase que fiel da realidade (leva-se em consideração a imparcialidade da imagem), uma vez que a observação dos hábitos das pessoas, das suas vestes bem como o uso de diferentes meios de locomoção, os quais variavam dependendo da situação socioeconômica e racial, trazem para a atual sociedade não só a lembrança do século XIX, como também renovam e ressignificam as informações e experiências do grupo.

A ressignificação das experiências de um grupo cumpre uma função social, pois mantém viva a memória dos fatos e costumes necessários à evolução e existência de uma sociedade. Este trabalho adquire relevância ao apontar um estudo inicial da evolução dos meios de transporte em Campos como marcadores de classes distintas, levando assim a uma análise da memória coletiva. Se hoje há uma cultura campista é porque houve a acumulação de certas memórias individuais que ao longo do tempo se tornaram coletivas.

Comparando os meios de transporte utilizados no século XIX, pode haver uma ponderação do que foi feito e, principalmente, nos efeitos no presente. O negro sempre foi marginalizado no processo social brasileiro, basta pensar na questão da escravidão e de sua função ao tracionar a cadeirinha de arruar. Os ricos sempre utilizaram o melhor meio de locomoção para a época. Ainda hoje, os traços do passado permanecem mesmo que de forma silenciosa na sociedade. O negro ainda sofre preconceito e os ricos, brancos em sua maioria, ainda se locomovem com o que há de mais confortável.

Houve, portanto, a sobrevivência de uma ideologia que é marca, embora sutil, da sociedade goitacá. A memória é uma autorrepresentação, o grupo se vê e se reproduz a partir do passado, por isso falta ao campista tomar posse, literalmente, do que é seu. Conhecer o seu patrimônio material e imaterial é reconhecer neles a continuidade no presente. Os meios de transporte como divisor de classes são uma marca em nossa história, logo fazem parte de nossa identidade.

É importante que haja mais estudos sobre o assunto, para que esse tópico não fique esquecido no baú da impessoalidade. Ao tomar posse da história da cidade e imprimir um caráter pessoal, o indivíduo se torna um representante da sociedade e resgata relíquias desconhecidas por muitos, como por exemplo, a importância da carroça e suas variantes na evolução da sociedade campista.

Referências

ARQUIVO MARXISTA NA INTERNET. *A teoria do materialismo histórico: manual popular de sociologia marxista*. Disponível em: <<http://www.marxists.org/portugues/bukharin/1921/teoria/cap10.htm>>. Acesso em: 2 nov. 2013.

CAFÉ HISTÓRIA. *Rede social online*. Disponível em: <<http://cafehistoria.ning.com/photo/conhecida-como-carruagem-ou>>. Acesso em: 25 out. 2013.

CANDAU, Joël. *Memória e identidade*. São Paulo: Contexto, 2011.

FEYDIT, Julio. *Subsídios para a história dos Campos dos Goytacazes: desde os tempos coloniais até a proclamação da república*. Atualizado e ilustrado por Hylze Peixoto Diniz Junqueira. São João da Barra: Graf. Luartson, 2004. 498 p.

FREYRE, Gilberto. *Casa-grande e senzala: Formação da família patriarcal brasileira sob o regime da economia patriarcal*. 48. ed. Recife-PE: Global Editora, 2003.

GASPAR, Lúcia. Carro de boi. *Pesquisa Escolar Online*, Recife: Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>. Acesso em: 25 out. 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – Conselho Nacional de Estatística. *Sinopse estatística do município de Campos*, Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1948.

LAMEGO, Alberto. *História da Santa Casa de Campos*. Rio de Janeiro: Santa Casa de Misericórdia de Campos, 1951.

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1992.

MACEDO, Sergio Diogo Teixeira de. *Da cadeirinha ao avião: história dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Record, 1963.

MARTINS, José de Souza. *Sociologia da fotografia e da imagem*. São Paulo: Contexto, 2009.

MARX, K.; ENGELS, F. *A ideologia alemã*. Tradução de Castro e Costa, L.C. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

MUSEU IMPERIAL. Site oficial. Disponível em: <<http://www.museuimperial.gov.br/exposicoes-virtuais/3023.html>>. Acesso em: 2 nov. 2013.

MUSEU HISTÓRICO NACIONAL. Site oficial. Do móvel ao automóvel: Transitando pela História. Disponível em: <<http://www.museuhistoriconacional.com.br/mh-e-330i.htm>>. Acesso em: 2 nov. 2013.

MUSEU VIRTUAL, CAMPOS DOS GOYTACAZES. In: Blogger de Rogério Coutinho. Disponível em: <http://museuvirtualcampos-rj.blogspot.com.br/2013_08_01_archive.html> Acesso em: 30 out. 2013.

RODRIGUES, Herve Salgado. *Na taba dos Goytacazes*. Niterói: [s.n.], 1988. 340 p. (Biblioteca de estudos fluminenses. Série Municípios, 1).

SOUSA, Horácio. *Cyclo Áureo*. 2. ed. Rio de Janeiro: Damadá, 1985. A primeira edição data de 1935.

TYLOR, E. *Primitive cultures*. Nova York: Harper Torchbooks, 1958.

Artigo recebido em: 25 nov. 2014
Aceito para publicação em: 27 maio 2015