NARRATIVAS HISTÓRICA E LITERÁRIA NAS *MEMÓRIAS DO CÁRCERE* DE GRACILIANO RAMOS

Marcos Fontoura de Oliveira*

Para o professor Wander Melo Miranda

RESUMO: Este artigo se apóia em uma narrativa histórica sobre transportes urbanos e na narrativa literária de Graciliano Ramos, *Memórias do Cárcere*. A primeira nos fornece informações sobre a categoria econômica (segunda classe) nos transportes, e a literária, impressões de um cidadão que é transportado em classes distintas. Ao mesclar as duas narrativas, entremeando-as com conceitos teóricos, o que se pretende é lançar um outro olhar sobre a cidade e seus transportes. O objetivo final é formular algumas questões que provoquem uma reflexão sobre o significado dos transportes seletivos modernos existentes nas cidades brasileiras.

Palavras-chave: cidadania, segunda classe, transportes, transportes seletivos, Graciliano Ramos

ABSTRACT: This article is based on a historical narrative about urban transports and the literary narrative of Graciliano Ramos contained in the romance *Memórias do Cárcere*. The historical narrative supplies information on economic category (second class) of public transportation and the literary one supplies impressions on the second class citizenship. When joinning this two narratives, intercrossing them with some theoretical concepts, what is intended is to launch another look on the city and its transportations. The final objective is to formulate some questions that provoke a reflection about the meaning of the existing modern selective transportations in brazilian cities.

Key-words: citizenship, second class, transports, selective transportations, Graciliano Ramos.

Engenheiro civil, Urbanista, Especialista em Percepção Ambiental e Espaço Urbano, Mestre em Administração Pública, Diretor de Operações da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. (BHTRANS) da Prefeitura de Belo Horizonte. e-mail: marcosfo@pbh.gov.br.

1 INTRODUÇÃO

Quando se fala em transporte coletivo, no Brasil, quase sempre a remissão imediata é aos serviços de *ônibus*. O que poucos sabem é que esta palavra provém de uma expressão latina – *omnibus* – que significa *para todos*. Conta-se que, em 1825, o concessionário de uma casa de banhos localizada na periferia de Nantes, na Bretanha francesa, criou um serviço gratuito de transporte para atrair os moradores da cidade. O novo serviço fez tanto sucesso que o tal comerciante fechou a casa de banhos e manteve apenas o transporte, passando a cobrar passagens. Puxado a cavalo, o transporte tinha ponto final no centro de Nantes, em frente a um estabelecimento pertencente a um outro comerciante, chamado Omnes. Este, para atrair a clientela, mandou fazer uma placa com a inscrição OMNES-OMNIBUS. Segundo Stiel (2001), a expressão foi associada aos veículos, que passaram a ser conhecidos como *omnibus*.

Ora, como se verá adiante, com o advento dos bondes de segunda classe no Brasil, desde o século 19 os transportes urbanos deixaram de ser utilizados, indistintamente, por todos os cidadãos. Na atualidade, são os transportes seletivos que corrompem o uso *democrático* dos transportes. Esse termo, designando os transportes urbanos, registre-se, foi utilizado por Machado de Assis, em 1883, ainda nos tempos do Segundo Reinado. Naquele momento, o escritor propôs algumas regras para as pessoas que "frequentavam" os bondes – ainda puxados a burro – na cidade do Rio de Janeiro. Para justificar sua proposta, ele afirmou: "O desenvolvimento que tem tido entre nós esse meio de locomoção, *essencialmente democrático*, exige que ele não seja deixado ao puro capricho dos passageiros" (MACHADO DE ASSIS, 1997, p. 414, grifo nosso).

Perpassando a articulação entre os conceitos de transporte e de cidadania está a modernidade. A modernidade, assim como a história e a memória, são como um trator que passa. O excluído é o que fica de lado, à margem, na periferia. É preciso trazer o excluído para a cena, alerta Miranda (2002). Buscando uma análise política feita pelo ex-prefeito de Belo Horizonte, Célio de Castro, pode-se concluir que é preciso conhecer os reais motivos que mantêm os excluídos fora do discurso político: "O termo 'excluídos' tem tendência a que se considerem como vítimas os que assim são identificados pelos que se vêem em posição confortável. Melhor seria evitá-lo" (CASTRO, 1999, p. 10-11).

Memórias do Cárcere, obra que dá lastro ao presente artigo, é um dos três grandes romances brasileiros da década de 1950, com sua primeira edição lançada em 1953. Em 1954 será a vez de *A menina morta* (Cornélio Pena) e, em 1956, de *Grande Sertão: Veredas* (Guimarães Rosa). Na década de 1950, Brasília mostra aos nossos olhos e a bossa-nova fala aos nossos ouvidos que o Brasil é um país moderno. No entanto, Graciliano Ramos, Cornélio Pena e Guimarães Rosa denunciam que muitos são os que não usufruem da modernidade.

2 OS TRANSPORTES URBANOS BRASILEIROS DE SEGUNDA CLASSE

Estudo realizado por Stiel (1984) reúne informações sobre os transportes urbanos em cidades dos quatro campos do país. A partir desse estudo, Oliveira (2002) fornece um panorama do que foram os transportes urbanos brasileiros de segunda classe, com um enfoque na realidade de Belo Horizonte.

Chamados de *operários* em Curitiba, *lorés* em Recife e *taiobas* no Rio de Janeiro, os bondes de segunda classe surgiram no Brasil em 1870 com os carros a vapor de Recife. Espalharam-se por todo o país para oferecer uma alternativa de transporte urbano mais barato. O apelido de *caradura*, comum em São Paulo, no Rio de Janeiro e em Porto Alegre, foi dado em alusão às pessoas que, mesmo podendo pagar, viajavam na segunda classe para economizar.

Mas como eram, efetivamente, oferecidos os serviços de transporte urbano de segunda classe? Sempre inferiores em qualidade, os vagões podiam vir rebocados pelos de primeira classe, como em Porto Alegre; ou eram composições só de segunda classe, como no Rio de Janeiro. Os vagões de segunda classe eram geralmente abertos, enquanto os de primeira classe eram geralmente fechados.

Em Porto Alegre e em Curitiba, os bondes de segunda classe surgiram em 1908 e 1913, respectivamente. Os pequenos carros de tração animal foram reformados e adaptados para ser rebocados pelos bondes elétricos no momento da inauguração destes. Mais sofisticados em Belém, os carros de primeira classe – apelidados de *balangandãs* – tinham assentos estofados e balaústres de alumínio em 1908.

A implantação dos transportes coletivos de segunda classe nas cidades brasileiras, ao que consta, se deu por imposição dos governos locais que pressionaram as concessionárias privadas a oferecer serviços opcionais, mais baratos. Em Curitiba, por exemplo, quando a *South Brazilian Co.*, de capital anglo-francês, começou, no início de 1913, a operar os bondes elétricos sem a inauguração oficial, o prefeito viu-se obrigado a intervir. Naquele momento, o poder público questionou o fato da concessionária inaugurar o serviço sem oferecer a opção da segunda classe.

A diferença de preço entre os serviços de primeira e de segunda classe oferecidos à população também variava muito de cidade para cidade. Em Belém, o desconto nos bondes elétricos era de 17% em 1908, custando 120 réis a passagem de primeira classe enquanto 100 eram cobrados na segudna. Em São Paulo, em 1885, com bondes puxados por locomotivas Kraus, a vapor, de São Joaquim a Santo Amaro, a passagem custava 700 réis na primeira classe e 500 na segunda: desconto de 29%. Já em Curitiba, na segunda classe cobrava-se *meia-passagem* – 100 réis – em 1913.

A capacidade de transporte, da mesma forma, era variável de acordo com a cidade. Os vagões de segunda classe podiam ser maiores ou menores que os de primeira (maiores em Campos do Jordão e menores em Curitiba, por exemplo).

Havia, ainda, como que para comprovar a inferioridade do serviço, determinadas restrições operacionais ao uso dos bondes de segunda classe. Em Curitiba, circulavam diariamente, apenas das 8 horas da manhã às 5 ou 7 da tarde. No Rio de

Janeiro, em 1927, quando houve necessidade de se descongestionar o centro da cidade, os bondes de segunda classe e os *bagageiros* (carros onde se podia transportar bagagem) foram proibidos de circular nas ruas 7 de Setembro e da Carioca.

A forma de se vestir e de se portar também determinava quem podia andar em cada classe dos bondes. E isso não era condição que se restringisse aos transportes, como nos relata Gilberto Freire:

> Isso [a paixão generalizada pelo jogo do bicho, sobre quem ganhou e como acertou, que motivava conversas nas quais se envolviam pessoas de diferentes classes, raças e profissões] a despeito de haver então o bonde de primeira, e bonde de segunda classe reservada à ralé de tamancos; ou descalça e sem gravata e sem paletó. Nos bondes de primeira classe, o indivíduo limpo, calçado, engravatado e de paletó e *sem muito embrulho ou pacote, na mão*, fosse qual fosse a sua cor, a sua raça, a sua profissão, podia viajar, em bonde ou em trem. Podia, também, sentar-se em banco de jardim público; ou em terraça de café. Era o traje que fazia o gentleman. (FREIRE, 1984, p. 62-63, grifo nosso).

Em Belo Horizonte, registro oficial sobre a necessidade de se implantarem bondes de segunda classe é encontrado já em 1909, quando uma lei municipal autorizou o prefeito a "adquirir ou mandar construir bondes de segunda classe, destinados a pessoas menos abastadas, mediante passagens módicas" (BELO HORIZONTE, 1909: art.3º - letra f). Seu surgimento é previsto também, mais tarde, em 1929, quando o serviço de bondes foi privatizado e o contrato com a concessionária previu a manutenção de "um desconto para operários em carros especiais" (OMNIBUS, 1996, p. 91).

Em 1929, acontece o primeiro aumento, na história da cidade, das tarifas de energia elétrica e de bondes. A imprensa da época, ao mesmo tempo em que reconhecia os melhoramentos feitos pelo governo estadual no transporte coletivo, questionava se o aumento no preço das passagens dos bondes significava um compromisso com a prestação de serviço de transporte confiável. Alertava, ainda, quanto ao perigo de represálias populares por parte das chamadas *classe operária* e *classe acadêmica*. Uma outra crítica da imprensa foi assim expressa:

> Não haverá bondes de 2ª classe? O Departamento [de Eletricidade, da Prefeitura] parece não ter previsto a sorte diferente de todos os seus contribuintes. Os mais prejudicados são, certamente, os operários. Para atenuar o sacrifício destes, seria preciso fazer circular, pelo menos de manhã e de tarde, bondes para os operários. Ou então, como na Bahia, designar bancos em que a *gente humilde* pudesse viajar, pagando menos. (DUZENTOS, 1929, p. 1, 6 – grifo nosso).

Em 1938, assim se refere Luiz Abreu aos serviços de segunda classe:

> A anedota do homem que perguntou se o reboque 'também vai', em Belo Horizonte não é possível, pois não há

> reboques. [...] Taiobas, mistos, segunda classe, bagageiros... bondes verdes, bondes marrons, fechados e abertos, bondes vários do Rio. Aqui não! Um só tipo, todos amarelos, apenas uma ligeira diferença na cobertura e na disposição dos bancos, diferença aliás bem pequena. (ABREU, 1984, p. 148).

Uma derradeira tentativa de se implantar o bonde de segunda classe em Belo Horizonte aconteceu em 1950, apenas alguns anos antes da publicação das *Memórias do Cárcere*. Naquele momento, a Câmara de Vereadores aprovou e o prefeito vetou o artigo de uma lei que, pretendendo conceder gratuidade a diversas categorias, previa também a concessão da meia-passagem a estudantes "podendo o departamento [de Bondes e Ônibus da Prefeitura] atender a esses serviços por meio de reboques ou carros especiais" (BELO HORIZONTE, 1950: art.40 - vetado).

Os bondes de segunda classe, ao que parece, não chegaram a existir em Belo Horizonte. Se tivessem sido criados, teria havido uma quebra do uso *democrático* de um serviço público cujo uso no início do século passado pode ser assim descrito:

> Nele se misturavam as classes sociais, transitavam lavadeiras, vendedores ambulantes, trabalhadores, estudantes, funcionários públicos, figuras 'de bem' da capital. Numa cidade, cujo planejamento distribuía e hierarquizava os indivíduos no espaço, o bonde, ironicamente, representava uma transgressão a essa ordem. Ele estabelecia canais de comunicação, diluía as fronteiras sócio-espaciais, revelava a pobreza, segregada na periferia, à zona nobre de Belo Horizonte. (JULIÃO, 1996, p. 80).

3 OS CIDADÃOS BRASILEIROS DE "SEGUNDA CLASSE"

Ao contar suas *Memórias do Cárcere*, Graciliano Ramos narra os muitos deslocamentos aos quais foi submetido – quase dez anos antes de começar a escrever a obra –, de um lugar para outro, de cidade em cidade, de prisão em prisão.

O primeiro relato é sobre a forma como foi transportado, ainda em Alagoas, quando um tenente – *oficial do exército, espigado, escuro, cafuz ou mulato* – vai buscá-lo em casa e o conduz ao quartel do 20º Batalhão em um automóvel: *um grande carro oficial*.

A segunda viagem se dá do quartel à *Great Station*, estação de trens de Maceió. À saída do quartel, um conhecido lhe pergunta se queria um carro. O autor se surpreende com a pergunta: *pareceu-me que, preso, não me cabia pagar transporte.*

Presos não pagam transporte! Não pagam por quê? Porque estão sob a tutela do Estado, que passa a ser responsável por suas necessidades. Como ninguém sai de casa para ser preso porque quer, parece sensato crer que não cabia, a Graciliano, pagar pelo transporte. Por outro lado, se ele pagou pode-se inferir que ainda não o consideravam preso? Não. Ao que parece, perguntar se ele queria um carro revelava, apenas, *estranha sovinice*.

Do carro oficial para o carro de aluguel, ou seja, do transporte particular de propriedade pública para o transporte público de propriedade particular: essa é a primeira mudança. A viagem seguinte também foi feita em transporte público, mas observa-se uma nova alteração: de transporte individual para transporte coletivo.

Como que para confirmar que estava mesmo preso, não o obrigaram a comprar passagem na Great Western: *não falaram nisso*. Naquele momento, apesar de preso, ainda é um cidadão respeitável, pois é conduzido a embarcar no trem em vagão de primeira classe.

O mesmo destino não tivera outro preso: Sebastião Hora, médico e presidente da Aliança Nacional, que na antevéspera *atravessara a cidade carregando a bagagem e viajara de segunda*. O comentário de que o médico, ao viajar na segunda classe,*fora metido entre operários*, é interessante. Conforme foi dito anteriormente, em algumas cidades brasileiras, como Porto Alegre e Curitiba, o serviço de segunda classe era chamado de bonde operário.

A viagem de Graciliano Ramos para o Recife transcorre com o autor fazendo algumas conjecturas sobre a divisão da sociedade em classes: apesar de não poder considerar-se comunista, *pois não pertencia ao Partido*, ele considerava que também não era razoável ser agregado*à classe em que o bacharel José da Rocha* [que acabara de taxá-lo de comunista]*, usineiro, prosperava*.

A chegada à estação de *Cinco-Pontas*, no Recife, ainda mostra um cidadão de primeira classe sendo conduzido sob a tutela do Estado: a recepção e o tratamento dado ao autor e seus companheiros dava a eles a impressão de que eram *hóspedes consideráveis, levados ao hotel por um funcionário cerimonioso*. E Graciliano vai mais longe em suas impressões: *E nenhuma palavra que de longe revelasse a nossa degradação*.

Já no Recife, o autor fica sabendo que seria transferido para outra cidade, mas ainda sem saber para onde –*Rio de Janeiro, Bahia, São Paulo?* Ele zomba de sua própria situação, como que confirmando a impressão anterior de que não cabe a preso pagar passagem: *Uma viagem ao sul por conta do governo*. Ele está prestes a realizar sua segunda viagem em transporte coletivo, porém com uma diferença fundamental: se a viagem em que partiu de Alagoas (de trem) foi feita na primeira classe, a de Pernambuco (de navio) será bem diferente:

> Ao cabo de vinte e quatro horas achar-me-ia alojado na *segunda classe*. Haviam-nos tratado bem até aquele momento: o vagão-restaurante da Great Western, automóveis, uma prisão de oficiais, gestos e palavras corteses. Era como se fôssemos sujeitos importantes. Mas certamente havia equívoco na classificação: perceberiam que não estávamos no lugar próprio e mandar-nos-iam descer um degrau. Pensava assim e resistia em convencer-me de qualquer rebaixamento: nenhum motivo para não nos darem um camarote de *primeira classe*. (RAMOS, 1981, p. 89, grifo nosso).

A viagem no novio *Manaus* mostra a degradação à qual são submetidos alguns cidadãos quando precisam usar transporte coletivo de uso público. No caso dos que

seguiam presos e, portanto, faziam a viagem por uma imposição do Estado, é exemplar o que nos conta o autor acerca de Sebastião Hora: *Acomodara-se junto à escada, a mala ao alcance da mão, parecia aguardar um esclarecimento, o fim do equívoco, mudança para um camarote de primeira classe*.

A desolação do médico lembra-nos as pessoas que hoje tomam um ônibus no centro de Belo Horizonte, no final da tarde de uma sexta-feira, rumo à periferia que há muito já se localiza para além dos limites da capital mineira. Quem quer ir para casa, resigna-se e aguarda de pé na "fila do sentado", entre dezenas de outras pessoas que empurram e são empurradas pelas outras filas e pela polícia a cavalo, esta tentando controlar os "fura-fila". A esperança é uma só: arrumar um lugar para viajar sentado.

Durante toda a viagem de navio, do Recife ao Rio de Janeiro, a comparação entre os cidadãos que viajam dignamente e os demais é inevitável: *Agente da primeira classe matava o tempo rondando no convés, agrupava-se, estacionava*. Essa gente a quem o autor se refere, são os *passageiros bem vestidos*, que ouviam a *furna* tocar e cantar no porão. Com um agravante: se a música não agradasse *provavelmente iam reclamar contra o barulho, que chegava ao salão e os aborrecia*.

A diferença de classes incomodava Graciliano Ramos. Ele não se sentia à vontade em lugar algum:

> A delicadeza obsequiosa e o desinteresse ostensivo do homem rico marcavam-me a inferioridade social. [...] Usava roupa e linguagem de burguês, à primeira vista não nos distinguíamos; o mais simples exame, porém, revelaria entre nós diferença enorme. Também me diferenciava dos operários; se tentasse negar isso, cairia na parlapatice demagógica. Achava-me fora das classes, num grupo vacilante e sem caráter, sempre a subir e a descer degraus, a topar obstáculos. Impossível fixar-me no declive longo da vida estreita. Repelido em cima e embaixo: aqui os modos afáveis e protetores de Adolfo; ali a brutalidade rija do estivador Desidério. (RAMOS, 1981, p. 289).

Do *Pavilhão dos Primários*, onde estava detido, para uma nova estação de trem, Graciliano Ramos usou uma nova modalidade de transporte: o *tintureiro*, carro com as paredes crivadas de furos redondos, onde se jogam *homens e coisas, de mistura, e não indagam se o carro tem capacidade bastante para carga; depois batem a porta*.

E a viagem de trem acontece, dessa vez do Rio de Janeiro para Mangaratiba. Novamente, a viagem é feita *no carro de segunda classe*. Chegando ao destino, aos cidadãos da segunda classe restava ficar *olhando algumas senhoras que desciam do trem, da primeira classe*. A comparação que Graciliano faz entre os passageiros é exemplar – mostra dois tipos de cidadãos bem diferentes:

> [...] embora estivessem próximas, em cima do tabuado exíguo, as pessoas vindas da *primeira classe* muito de distanciavam de nós. Atentei nos rostos delas – e, que me lembre, nunca vi tal expressão de estabilidade, segurança. Firmeza em cima de pranchas mal pregadas. Um homem baixo e

> magro, mulheres bem vestidas. Certamente se haviam habituado a trastes como nós, espalhados no chão, eram tipas importantes, não nos enxergavam, naturalmente. Carregados de embrulhos, redes, malas e sobretudo, gente do sul e do norte, pobres diabos, não valíamos nada, éramos lixo. Não nos distinguiam. Acostumadas ao luxo, andavam cegas, podiam pisar-nos. [...] Estávamos ali, arrumados nas pranchas, com os nossos embrulhos e a nossa desgraça – e elas não nos viam. Lixo. Se quisessem levantar-se e andar, caminhariam bem, pois não tomávamos espaço, éramos coisas diminutas, rentes às tábuas. Passariam rentes por cima de nós, machucar-nos-iam com as solas dos sapatos, como se fôssemos pontas de cigarros. (RAMOS, 1981, p. 334, grifo nosso).

Para chegar à Ilha Grande, o percurso é feito no porão de uma lancha: *Saltamos para ela,* [...]. *Fizeram-nos descer uma escada que levava ao porão*. E é ali que o autor conclui:

> Sentado na valise, arrimado à tábua, pouco a pouco me entorpeci, achei-me longe do porão da lancha, do carro de segunda classe, do tintureiro. [...] Necessário esquecer tudo aquilo: o porão, o carro de segunda classe, o tintureiro, os cubículos, a recordação da infância, o país distante e absurdo, refúgio impossível. (RAMOS, 1981, p. 337).

Um país distante e absurdo, onde as pessoas são agrupadas em classes que mais parecem estamentos. Afinal, estamentos são categorias sociais mais fechadas que as classes, "definidas pelo prestígio social e pela honra mais que pelo lucro ou pelo capital" (RIBEIRO, 2001: 39). Foi o *desprestígio político* que levou o intelectual Graciliano Ramos à prisão, para ser trancado entre ladrões e assassinos. E é o *desprestígio social* que leva pessoas simples a não poderem se misturar nos transportes públicos coletivos, pois a primeira classe nos bondes não era para todos: era reservada às pessoas bem vestidas e calçadas, conforme se viu.

Chegando na Ilha Grande, na *Colônia Correcional*, os presos se dão conta de que *a degradação se realizava dentro das normas*. Concluem que estavam reduzidos a *frangalhos*, a *fontes secas*, a *desgraçados egoísmos cheios de pavor*. O discurso feito aos recém-chegados é digno de destaque:

> – *Aqui não há direito*. Escutem. Nenhum direito. Quem foi grande esqueça-se disto. Aqui não há grandes. Tudo igual. Os que têm protetores fiquem lá fora. Atenção. Vocês não vêm corrigir-se, estão ouvindo? Não vêm corrigir-se: vêm morrer. (RAMOS, 1981, p. 357, grifo nosso).

Mas como não há direito? Esta deve ter sido a pergunta que todos fizeram – em silêncio, para si próprios – diante de tamanha afronta. Não estavam em uma *Colônia Correcional*? As prisões não haviam sido criadas, há séculos, justamente para corrigir pessoas? O encarceramento já não havia deixado de ser um meio de se punir pessoas? As masmorras anexas ao palácio dos Doges, em Veneza, já não haviam se transformado em apenas uma sombra do tempo em que vivíamos na barbárie?

Havia, também, o outro lado: o dos privilégios. Na Colônia, há um momento de distribuição de tarefas entre os presos, em que o autor incorpora-se em uma das filas de trabalho. O tenente de polícia *Bicicleta*, porém, examina-o de relance e manda que volte: – *Está doente.* E Graciliano, *vexado com a exclusão*, responde: – *Não. Estou bem.* Apesar da exceção o envergonhar, pois *tinha aparência de favor, e isso era desagradável*, ele afirma: *Algumas palavras em conversa ligeira dissiparam-me os escrúpulos.* Afinal, a velhice *permitia essa infeliz vantagem.*

Mais tarde, ainda na Colônia, o tratamento diferenciado irá se repetir. De uma feita, ao jantar, mandam-no *para a mesa dos doentes*, servindo-lhe *um caldo morno e ralo onde havia algumas rodelas de cenoura.* O privilégio dura apenas dois ou três dias e, de repente, julgam-no *indigno da exceção.*

Os privilégios, que Graciliano Ramos chama de exceções, incomodam o escritor. No entanto, o tempo passa e ele vai se acostumando a coisas bem piores: *A educação desaparecera completamente, sumiam-se os últimos resquícios de compostura, e os infelizes procediam como selvagens. Na verdade éramos selvagens.*

Pouco tempo depois, no episódio em que o padre de Mangaratiba faz sua *lengalenga* com os presos e Graciliano Ramos larga um *disparate cabeludo*, fazendo um companheiro rir alto e se comprometer com o carcereiro, o intelectual opta por ficar calado e não se denuncia. Ele conclui que *a honradez excessiva não serviria para nada* e que a *perna entanguida, as dores no pé da barriga, o torpor no estômago vazio, a tosse, arrepios de febre tornavam irrealizável a honestidade. É estranho um indivíduo perceber que não tem meio de ser digno.* Mostrando que essas conclusões eram penosas ele diz: *relutava em convencer-me disto, não via a exigência de comportamentos diversos em condições diversas. Com efeito, lá dentro os melindres de consciência embotam-se, alteram-se os valores morais – e o nosso dever principal é existir.*

Quando fica sabendo que vai sair do presídio, para ser levado de volta ao Rio de Janeiro, cobra do diretor suplente uma carteira que lhe furtaram no dia da chegada, na secretaria. Ele mesmo se surpreende diante daquela obstinação em reaver um objeto que não lhe faria grande falta: *Qual seria o motivo dessa obstinação, agora repetida? Julgo que o meu intuito, embora indeciso, era reaver uma personalidade que se diluíra em meio abjeto.*

De partida para o Rio de Janeiro, mais uma vez é embarcado *num carro de segunda classe*. Vê-se, aqui, que de segunda classe não era apenas o preso, mas também os policiais que o conduziam: *dois tipos mal-encarados.*

Já na *Polícia Central*, para onde é levado após desembarcar, mais uma vez é objeto de exceção que, dessa vez chama de *obséquio*: oferecem-lhe um estrado para dormir. Mas o incômodo não é menor: *Por que diabo, entre quinze pessoas, fora o sujeito escolher-me para a indigna benevolência? A horrível distinção magoava-me em excesso, era talvez mais dolorosa que a familiaridade revoltante.* Fazendo, porém, uma espécie de caminho de volta, com a *videz de reentrar enfim na humanidade*, ele não aceita o privilégio: *Nada me faria aceitar o miserável presente.*

Para o deslocamento da *Polícia Central* à *Casa de Detenção* usaram novamente o tintureiro. Dias depois, para seguir dali à *Casa de Correção*, porém, ele se queixará de ter

de ir a pé. Mais ainda, na saída da *Casa de Detenção*, ele sente falta do tintureiro. Isso, apesar de serem veículos *temerosos*, onde as pessoas são jogadas e esmagadas para viajar *na treva e no calor, como bichos*. Ele lembra: *Nenhum veículo. Diabo. Mexia-me a custo, e iam obrigar-me a nova marcha. De fato lamentei a ausência do automóvel fechado e escuro*.

Talvez seja assim que se sintam as pessoas que precisam ir para o trabalho, em dia de greve dos trabalhadores dos meios de transporte, quando sentem falta de "seus" ônibus, trens, barcas e metrôs superlotados.

O romance termina antes que o autor nos relate sua soltura e sua viagem de volta, que seria de trem ou navio, certamente, e provavelmente em carro ou camarote de primeira classe. Isso, embora ele não se considerasse como pertencente a classe alguma, vivendo *numa camada vacilante, sem caráter*.

4 TRANSPORTE DE PRIMEIRA CLASSE APENAS PARA CIDADÃOS DE "PRIMEIRA CLASSE"?

Um transporte coletivo eficiente e confortável, em quantidade e qualidade: é o que recomenda para as grandes metrópoles o urbanista espanhol Eduardo Leira Sanches, cujo escritório já desenvolveu projetos de grande porte para as cidades de Barcelona, Bilbao, Lisboa, Paris e Santiago do Chile.

Ao defender um transporte público de qualidade, Sanches costuma citar o exemplo da cidade-símbolo do transporte individual, Los Angeles, afirmando que lá está sendo implantado um metrô de alta qualidade, confortável e com "estações lindas para seduzir o cidadão que está acostumado a se locomover de carro a usar outro transporte". E vai mais além: "As cidades ricas, de *primeiro mundo*, são as que fazem o transporte público de mais alta qualidade, com equipamento confortável, malha de linhas extensa e confiabilidade nos horários" (SANCHES, citado por CIAFFONE, 2002).

O transporte coletivo nas grandes cidades brasileiras é um grande problema. Com raras exceções, o que se vê por todo lado são sistemas de transporte que não satisfazem seus usuários. De norte a sul, uma das alternativas *modernas* para a crise nos transportes urbanos tem sido a implantação de serviços seletivos: transportes públicos de melhor qalidade e, naturalmente, com preços mais elevados.

Mas o que significa dotar uma cidade de transporte seletivo? Ele pode ser visto como um contraponto à segunda classe que existiu nos bondes, então criada para oferecer uma alternativa de transporte mais barato já que o serviço era caro para parte da população. Apesar da aparente boa intenção governamental em oferecer alternativas mais baratas de transporte, quais foram os efeitos daquela segregação? Uma investigação apurada seria necessária: o caso de um de seus usuários – Machado de Assis – é exemplar, pois não era para gastar menos que o escritor utilizava o serviço. Veja-se o relato de Lúcia Miguel Pereira, uma das biógrafas do *bruxo do Cosme Velho*, que ratifica uma observação de Gilberto Freire acerca dos cidadãos que carregavam embrulhos:

> Todos os domingos, lá se ia ele, rumo do cemitério de São João Batista levar à companheira [Carolina, morta em 1904] flores frescas, que recebia de Friburgo. Levava-as embrulhadas, ou para não as desfolhar o vento, ou para não revelar aos outros o motivo da sua peregrinação. Um dia, teimou o condutor do bonde em não o deixar entrar com um embrulho no carro de primeira. E o grande escritor, submisso e modesto, passou desde então a viajar em carros de segunda. (PEREIRA, 1988, p. 261).

O transporte seletivo, embora muitas vezes pareça ser uma solução que o mercado exige, leva aos transportes urbanos uma transposição quase literal do conceito utilizado por Aristóteles para dividir os cidadãos: pobres, de classe média e ricos – transporte convencional (ônibus, trens e barcas), transporte seletivo (microônibus com ar condicionado) e transporte individual (táxi e transporte particular).

Ao mesclar duas narrativas – uma literária e uma histórica – com observações feitas por estudiosos, pode parecer que a intenção do presente artigo seja sugerir um *ménage a trois* entre história, antropologia e literatura, conforme propõe Ginzburg (2002) em seu contundente *Relações de força*. Menos ambiciosos, pretendemos, tão somente, propor um outro olhar sobre a cidade e seus transportes, a partir de uma leitura atenta às entrelinhas de um dos maiores romances brasileiros de todos os tempos.

Graciliano Ramos nos mostrou que nos transportes coletivos temos a primeira e a segunda classes, o camarote e o porão; que nas cadeias, temos o preso político e o preso comum. Na visão de um companheiro de cela de Graciliano Ramos, o mundo se dividiria entre os malandros e os otários.

Mas, então, como definir o que é, ou deveria ser, o transporte coletivo? Patrus Ananias, ex-prefeito de Belo Horizonte, faz a sua tentativa:

> Instrumento poderoso para unir pessoas, encurtar distâncias, possibilitar trocas e atender aos mais diferentes desejos. Constitui, também, espaço de socialização, posto que coletivo, de convívio, de encontros, lugar privilegiado de se observar a cidade, suas ruas e avenidas, praças e jardins, seus contornos, sua gente. (SOUZA, 1996, p. 9).

Ora, se as pessoas não se encontrarem nem dentro dos *omnibus*, será possível se imaginarem constituindo uma nação? Esse encontro diário entre os cidadãos parece ser uma condição fundamental: "O que posso dizer é que uma nação existe quando um número significativo de pessoas de uma comunidade considera que constituem uma nação, ou que se comportem como se constituíssem uma nação" (SETAN-WATSON, citado por ANDERSON, 1989, p. 14).

Parece óbvio que não se pode pretender compreender como se constitui uma nação apenas a partir dos conceitos abordados no presente artigo. Parece óbvio, também, que qualquer que seja a abordagem, será sempre preciso incluir a segunda classe, o porão, os ladrões e os otários. Ao se definir uma rede de transportes públicos urbanos, portanto, será aconselhável oferecer opções de primeira classe e segunda

classe? Ou, como modernamente se diz: deve-se implantar serviços seletivos em função de quem quer (leia-se quem pode) pagar mais?

As *Memórias do Cárcere* terminam com Graciliano Ramos respondendo a José Brasil, que o acusava de ter sangue de barata por conseguir ficar sentado, lendo, sem nem ao menos levantar a cabeça, enquanto uma grande briga acontecia:

"– Pois sim! Vou lá meter-me em questão de soldados? Vocês se entendem. Arranham-se, trocam murros, quinze minutos depois estão amigos. E voltam-se contra os paisanos. Sou neutro. Arranjem-se."

O capitão arregalou o olho vivo, com espanto. Em seguida soltou uma gargalhada:

"– Ótimo. É isso mesmo. Foi a opinião mais *sensata* que já ouvi a nosso respeito." (RAMOS, 1981, p. 553 – grifo nosso).

Por que será que essas são as últimas palavras das *Memórias do Cárcere*? Por que será que são ditas em um diálogo com alguém chamado Brasil? Será que Graciliano Ramos acreditava que a Nação Brasileira seria um projeto fracassado? Que as pessoas, como ele, que apostam em uma sociedade diferente, não são sensatas? Ou será que ele está dizendo que a saída é não ser sensato? Isto remete a Alain Badiou:

> Temos que ir contra a corrente, mesmo, e sobretudo, quando há consenso aparente, maciço, arregimentado por idéias retrógradas; vale aqui a disciplina da convicção, mesmo que se esteja em ruptura total com o consenso em toda a sua espessura. (BADIOU, citado por GARCIA, 1999, p. 19).

Indo contra a corrente, portanto, não seria mais prudente abandonarmos nossos projetos de transporte seletivo e investir em um transporte público coletivo sem distinção de classes sociais, um transporte de primeira classe para todos? Assim, os transportes coletivos brasileiros poderão ser, efetivamente, para todos: *omnibus*.

REFERÊNCIAS

ABREU, Luiz. Os bondes e os mineiros. In: STIEL, Waldemar Corrêa. *História do transporte urbano no Brasil*: bondes e trólebus – "summa tranviariae brasiliensis". Brasília: EBTU, 1984. p. 148-149.

ANDERSON, Benedict. *Nação e consciência nacional*. São Paulo: Ática, 1989.

BELO HORIZONTE. Prefeitura, Lei n.39, 29 out. 1909. Orça a receita e fixa a despesa do município de Belo Horizonte para o exercício de 1910.

_____. Lei n.147, 3 jul. 1950. Organiza o Departamento de Bondes e Ônibus da Prefeitura.

CASTRO, Célio de. Prefácio. In: GARCIA, Célio (Org.). *Conferências de Alain Badiou no Brasil*. Belo Horizonte: Autêntica, 1999. p. 9-18.

CIAFFONE, Andréa. Modelo em agonia; especialista aponta a melhoria do transporte público em quantidade e qualidade como solução nas metrópoles. *Gazeta Mercantil*, São Paulo, 17 maio 2002. Caderno Fim de Semana, p. 4.

DUZENTOS réis. *O Estado de Minas*, Belo Horizonte, 1º mar. 1929. 1º caderno, p. 1, 6.

FREIRE, Gilberto. Sociologia do bonde. In: STIEL, Waldemar Corrêa. *História do transporte urbano no Brasil*: bondes e trólebus – "summa tranviariae brasiliensis". Brasília: EBTU, 1984. p. 62-63.

GARCIA, Célio (Org.). *Conferências de Alain Badiou no Brasil*. Belo Horizonte: Autêntica, 1999.

GINZBURG, Carlo. *Relações de força*: história, retórica, prova. Trad. Jônatas Batista Neto. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

JULIÃO, Letícia. Belo Horizonte: itinerários da cidade moderna (1891-1920). In: DUTRA, Eliana de Freitas (Org.). *BH Horizontes Históricos*. Belo Horizonte: C/Arte, 1996. p. 49-118.

MACHADO DE ASSIS. *Balas de estalo*. Org. Afrânio Coutinho. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1997. p. 414-416: 4 de julho de 1883. (Obras Completas, v.3).

MIRANDA, Wander Melo. Notas de aula (janeiro de 2002) da Disciplina Seminário de literatura em língua portuguesa e/ou outras literaturas: narrativas de memória e nação – Literatura Comparada – Pós-graduação em Letras/Estudos Literários – Faculdade de Letras da UFMG.

OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Transporte, privilégio e política*: um estudo sobre a gratuidade no transporte coletivo em Belo Horizonte. Belo Horizonte: Guanabara, 2002.

OMNIBUS: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996.

PEREIRA, Lúcia Miguel. *Machado de Assis*: estudo crítico e literário. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Universidade de São Paulo, 1988.

RAMOS, Graciliano. *Memórias do Cárcere*. São Paulo: Círculo do Livro, 1981. (2 volumes).

RIBEIRO, Renato Janine. *A República*. São Paulo: Publifolha, 2002.

SOUZA, Patrus Ananias. Poucos são os serviços... In: OMNIBUS: uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996. p. 9.

STIEL, Waldemar Corrêa. *História do transporte urbano no Brasil*: bondes e trólebus – "summa tranviariae brasiliensis". Brasília: EBTU, 1984.