



ANIMAIS, NATUREZA E TECNOLOGIA NO RIO DE JANEIRO DE MACHADO DE ASSIS

ANIMALS, NATURE AND TECHNOLOGY IN RIO DE JANEIRO OF MACHADO DE ASSIS

v. 8, n. 2 [13]
mai/ago (2016)

Dossiê: Cidade e Natureza

Nelson Aprobato Filho
Universidade de São Paulo
aprobato@usp.br

Resumo

O objetivo principal deste artigo é demonstrar a importância que tiveram os animais na configuração da paisagem natural da cidade do Rio de Janeiro durante a segunda metade do século XIX e primeira década do XX, período marcado por grandes transformações urbanas, socioculturais, político-econômicas, científico-tecnológicas e ecológico-ambientais. Para alcançar esse objetivo utilizamos algumas referências feitas por Machado de Assis ao longo de sua obra sobre as intrincadas relações entre o ser humano, os animais, a tecnologia e o meio ambiente urbano.

Palavras-chave

História dos animais. Rio de Janeiro. Machado de Assis.

Abstract

The goal of this article is to demonstrate the importance that the animals had in the natural landscape setting of the city of Rio de Janeiro during the second half of the nineteenth century and the first decade of the twentieth, a period marked by great urban, sociocultural, politic-economical, scientific-technological, and ecologic-environmental transformations. To achieve this goal we use some references made by Machado de Assis throughout his work concerning the intricate relations between human beings, animals, technology and the urban environment.

Keywords

History of animals. Rio de Janeiro. Machado de Assis.

Em 20 de agosto de 1893, em uma crônica publicada na longa série intitulada *A Semana* (1892-1897), Machado de Assis escreveu:

Há anos chegou aqui um viajante, que se relacionou comigo. Uma noite falamos da cidade e sua história; ele mostrou desejo de conhecer alguma velha construção. Citei-lhe várias; entre elas a igreja do Castelo e seus altares. Ajustamos que no dia seguinte iria buscá-lo para subir o morro do Castelo. Era uma bela manhã, não sei se de inverno ou primavera. Subimos; eu, para dispor-lhe o espírito, ia-lhe pintando o tempo que por aquela mesma ladeira passavam os padres jesuítas, a cidade pequena, os costumes toscos, a devoção grande e sincera. Chegamos ao alto, a igreja estava aberta e entramos. Sei que não são ruínas de Atenas; mas cada um mostra o que possui. O viajante entrou, deu uma volta, saiu e foi postar-se junto à muralha, fitando o mar, o céu e as montanhas, e, ao cabo de cinco minutos: "Que natureza que vocês têm!"

Certo, a nossa baía é esplêndida; e no dia em que a ponte que se vê em frente à Glória for acabada e tirar um grande lanço ao mar para aluguéis, ficará divina. Assim mesmo, interrompida, como está, a ponte dá-lhe graça. Mas, naquele tempo, nem esse vestígio do homem existia no mar; era tudo natureza. A admiração do nosso hóspede excluía qualquer ideia da ação humana. Não me perguntou pela fundação das fortalezas, nem pelos nomes dos navios que estavam ancorados. Foi só a natureza." (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. IV, p. 1009)

Esses comentários, fragmento de uma crônica maior, foram originalmente publicados no jornal *Gazeta de Notícias*, periódico de grande circulação na cidade do Rio de Janeiro, no final do século XIX.¹

O aspecto mais instigante nesse breve texto de Machado de Assis não é exatamente sua admiração pelo fato do viajante somente se interessar pela natureza exuberante da cidade. Esse aspecto deve ser nuançado pela sutil ironia machadiana. É por meio dessa ironia que sobressai aquilo que mais intriga no texto, ou seja, as observações do escritor sobre as intervenções tecnológicas que, no final do século dezenove, começavam a transformar a natureza praticamente intocada da cidade. Contudo, Machado de Assis, com muita sagacidade, vai além dessas observações e aponta ainda outras questões igualmente prementes daquele final de século, como, por exemplo, a especulação imobiliária e as obras públicas paralisadas. Essas questões, em certa medida e guardando as devidas proporções, se perpetuaram na história do Rio de Janeiro e de inúmeras outras cidades brasileiras.

¹ Este artigo foi concebido a partir de uma pesquisa mais ampla de Pós-doutorado desenvolvida no Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo e na *History Section* do *Massachusetts Institute of Technology*, com financiamentos FAPESP, entre os anos de 2011 e 2015.

Documentos como esse, explícitos ao tratarem da relação cidade e natureza, não são muito comuns na vasta obra machadiana. Contudo, é possível pensar essa relação de forma indireta, buscando nas entrelinhas elementos candentes para a análise e compreensão do meio ambiente carioca da segunda metade do século XIX e primeira década do XX.

Machado de Assis pode ser considerado como um dos grandes intérpretes e críticos brasileiros que refletiu, entre inúmeras outras questões, sobre os impactos, no país, das descobertas científico-tecnológicas vindas da Europa e Estados Unidos. Sobre esses impactos, há várias referências em sua obra, e muitas delas têm relações diretas ou indiretas com a natureza do Rio de Janeiro. Em dezembro de 1879, por exemplo, ele publicou no respeitado periódico chamado *Revista Brasileira* o famoso e polêmico ensaio intitulado "A nova geração". Em uma das passagens mais importantes do texto ele escreveu:

A nova geração frequenta os escritores da ciência; não há aí poeta digno desse nome que não converse um pouco, ao menos, com os naturalistas e filósofos modernos. Devem, todavia, acautelar-se de um mal: o pedantismo. Geralmente, a mocidade, sobretudo a mocidade de um tempo de renovação científica e literária, não tem outra preocupação mais do que mostrar às outras gentes que há uma porção de coisas que estas ignoram; e daí vem que os nomes ainda frescos na memória, a terminologia apanhada pela rama, são logo transferidos ao papel, e quanto mais crespos forem os nomes e as palavras, tanto melhor. Digo aos moços que a verdadeira ciência não é a que se incrusta para ornato, mas a que se assimila para nutrição; e que o modo eficaz de mostrar que se possui um processo científico, não é proclamá-lo a todos os instantes, mas aplicá-lo oportunamente. Nisto o melhor exemplo são os luminares da ciência: releiam os moços o seu Spencer e seu Darwin. (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. III, p. 1285)

Com fina ironia, o escritor, nesse fragmento, faz uma análise crítica da superficialidade com que as inovações científicas eram errônea e arrogantemente recebidas por jovens representantes da cultura intelectual e literária brasileira. O crítico literário Roberto Schwarz, em seu clássico ensaio *Um mestre na periferia do capitalismo*, pensando nessa capacidade crítica e cáustica machadiana, com muita propriedade sugere:

A presença abundante de teorias científicas e filosóficas nas Memórias [Póstumas de Brás Cubas] refletia um assunto de atualidade. Conforme a expressão pitoresca de Sylvio Romero, os anos 70 do século passado [XIX] haviam visto chegar ao país 'um bando de ideias novas'. Positivismo, Naturalismo e diversas formas de Evolucionismo disputavam a praça com outras escolas. A sua terminologia, tão prestigiosamente moderna quanto estranha à vida corrente, anunciava rupturas radicais; prometia substituir o mecanismo atrasado da patronagem oligárquica por espécies novas de autoridade, fundadas na ciência e no mérito intelectual. Era natural que os entusiastas transformassem o espírito científico em panaceia e no

contrário dele mesmo. Já Machado percebeu as ironias latentes na situação e tratou de explorá-las sistematicamente. Onde os deslumbrados enxergavam a redenção, ele tomava recuo e anotava a existência de um problema específico.² (SCHWARZ, R., 2000, p. 151-2)

Essa última frase de Roberto Schwarz – “*Onde os deslumbrados enxergavam a redenção, ele [Machado de Assis] tomava recuo e anotava a existência de um problema específico.*” – é fundamental para pensar a proposta deste artigo, ou seja, para pensar a respeito da importante relação entre animais, natureza, tecnologia e cidade. Nesse sentido, é possível perguntar: de que forma Machado incluiu em sua obra uma série de “problemas específicos” para com eles refletir sobre o tão aclamado progresso científico e tecnológico e os impactos desse progresso sobre a cidade e a natureza?

Um dos “problemas específicos” explorado “sistematicamente” por Machado diz respeito às múltiplas relações estabelecidas entre o homem e os animais no Rio de Janeiro. Por meio de uma detalhada pesquisa histórica foi possível verificar a marcante presença e o grau de importância que tiveram os animais no complexo mundo de Machado de Assis: no mundo criado por ele no conjunto de sua criação literária; e, principalmente, no mundo vivido pelo escritor na cidade do Rio no contexto das grandes transformações urbanas, socioculturais, político-econômicas, científico-tecnológicas e ecológica-ambientais.³

Em uma leitura detalhada de sua obra completa encontramos, em muitas e significativas passagens, mais de mil e trezentos assuntos diretamente ligados ao universo dos animais. Portanto, Machado de Assis, ao longo de sua criação literária, abordou os animais de mil e trezentas formas diferentes. Os registros machadianos sobre animais permitem pensar, entre inúmeras outras possibilidades investigativas, a questão mais ampla do meio ambiente no Rio de Janeiro. Essa questão pode ser ainda mais circunscrita. Um possível caminho para isso encontra-se nos textos nos quais o escritor aborda as relações entre o ser humano, os animais, a tecnologia e a cidade da segunda metade do século XIX e primeira década do XX. Em uma de suas mais brilhantes criações, o conto “Evolução” que foi publicado em 1884, ele escreveu:

Conhecemo-nos em viagem para Vassouras. Tínhamos deixado o trem e entrado na diligência que nos ia levar da estação à cidade. Trocamos algumas palavras, e não tardou conversarmos francamente, ao sabor das circunstâncias que nos impunham a convivência, antes mesmo de saber quem éramos.

² Sidney Chalhoub também abordou essa temática no capítulo: “Ciência e ideologia em *Memórias Póstumas de Brás Cubas*”. Cf. CHALHOUB, S., 2003, p. 94-130.

³ Trata-se de um dos objetivos principais da pesquisa de Pós-doutorado comentada anteriormente.

Naturalmente, o primeiro objeto foi o progresso que nos traziam as estradas de ferro. Benedito lembrava-se do tempo em que toda a jornada era feita às costas de burro. Contamos então algumas anedotas, falamos de alguns nomes, e ficamos de acordo em que as estradas de ferro eram uma condição de progresso do país. Quem nunca viajou não sabe o valor que tem uma dessas banalidades graves e sólidas para dissipar os tédios do caminho. O espírito areja-se, os próprios músculos recebem uma comunicação agradável, o sangue não salta, fica-se em paz com Deus e os homens.

– Não serão os nossos filhos que verão todo este país cortado de estradas, disse ele.

– Não, decerto. O senhor tem filhos?

– Nenhum.

– Nem eu. Não será ainda em cinquenta anos; e, entretanto, é a nossa primeira necessidade. Eu comparo o Brasil a uma criança que está engatinhando; só começará a andar quando tiver muitas estradas de ferro.

– Bonita ideia! exclamou Benedito f piscando-lhe os olhos.

– Importa-me pouco que seja bonita, contanto que seja justa.

– Bonita e justa, redarguiu ele com amabilidade. Sim, senhor, tem razão: – o Brasil está engatinhando; só começará a andar quando tiver muitas estradas de ferro. (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. II, p. 673-4)

O tema da tecnologia acompanhou Machado de Assis ao longo de toda sua carreira de escritor e pensador crítico dos dilemas, anseios e rumos do Brasil. O mundo tecnológico, muitas vezes mesclado ao mundo urbano dos animais – como no caso da citação acima em que as viagens feitas “às costas de burro” servem de contraponto às modernas viagens feitas por via férrea – está constantemente presente em peças teatrais, contos, romances, ensaios e crônicas do escritor.

O conto “Evolução”, além de ser uma obra prima da literatura brasileira, está entre os mais emblemáticos e importantes registros documentais produzidos no país sobre esse momento de transformações tecnológicas. Publicado originalmente na *Gazeta de Notícias*, em 24 de junho de 1884 e, em 1906, no último livro de contos organizado pelo próprio escritor – *Relíquias da Casa Velha* – uma das grandes discussões apresentadas é sobre o progresso do país ou, numa perspectiva inversa, sobre a falta ou a total inadequação desse progresso no Brasil do Segundo Império e início da República. A história se passa em meados do século XIX e literalmente apresenta a relação entre Inácio, o narrador do conto, e Benedito, político e apropriador de ideias alheias, como da frase “o Brasil está engatinhando; só começará a andar quando tiver muitas estradas de ferro”, de autoria de Inácio. Essa frase seria descaradamente utilizada pelo deputado Benedito em sua constante campanha por cargos públicos e, principalmente, em seu discurso inaugural na Câmara.

Os registros machadianos sobre esse – muitas vezes insólito – mundo tecnológico-animal são geralmente carregados de sutil crítica sociocultural e político-econômica,

nuançados, como sempre, por refinada ironia. Em uma crônica publicada em 16 de outubro de 1892 discute um evento tecnológico que marcaria, de formar duradoura, o destino da cidade e de seus habitantes, sejam eles seres humanos ou animais.

Não tendo assistido a inauguração dos bondes elétricos, deixei de falar neles. Nem sequer entrei em algum, mais tarde, para receber as impressões da nova tração e contá-las. Daí o meu silêncio da outra semana. Anteontem, porém, indo pela Praia da Lapa, em um bonde comum, encontrei um dos elétricos, que descia. Era o primeiro que estes meus olhos viam andar.

Para não mentir, direi o que me impressionou, antes da eletricidade, foi o gesto do cocheiro. Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu bonde, com um grande ar de superioridade. Posto não fosse feio, não eram as prendas físicas que lhe davam aquele aspecto. Sentia-se nele a convicção de que inventara, não só o bonde elétrico, mas a própria eletricidade. Não é meu ofício censurar essas meias glórias, ou glórias de empréstimo, como lhe queiram chamar espíritos vadios. As glórias de empréstimo, se não valem tanto como as de plena propriedade, merecem sempre algumas mostras de simpatia. Para que arrancar um homem a essa agradável sensação? Que tenho para lhe dar em troca?

Em seguida, admirei a marcha serena do bonde, deslizando como os barcos dos poetas, ao sopro da brisa invisível e amiga. Mas, como íamos em sentido contrário, não tardou que nos perdêssemos de vista, dobrando ele para o Largo da Lapa e Rua do Passeio, e entrando eu na Rua do Catete. Nem por isso o perdi de memória. (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. IV, p. 926)

Machado de Assis inicia assim um dos mais complexos e significativos registros sobre a entrada, na cidade do Rio de Janeiro, de um importante símbolo da modernidade tecnológica de fins do século XIX: o bonde elétrico. Essa tecnologia, como sabemos, desencadearia grandes transformações urbanas, ambientais e socioculturais. O primeiro fator que merece destaque na crônica, e que é um elemento central para pensar essas transformações, principalmente aquelas referentes ao meio ambiente, é a perspectiva na qual o escritor se colocou para refletir sobre o moderno meio de transporte. Para “receber as impressões da nova tração” elétrica, o cronista Machado optou por permanecer em uma das mais antigas formas de tração: a tração animal. A perspectiva do seu olhar e a sua compreensão da moderna tecnologia partiram exatamente de uma das mais “arcaicas” formas tecnológicas de locomoção. Acreditamos que essa perspectiva do olhar e da observação machadiana é fundamental para a interpretação e compreensão não somente da entrada, na cidade, de uma nova tecnologia, mas também para a análise das consequências dessa tecnologia sobre a natureza urbana, o homem e os animais.

Possivelmente Machado de Assis foi, no Brasil, um dos primeiros – senão o primeiro – a refletir de forma tão contundente sobre os impactos, no país, causados pelas novas tecnologias vindas da Europa e Estados Unidos. Profundo conhecedor e arguto observador

do comportamento humano, o autor, nesse pequeno fragmento, desenvolve uma quase teoria da vida urbana mergulhada em processo acelerado de transformação. Deslocando totalmente o foco principal da crônica – que seria comentar a “sensacional” inauguração do bonde elétrico, evento que o cronista declara nem ter assistido –, Machado de Assis abruptamente lança o leitor no turbilhão dos efeitos que a novidade causaria. Esse turbilhão arrastaria homens, animais e outras formas de vida. Lendo os textos machadianos somos incondicionalmente colocados no olho desse turbilhão.

Paralelamente ao uso material dos animais – como, por exemplo, nos meios de transporte e locomoção, como aparece nas crônicas de Machado – essas criaturas também serviram como poderoso elemento metafórico para justificar, enaltecer ou criticar os avanços ou os entraves da tecnologia e os desdobramentos desses avanços e entraves sobre, por exemplo, a paisagem natural da cidade.

A questão da presença física e metafórica dos animais perpassou, de forma singular e contundente, os escritos de Machado de Assis. Ao lermos a obra completa do escritor, e retirarmos dela todas as referências aos animais, é possível verificar um fato inusitado e absolutamente intrigante: algumas referências sobre animais são exaustivamente recorrentes em seus textos. Porém, o assunto que mais se destaca, seja pela quantidade de referências encontradas, seja pelos níveis de complexidade que representa, é animal como metáfora.⁴ Nesses fragmentos os animais surgem como elementos metafóricos nas mais inusitadas relações e situações. Aquelas que envolvem tecnologia são reveladoras tanto para a análise e compreensão da própria tecnologia, como também para pensar outras importantes questões do período, como, por exemplo, as relações cidade-natureza.

O que torna esse exercício literário e de crítica sociocultural machadiano absolutamente importante é o fato de que o escritor buscou na realidade dos contextos históricos em que vivia os elementos centrais para essas construções metafóricas. Nessa perspectiva, registros como a já citada crônica publicada em 16 de outubro de 1892 mostram-se como chaves privilegiadas para a análise e compreensão histórica. As reflexões de Machado sobre a novidade do moderno meio de transporte podem oferecer desdobramentos inusitados. Após observar o bonde elétrico afastar-se do bonde à tração animal, indo para outra direção da cidade, Machado escreveu:

⁴ O levantamento que fizemos sobre o assunto “animal metáfora” em Machado de Assis, para a pesquisa de Pós-doutorado comentada anteriormente, tem mais de 900 páginas e contém cerca de mil e novecentos fragmentos de textos machadianos.

A gente do meu bonde ia saindo aqui e ali, outra gente entrava adiante e eu pensava no bonde elétrico. Assim fomos seguindo; até que, perto do fim da linha e já noite, éramos só três pessoas, o condutor, o cocheiro e eu. Os dois cochilavam, eu pensava.

De repente ouvi vozes estranhas, pareceu-me que eram os burros que conversavam, inclinei-me (ia no banco da frente); eram eles mesmos. [...] Fiquei inclinado e escutei:

— Tens e não tens razão, respondia o da direita ao da esquerda.

O da esquerda:

— Desde que a tração elétrica se estenda a todos os bondes, estamos livres, parece claro.

— Claro parece; mas entre parecer e ser, a diferença é grande. Tu não conheces a história da nossa espécie, colega; ignoras a vida dos burros desde o começo do mundo. Tu nem refletas que, tendo o salvador dos homens nascido entre nós, honrando a nossa humildade com a sua, nem no dia de Natal escapamos da pancadaria cristã. Quem nos poupa no dia, vingá-se no dia seguinte. [...] O bonde elétrico apenas nos fará mudar de senhor.

— De que modo?

— Nós somos bens da companhia. Quando tudo andar por arames [elétricos], não somos já precisos, vendem-nos. Passamos naturalmente às carroças. [...] onde a nossa vida será um pouco melhor; não que nos falte pancada, mas o dono de um só burro sabe mais o que ele lhe custou. Um dia, a velhice, a lazeira, qualquer coisa que nos torne incapaz, restituir-nos-á a liberdade...

—Enfim!

— Ficaremos soltos, na rua, por pouco tempo, arrancando alguma erva que aí deixem crescer para recreio da vista. Mas que valem duas dentadas de erva, que nem sempre é viçosa? Enfraqueceremos; a idade ou a lazeira ir-nos-á matando, até que, para usar esta metáfora humana, — esticaremos a canela. Então teremos a liberdade de apodrecer. Ao fim de três, a vizinhança começa a notar que o burro cheira mal; conversação e queixumes. No quarto dia, um vizinho, mais atrevido, corre aos jornais, conta o fato e pede uma reclamação. No quinto dia sai a reclamação impressa. No sexto dia, aparece um agente, verifica a exatidão da notícia; no sétimo, chega uma carroça, puxada por outro burro, e leva o cadáver. Seguiu-se uma pausa.

— Tu és lúgubre, disse o burro da esquerda. Não conheces a língua da esperança.

— Pode ser, meu colega; mas a esperança é própria das espécies fracas, como o homem e o gafanhoto; o burro distingue-se pela fortaleza sem par. A nossa raça é essencialmente filosófica. Ao homem que anda sobre dois pés, e provavelmente à águia, que voa alto, cabe a ciência da astronomia. Nós nunca seremos astrônomos. Mas a filosofia é nossa. Todas as tentativas humanas a este respeito são perfeitas quimeras. Cada século...

O freio cortou a frase ao burro, porque o cocheiro encurtou as rédeas, e travou o carro. Tínhamos chegado ao ponto terminal. Desci e fui mirar os dois interlocutores. Não podia crer que fossem eles mesmos. Entretanto, o cocheiro e o condutor cuidaram de desatrelar a parelha para levá-la ao outro lado do carro; aproveitei a ocasião e murmurei baixinho, entre os dois burros:

— Houyhnhnms!

Foi um choque elétrico. Ambos deram um estremeção, levantaram as patas e perguntaram-me cheios de entusiasmo:

— Que homem és tu, que sabes a nossa língua?

Mas o cocheiro, dando-lhes de rijo na lambada, bradou para mim, que lhe não espantasse os animais. Parece que a lambada devera ser em mim, se era eu que espantava os animais; mas como dizia o burro da esquerda, ainda agora: Onde está a justiça deste mundo? (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. IV, p. 926-8).

Os animais, nas mãos de Machado de Assis, foram transformados em metáforas para pensar não só a questão dos próprios animais, mas de inúmeras outras discussões que envolviam a sociedade carioca do período. Portanto, por serem parte intrínseca da natureza da cidade, os animais urbanos podem oferecer ao historiador elementos centrais para analisar as transformações do meio ambiente. Em cidades como o Rio de Janeiro do período da crônica machadiana muitos animais, como muitos homens (trabalhadores pobres, ex-escravos, imigrantes, etc.), eram igualmente lançados, à própria sorte, em um processo acelerado de transformação.

Essa transformação foi tão célere que repercutiu nos mais inusitados setores. Na primeira parte da crônica de 16 de outubro de 1892, na qual Machado compara o bonde elétrico ao bonde de tração animal, ao comentar o comportamento do homem que comandava o moderno veículo, ao invés de chamá-lo motorneiro, identifica-o como “cocheiro”, tratamento a muito tempo conhecido e largamente utilizado. Ao usar essa forma de qualificação bastante popular, Machado talvez tivesse em mente macular a superioridade e arrogância do funcionário da companhia de transportes urbanos. Muito provavelmente esse funcionário fora, por muitos anos, cocheiro dos bondes puxados por burros. Com a chegada da nova tecnologia, foi “promovido” ao cargo de cocheiro de bonde elétrico. Por outro lado, podemos também pensar que a utilização desse conceito tenha passado despercebida pelo próprio escritor, habituado que estava às centenas de cocheiros que viviam no Rio de Janeiro. Contudo, o mais provável é o fato de que ainda não existia, na cidade, a palavra correta para designar os novos profissionais. A palavra de origem inglesa – *motorman* – foi utilizada pela primeira vez em 1890, provavelmente na Inglaterra, portanto dois anos antes da inauguração do bonde elétrico no Rio.⁵ Encontramos no próprio Machado, em uma outra crônica datada de 14 de outubro de 1894, portanto dois anos depois da inauguração do bonde elétrico, uma discussão sobre o uso dessas novas palavras de origem tecnológica.

Um cabograma... Por que não adotaremos esta palavra? A rigor não preciso dela; para transmitir as poucas notícias que tenho, basta-me o velho telegrama. Mas as

⁵ Cf. *Merriam-Webster Dictionary*. Disponível em: <http://www.merriam-webster.com/dictionary/motorman>.

necessidades gerais crescem, e a alteração da coisa traz naturalmente a alteração do nome. Vede o homem que vai na frente do bonde elétrico. Tendo a seu cargo o motor, deixou de ser cocheiro, como os que regem bestas, e chamamos-lhe motorneiro em vez de *motoreiro*, por uma razão de eufonia. Há quem diga que o próprio nome de cocheiro não cabe aos outros, mas é ir longe de mais, e em matéria de língua, quem quer tudo muito explicado, arrisca-se a não explicar nada. Custa muito passar adiante, sem dizer alguma coisa das últimas interrupções elétricas; mas se eu não falei da morte do mocinho grego, vendedor de balas, que o bonde elétrico mandou para o outro mundo, há duas semanas, não é justo que fale dos terríveis sustos de quinta-feira passada. O pobre moço grego se tivesse nascido antigamente, e entrasse nos jogos olímpicos, escapava ao desastre do largo do Machado. Dado que fosse um dia destruído pelos cavalos, como o jovem Hipólito, teria cantores célebres, em vez de expirar obscuramente no hospital, tão obscuramente que eu próprio, que lhe decorara o nome, já o esqueci. (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. IV, p. 1110)

Nesses registros o escritor discute tanto questões linguísticas – novas palavras tecnológicas e seu emprego –, como também questões sociais – os frequentes acidentes envolvendo bondes elétricos, a desumanização provocada pelas novas tecnologias e a ânsia de lucro. Embora muitas vezes sutil, é inegável que em várias oportunidades Machado foi um comentarista contundente no que se refere à quase ausência do poder público carioca em fiscalizar e punir empresas operantes na cidade. As companhias de transporte público de passageiros estavam entre as primeiras no que dizia respeito à impunidade. As leis, quando existiam, eram claudicantes ou simplesmente desrespeitadas.

É importante destacar ainda o meticuloso estilo machadiano no qual é possível perceber a sobreposição e entrelaçamento de ideias, conceitos, áreas de conhecimento, contextos históricos diferenciados, discursos, etc., permeados por autoridades, empresários, agentes sociais, cidadãos e animais. Poderíamos afirmar que essas especificidades machadianas estão ligadas ao fato de que suas construções literárias sobre os animais foram elaboradas a partir do cruzamento de poderosas perspectivas.

Uma dessas perspectivas diz respeito à singularidade da inserção do escritor no conturbado contexto histórico do período: o mundial, o brasileiro e, principalmente, o carioca. Suas percepções e representações acerca das relações entre animais, tecnologia, natureza e meio urbano estavam também intrinsecamente inseridas nesse contexto. Machado de Assis, principalmente em suas crônicas e em algumas passagens de seus contos e romances, demonstra ter sido um atento observador do cotidiano da cidade do Rio de Janeiro do período e ter constantemente se exposto a inúmeras e inusitadas novidades. Muitas dessas novidades tiveram repercussão direta sobre as relações entre o homem, os animais e a natureza em geral.

Várias das características que foram se concretizando durante todo o século XX, e que mostram seus desdobramentos até os dias atuais, tiveram suas raízes fincadas na cidade que Machado de Assis conheceu e de alguma forma ajudou a construir. Como já mencionamos, durante a segunda metade do século XIX e primeira década do XX a capital carioca passou por intensas transformações urbanas, socioculturais, político-econômicas, científico-tecnológicas e ecológico-ambientais. Os animais foram presença marcante em muitos dessas transformações e, de diversas maneiras, representaram nelas parte constitutiva, quando não essencial: do extraordinário crescimento populacional à revolução ocorrida nos meios de transporte e locomoção; do loteamento de antigas fazendas e da derrubada constante de matas à abertura progressiva de ruas, avenidas e freguesias; do estabelecimento humano nos morros à substituição da mão-de-obra escrava pelo trabalhador livre; do surgimento de inusitadas formas de diversão ao consumo crescente de novos gêneros, produtos e alimentos; do aterro de mangues e arrasamento dos morros à abertura de túneis e canais; do aumento da quantidade de lixo, das pragas e nuvens de insetos que invadiam periodicamente a cidade e das epidemias que assolaram a população às reformas urbanas, sanitárias e higienistas; do desenvolvimento do comércio à instalação das primeiras indústrias; das modernas tecnologias e das novas teorias filosóficas, literárias e científicas aos institutos de pesquisa e ensino que foram sendo ampliados ou criados na cidade; etc., os animais foram “peças” fundamentais.⁶ Direta ou indiretamente eles possibilitaram o desenvolvimento de muitas dessas transformações, ou sofreram as consequências desencadeadas a partir de suas vigências. Muitos dos acontecimentos ocorridos nesse período marcaram de forma indelével os destinos da cidade, de sua natureza, de sua população e de todas as demais formas de vida que nela habitavam.

Até por volta da década de 1870 os animais eram presença constante e aparente no meio urbano. Eram parte central das formas tecnológicas que existiam. Em 11 de agosto de 1876, por exemplo, o *Diário do Rio de Janeiro* publicava uma matéria comentando os serviços de limpeza pública e irrigação das ruas. As cifras registradas na notícia são uma mostra contundente tanto dessa presença, como do destino que, em muitas situações, estava reservado aos animais.

⁶ Sobre as transformações do Rio de Janeiro Cf.: RENAULT, D., 1978. RENAULT, D., 1982. COARACY, V., 1988. RIOS FILHO, A. M. de los, 2000. CHALHOUB, S., 1996. SÜSSEKIND, F., 1986. BENCHIMOL, J. L., 1990. ALENCASTRO, L. F. de (Org.), 1997. CARVALHO, J. M. de, 1987. ABREU, M. de A., 1987. CAETANO, R. C. de A., 2008. AUGUSTO, J. C., 2008. CRULS, G., 1949. 2 v. “Desmoroamento dos morros do Castelo e de Sto. Antonio, 1860 a 1872 142 páginas, BR FJ AGCRJ.CM. ESC. 46.3.43.

O serviço de limpeza é feito por 137 barcas, 714 escaleres e 6066 carroças, que transportaram 3.334.695 quilos de lixo. E mais: 516 cães, 16 cavalos, 23 carneiros, 17 porcos, 1 boi, 1500 aves e pequenos animais mortos nas praias. (Diário do Rio de Janeiro, 11/8/1876)

Alguns anos depois da publicação dessa matéria, membros do Instituto Politécnico do Rio de Janeiro começaram a defender que parte desse material deveria ser reaproveitado para a agricultura e pela indústria instalada na cidade. Na década de 1890, Paula Freitas, engenheiro do instituto, inspirado no modelo francês de Haussmann, propôs que os detritos e cadáveres de animais (cães, gatos, ratos, cavalos, burros, etc.) poderiam servir de matéria-prima para a produção de gordura, sebo, fosfato e outros produtos. Os fabricantes de papelão, por sua vez, reaproveitariam em suas fábricas pelos, crinas, palhas, trapos, papeis, etc.⁷

Machado de Assis acompanhou de muito perto, com lentes de sutil precisão, ora ironizando e satirizando de forma velada, ora denunciando e sensibilizando-se sem nenhum tipo de eufemismo, o limiar e as primeiras consequências de muitos desses processos, de muitas dessas transformações urbanas e também de diversas permanências. Foi ele agente e observador privilegiado da história do Rio de Janeiro e pôde, como poucos, refletir sobre esse contexto e particularmente sobre os animais que existiam na cidade e que compunham a sua natureza.

Um dos fenômenos mais impactantes do período foi o exponencial aumento da população. Em pouco mais de sessenta anos, quase exatamente no espaço de tempo em que Machado viveu, o número de habitantes do Rio de Janeiro praticamente sextuplicou, passando de 137.078 em 1838 para um total de 811.443 pessoas em 1900.⁸ Essa explosão populacional trouxe uma série de consequências para a história da cidade e repercutiu, de várias maneiras, nas relações entre o homem, os animais e a natureza urbana.

A transformação ocorrida nos meios de transporte e locomoção talvez seja dos exemplos o mais significativo. A obra de Machado, de forma surpreendente, traz uma série de referências sobre o tema como, por exemplo, as crônicas citadas anteriormente. Trata-se de uma característica tão forte que levou Raymundo Faoro a desenvolver, em seu livro

⁷ CAETANO, R. C. de A., op. cit., p. 204.

⁸ Sobre os dados demográficos referentes ao ano de 1838 Cf. FLORENTINO, 2002, p. 3. (http://www.revistatopoi.org/numeros_anteriores/topoi05/topoi5a1.pdf). (Acessado em 20/09/2010.) Sobre a fonte referente aos dados demográficos do ano de 1900 Cf. População residente segundo os municípios das capitais. Anuário Estatístico do Brasil, IBGE, 1995.

Machado de Assis: a Pirâmide e o Trapézio, um item específico sobre o tema: "O homem se mostra nas carruagens e no transporte coletivo".⁹

Elegeu Machado de Assis, consciente ou inconscientemente, as carruagens para representar a realidade, em lugar do homem. A coisa fala e vive, tem uma função social e efeitos psicológicos, como se tivesse sua própria alma, haurida da madeira e do ferro. Há impressionante acúmulo de referências a carros – coches, seges, tálburis – que expressam o luxo, a pompa, a mediania, as aflições e as grandezas dos personagens. O ruído das praças e ruas diz mais, muitas vezes, do que as alegrias íntimas ou a decepção oculta. [...] Na carruagem se compreende um meio de transporte e o luxo que ela representa. [...] A carruagem atesta e certifica a mudança social, mostra o estado da sociedade, a decadência de certas camadas e o surgimento de outras. O Império se exhibe nos seus carros. (FAORO, R., 2001, p. 54)

Machado de Assis elegeu as carruagens e todos os demais carros existentes no período porque eram eles parte intrínseca do cotidiano e da história carioca do século XIX. Contudo, não menos importante que os veículos eram os animais que os puxavam e há, em seus escritos, diversas alusões sobre as relações entre o homem e essa "força motriz". Alguns desses escritos são verdadeiros registros de sensibilidade e tensão, com as clássicas e contundentes pinceladas machadianas de humor e ironia. Eles falam sobre os animais, mas deixam transparecer também fragmentos de um meio urbano em transformação:

Quinta-feira à tarde, pouco mais de três horas, vi uma coisa tão interessante, que determinei logo de começar por ela esta crônica. Agora, porém, no momento de pegar na pena, receio achar no leitor menor gosto que eu para um espetáculo, que lhe parecerá vulgar, e porventura torpe. Releve-me a impertinência; os gostos não são iguais.

Entre a grade do jardim da Praça Quinze de Novembro e o lugar onde era o antigo passadiço, ao pé dos trilhos de bondes, estava um burro deitado. O lugar não era próprio para remanso de burros, donde concluí que não estaria deitado, mas caído. Instantes depois, vimos (eu ia com um amigo), vimos o burro levantar a cabeça e meio corpo. Os ossos furavam-lhe a pele, os olhos meio mortos fechavam-se de quando em quando. O infeliz cabeceava, mas tão frouxamente, que parecia estar próximo do fim. (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. IV, p. 1061)

Para pensar as relações entre animais e modernas tecnologias, não deixa de ser emblemática a imagem criada por Machado de Assis que coloca o burro deitado "ao pé dos trilhos de bondes". Essa crônica foi publicada em 8 de abril de 1894, portanto dois anos depois tanto da inauguração do bonde elétrico como da outra crônica machadiana sobre a conversa dos burros da companhia de transportes. Na sequência do registro de 1894, Machado vai conduzindo seu leitor pelos meandros de um cotidiano urbano marcado pelo

⁹ FAORO, R., 2001, p. 53-66.

insólito, por uma natureza em transformação, pelo mal-estar, pelo estranhamento e por um tipo de entretenimento às avessas:

Diante do animal havia algum capim espalhado e uma lata com água. Logo, não foi abandonado inteiramente; alguma piedade houve no dono ou quem quer que o deixou na praça, com essa última refeição à vista. Não foi pequena ação. Se o autor dela é homem que leia crônicas, e acaso ler esta, receba daqui um aperto de mão. O burro não comeu do capim, nem bebeu da água; estava para outros capins e outras águas, em campos mais largos e eternos.

Meia dúzia de curiosos tinham parado ao pé do animal. Um deles, menino de dez anos, empunhava uma vara, e se não sentia o desejo de dar com ela na anca do burro para espertá-lo, então eu não sei conhecer meninos, porque ele não estava do lado do pescoço, mas justamente do lado da anca. Diga-se a verdade; não o fez – ao menos enquanto ali estive, que foram poucos minutos. Esses poucos minutos, porém, valeram por uma hora ou duas. Se há justiça na terra, valerão por um século, tal foi a descoberta que me pareceu fazer, e aqui deixo recomendada aos estudiosos. (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. IV, p. 1061-3)

Como em muitos textos do gênero, o autor construiu suas considerações e percepções tanto a partir da perspectiva do ser humano – seus leitores, o cidadão que deixou água e alimento, os curiosos, o menino de dez anos, etc. – como a partir do animal sobre o qual escrevia. Novamente é desse animal agonizante que Machado de Assis torna-se porta-voz:

O que me pareceu, é que o burro fazia exame de consciência. Indiferente aos curiosos, como ao capim e à água, tinha no olhar a expressão dos meditativos. Era um trabalho interior e profundo. Este remoque popular: *por pensar morreu um burro* mostra que o fenômeno foi mal entendido dos que a princípio o viram; o pensamento não é a causa da morte, a morte é que o torna necessário. Quanto à matéria do pensamento, não há dúvida que é o exame da consciência. Agora, qual foi o exame da consciência daquele burro, é o que presumo ter lido no escasso tempo que ali gastei. Sou outro Champollion, porventura maior; não decifrei palavras escritas, mas ideias íntimas de criatura que não podia exprimi-las verbalmente. (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. IV, p. 1061-3)

Além de inúmeras outras menções às relações homem-animal, o pensamento do burro remetia às mazelas, injustiças e impunidades que marcou substancialmente a história político-administrativa no Brasil. O cronista recompôs os pensamentos do burro e teceu suas opiniões a respeito.

E diria o burro consigo:

“Por mais que vasculhe a consciência, não acho pecado que mereça remorso. Não furtei, não menti, não matei, não caluniei, não ofendi nenhuma pessoa. Em toda a minha vida, se dei três coices, foi o mais, isso mesmo antes de haver aprendido maneiras de cidade e de saber o destino do verdadeiro burro, que é apanhar e calar. Quanto ao zurro, usei dele como linguagem. Ultimamente é que percebi que me não entendiam, e continuei a zurrar por ser costume velho, não com ideia de

agravar ninguém. Nunca dei com homem no chão. Quando passei do tálburi ao bonde, houve algumas vezes homem morto ou pisado na rua, mas a prova de que a culpa não era minha, é que nunca segui o cocheiro na fuga; deixava-me estar aguardando a autoridade." [...]

Não percebi o resto, e fui andando, não menos alvoroçado que pesaroso. Contento da descoberta, não podia furta-me à tristeza de que um burro tão bom pensador ia morrer. A consideração, porém, de que todos os burros devem ter os mesmos dotes principais, fez-me ver que os que ficavam, não seriam menos exemplares que esse. Por que se não investigará mais profundamente o moral do burro? Da abelha já se escreveu que é superior ao homem, e da formiga também, coletivamente falando, isto é, que as suas instituições políticas são superiores às nossas, mais *racionais*. Por que não sucederá o mesmo ao burro, que é maior?

Sexta-feira, passando pela Praça Quinze de novembro, achei o animal já morto. Dois meninos, parados, contemplavam o cadáver, espetáculo repugnante; mas a infância, como a ciência, é curiosa sem asco. De tarde já não havia cadáver nem nada. Assim passam os trabalhos desse mundo. Sem exagerar o mérito do finado, força é dizer que, se ele não inventou a pólvora, também não inventou a dinamite. Já é alguma coisa neste final de século. *Requiescat in pace*. (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. IV, p. 1061-3)

Para uma compreensão mais aprofundada dessa crônica é importante levar em consideração elementos que ainda estavam candentes na época em que a mesma foi publicada: 1894. Entre diversos outros fatores que estavam em discussão, fazia dois anos que o primeiro bonde elétrico começara a circular na cidade, cinco que o regime republicano havia sido instituído e apenas seis que a abolição dos escravos entrara em vigor. Metáforas ou realidades? Muito possivelmente metáforas reais. Proteção animal ou proteção humana? Muito provavelmente proteção à vida e à dignidade, independente de espécies.

Das carroças, carruagens de luxo, tálburis, charretes e primeiras experiências com bondes puxados por burros inaugurados no final da década de 1850 ao aparecimento do primeiro automóvel por volta de 1896-1897 dirigido por José do Patrocínio, transcorreram mais de quarenta anos nos quais o principal "motor" empregado na movimentação de cargas e pessoas era a força animal.¹⁰ A crônica citada anteriormente está inserida nesse contexto. Para avaliar a importância e a quantidade de animais empregados no intrincado sistema de transportes do período basta observar a estatística de uma das empresas que operavam no Rio de Janeiro no final do século XIX, a Companhia de Carris Urbanos.

¹⁰ Sobre a história dos meios de transporte no Rio de Janeiro Cf. SANTOS, N., 1934.

ANOS	ESTAÇÕES	OFICINAS	COCHEIRAS	ANIMAIS
1882	4	1	3	1.590
1885	4	1	3	1.632
1888	4	1	3	1.700
1892	5	1	4	1.849
1897	5	1	4	2.047
1901	5	1	4	2.095

(FONTE: SANTOS, N., 1934, v. 1, p. 379.)

Com o limiar no novo século essas e outras espécies de animais paulatinamente começariam a desaparecer das áreas centrais da cidade, do meio ambiente urbano. A partir da segunda metade do século XIX, momento exato no qual Machado de Assis começou a produzir sua literatura, evidenciava-se em cidades brasileiras como o Rio de Janeiro os primeiros indícios de um intrincado processo de reconfiguração urbana, científico-tecnológica e ecológico-ambiental iniciada na Europa e Estados Unidos. Raimundo Faoro em sua análise sobre a cidade em que Machado viveu, sugere que:

Forma estranha de metafísica política, desligada das declamações doutrinárias, era a que se concentrava na ideia de progresso material. O século XIX está bem presente na ficção do escritor e se expande no mito mais caro ao tempo. Há, sempre que os fatos o demonstram, a manifesta alegria no progresso de uma forma nova sobre uma velha: o bonde de eletricidade sobre o bonde de burros, a influência do jornal [...]. A ideia de progresso – o mito do progresso – penetra na ficção de Machado de Assis por meio de uma inovação particular, que o simboliza e o expressa. Não o sensibiliza, senão incidentalmente, o industrialismo, ou a revolução industrial. O progresso, para o brasileiro do Segundo Reinado, ainda não se traduz em fábricas e usinas, em siderurgias e estaleiros. Ele vive nas suas manifestações exteriores, acabadas: a iluminação, o bonde, os serviços públicos. Trata-se de um progresso importado, sobretudo a um país agrícola – resultado e não progresso. A fórmula, reduzida a esquema, seria esta: progresso é a estrada de ferro; [...]. (FAORO, R., 2001, p. 191)

Foi com grande maestria e sensibilidade que Machado foi costurando, em sua literatura, inúmeras opiniões, conceitos, críticas, vantagens e desvantagens sobre as modernas tecnologias, sobre o progresso, sobre a modernidade, sem se deixar seduzir. Em uma passagem do romance *Memorial de Aires*, publicado em 1908, retoma uma discussão tecnológica já estabelecida em 1884 no conto citado anteriormente “Evolução”. Trata-se de uma viagem do personagem Aires a Petrópolis:

Ao subir a serra as nossas impressões divergiram um tanto. Campos achava grande prazer na viagem que íamos fazendo em trem de ferro. Eu confessava-lhe que tivera maior gosto quando ali ia em caleças tiradas a burros, umas atrás das outras, não pelo veículo em si, mas porque ia vendo, ao longe, cá embaixo, aparecer a pouco e pouco o mar e a cidade com tantos aspectos pinturescos. O

trem leva a gente de corrida, de afogadilho, desesperado, até à própria estação de Petrópolis. E mais lembrava as paradas, aqui para beber café, ali para beber água na fonte célebre, e finalmente a vista do alto da serra, onde os elegantes de Petrópolis aguardavam a gente e a acompanhavam nos seus carros e cavalos até à cidade; alguns dos passageiros de baixo passavam ali mesmo para os carros onde as famílias esperavam por eles. Campos continuou a dizer todo o bem que achava no trem de ferro, como prazer e como vantagem. Só o tempo que a gente poupa! Eu, se retorquisse dizendo-lhe bem do tempo que se perde, iniciaria uma espécie de debate que faria a viagem ainda mais sufocada e curta. Preferi trocar de assunto e agarrei-me aos derradeiros minutos, falei do progresso, ele também, e chegamos satisfeitos à cidade da serra. (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. I, p. 1237-8)

Os animais que eram ainda parte intrínseca, explícita e compreensível desse período de transformação regido pelas novidades tecnológicas, foram adquirindo, a partir do final do século XIX, novos papéis, novas funções e novos significados, não menos importantes, mas muitas vezes mais imperceptíveis, tênues, dissimulados frente a esse processo de reconfiguração. Machado refletiu, de forma bastante particular, como no fragmento citado anteriormente, sobre vários aspectos dessas transformações.

O escritor viveu um período marcado por diferentes tentativas para fazer com que o Brasil, ou mais especificamente cidades como Rio de Janeiro, alcançassem o progresso, a “civilização”, a tão almejada e invejada modernidade. Talvez a mais impactante dessas tentativas tenha sido a entrada, no país, nas últimas décadas do século XIX, dos primeiros resultados da Revolução Científico-Tecnológica, sendo que a substituição da tração animal pela energia elétrica nos meios de transporte foi um desses resultados. Em 22 de setembro de 1895, em uma crônica ironiza os níveis de alcance dos impactos dessa revolução no Rio de Janeiro:

Refiro-me às árvores do mesmo bairro do Cosme Velho, que, segundo li, já foram e têm de ser derrubadas pela *Botanical Garden*. A *Gazeta* por si, e o *Jornal do Comércio*, por si e por alguém que lhe escreveu, chamaram a atenção da autoridade municipal para a destruição de tais árvores, mas a *Botanical Garden* explicou que se trata de levar o bonde elétrico ao alto do bairro, não havendo mais que umas cinco árvores destinadas à morte. Achei a explicação aceitável. Os bondes de que se trata não passam até aqui do Largo do Machado. As viagens são mais longas do que antes, é certo, mas não é por causa da eletricidade; são mais longas por causa dos comboios de dois e três carros, que param com frequência. A incapacidade de um ou outro dos chamados motoneiros é absolutamente alheia à demora. Pode dar lugar a algum desastre, mas a própria companhia já provou, com estatísticas, que os bondes elétricos fazem morrer muito menos gente que o total dos outros carros.

Demais, é natural que nas terras onde a vegetação é pouca, haja mais avareza com ela, e que em Paris se trate de salvar o *Bois de Boulogne* e outros jardins. Nos países em que a vegetação é de sobra, como aqui, podem despir-se dela as cidades. Uma simples viagem ao sertão leva-nos a ver o que nunca hão de ver os

parisienses. Assim respondo à *Gazeta*, não que seja acionista da companhia, mas por ter um amigo que o é. Nem sempre os burros hão de dominar. Se os do Ceará nos deram o exemplo de jornadas ao lado da estrada de ferro, concorrendo com ela no transporte da carga, foi com o único fito de defender o carrancismo. Burro é atrasado e teimoso; mas os do Ceará acabaram por ser vencidos. O mesmo há de acontecer aos nossos. Agora, que a vitória da eletricidade no Cosme Velho e nas Laranjeiras devesse ser alcançada poupando as árvores, é possível; mas sobre este ponto não conversei com autoridade profissional.

Ao menos conto que não terão posto abaixo alguma das árvores da chácara de D. Olímpia, naquele bairro – a mesma que o Sr. Aluízio Azevedo afirma ter escrito o *Livro de Uma Sogra*, que ele acaba de publicar, e que vou acabar de ler. (MACHADO DE ASSIS, 2008, v. IV, p. 1210-1)

A *Gazeta de Notícias* publicou em 19 de junho de 1893 uma nota criticando o serviço de bondes administrado pela *Botanical Garden*, uma companhia originalmente norte-americana que estabeleceu contrato com o governo imperial e a Câmara Municipal em 1868, tendo sido vendida em 1882 para um grupo brasileiro. No início de junho de 1893 o jornal alegava:

Continuam as reclamações do público, e cada vez mais justas, contra o serviço de bondes da Companhia Jardim Botânico, que por tantos anos foi um modelo digno de louvor e admiração.

Bem sabemos que as atuais condições do Rio de Janeiro não são as mesmas de há 10 anos atrás: não só a população daqueles bairros cresceu notavelmente pelo aumento de edificações, como esta mesma população desenvolve cada vez mais os bons hábitos de mover-se, rompendo com o lamentável embocamento de nossas antigas famílias. (*Gazeta de Notícias*, 6/05/1895)

Mesmo enaltecendo a chegada do bonde elétrico, o jornal reconhecia que ainda faltava muito para o Rio ter um bom serviço de transportes, como prometera a *Botanical Garden*.

Bondes carregados de *pingentes* que viajavam incomodados e incomodando o próximo; bondes puxados por desalentados animais que muita vez afrouxam na pequena subida da rua da Lapa; ausência completa de estação decente para a espera dos passageiros – tudo isto deve desaparecer. (*Gazeta de Notícias*, 9/06/1893)

Esse mesmo jornal, dois anos depois elogiava todo o investimento que a empresa fizera no Rio de Janeiro, o que justificaria plenamente o aumento das passagens e a diminuição dos impostos.

Foi o *Botanical Garden* que nos veio substituir essas antigas *gondolas* e outras *caranguejolas* idênticas, que aos solavancos e aos trambolhões se arrastavam pelas ruas desta cidade, pelos *tramways* que levaram aos arrabaldes mais distantes a vida e o movimento, o progresso e o gosto pela edificação. (*Gazeta de Notícias*, 6/05/1895)

A Revolução Científico-Tecnológica, da qual os bondes elétricos da *Botanical Garden* são um resultado, foi marcada, grosso modo, pelo surgimento, aperfeiçoamento e difusão de diversos objetos, técnicas e implementos. Dentre a gama de novidades decorrentes da técnica e da ciência modernas podemos citar: o motor a explosão, o avião e a gasolina; a soda cáustica e a eletroquímica; a eletrólise, o alumínio e o níquel; o dínamo, a lâmpada incandescente e as usinas elétricas e hidrelétricas; os transportes públicos mecanizados, o pneu e a bicicleta; a máquina de escrever e o jornal leve e barato; as primeiras fibras sintéticas e a seda artificial; os primeiros plásticos sintéticos e a baquelita; o clorofórmio, os antissépticos, o fenol e a assepsia; os corantes, a bacteriologia, a microbiologia e a bioquímica; os antibióticos, as vitaminas e os hormônios; a aspirina e a anestesia; os fertilizantes artificiais, a conservação de alimentos através da esterilização e pasteurização e o processo de estanhagem para alimentos enlatados; os sistemas ferroviários de escala continental e os navios de grande tonelagem; a refrigeração e o comércio internacional de frutas, verduras, carnes, trigo, chá e café. Segundo Geoffrey Barraclough, a Revolução Científico-Tecnológica, ou Segunda Revolução Industrial, fora desencadeada a partir de 1870 e ficou conhecida como a era do aço, da eletricidade, do petróleo e dos produtos químicos. Ela trouxe em seu bojo a mudança da estrutura da sociedade industrial, a integração e interligação econômica do mundo e o neoimperialismo do final do século XIX. A principal diferenciação que separa as duas primeiras revoluções industriais foi o impacto, ou o efeito, desencadeado pela segunda, dos progressos científicos e tecnológicos sobre a “vida e perspectivas das pessoas”.¹¹ As transformações das ciências e das tecnologias, numa dimensão mais ampla, tiveram também efeitos incisivos sobre os animais que, a partir daí, passaram a ter uma importância nunca antes experimentada. O processo de metropolização de cidades brasileiras como o Rio de Janeiro e São Paulo, e suas inserções mais efetivas nos circuitos internacionais são parte e, em certa medida consequência, dessa revolução.

Nesse processo acelerado de transformações foi sintomática, em muitas dimensões, a escolha física e metafórica dos animais como elementos de experimentação para a justificação, construção, enaltecimento ou detração – real e imaginária – da modernidade carioca. Esses experimentos ocorreram em níveis diversos: dos meios de transporte aos laboratórios de pesquisa; da legislação municipal às reformas urbanas; das obras literárias ao jornalismo escrito e ilustrado; do cotidiano público às esferas da vida privada; da

¹¹ Sobre a Revolução Científica-Tecnológica Cf. BARRACLOUGH, G. s.d., capítulo II. HOBBSAWM, E., 1988, Capítulo 10.

indústria alimentícia aos hábitos alimentares, etc. Para a construção da cidade moderna, progressista, civilizada e higiênica, os animais muitas vezes transformaram-se em alvos ou vetores privilegiados.

Nesse sentido pode-se afirmar que, durante as últimas décadas do século XIX e a primeira do XX, os animais que existiam no Rio de Janeiro passaram por um intenso, complexo e intrincado processo de recolonização, articulado em múltiplos níveis e em várias direções, e composto tanto por “arcaicas” tradições e antigos costumes, como principalmente por novos elementos representativos da modernidade.¹²

Machado de Assis viveu essas experiências e refletiu sobre o limiar e os primeiros desdobramentos, na cidade do Rio de Janeiro, dessa modernidade, dessas novidades tecnológicas que iriam transformar a natureza da cidade. A crônica sobre os burros conversando, escrita em 1892, no momento da inauguração dos bondes elétricos, parece ser um registro de presciência, um registro que projetava o futuro que estaria reservado àqueles animais.¹³ No diálogo, os burros discutiam que frente à expansão das novas linhas eletrificadas por vários setores da cidade, ao invés da aposentadoria, da tão almejada liberdade, por representarem “bens da companhia” eles seriam imediatamente vendidos e passariam “naturalmente” às carroças, símbolos, para alguns, do arcaísmo que ainda convivia com os primeiros lampejos de modernidade. Quando não mais fossem úteis aos carroceiros, quando estivessem velhos e doentes, ser-lhes-ia dada a tão sonhada “liberdade”. Nas palavras de Machado, ou nas palavras dos próprios burros, a partir desse momento eles ficariam “soltos, na rua” até enfraquecerem por completo e morrerem. Muitos desses animais, com a introdução da eletricidade, foram paulatinamente sendo abandonados, no próprio meio urbano, à própria sorte, como nos relata Machado em sua crônica. Se enquanto vivos eles determinaram um certo padrão de natureza urbana, ao morrerem sinalizavam transformações profundas nessa mesma natureza.

Nesse processo de criação caracteristicamente machadiano vale destacar que o escritor constantemente recriava em seus escritos tanto os ecos vindos da Inglaterra e dos Estados Unidos, como não deixava de ouvir seus companheiros de literatura, os

¹² Referimo-nos aqui às propostas teóricas defendidas pelo historiador Reinhart Koselleck referentes às possibilidades de interpretação e análise histórica que levam em consideração as múltiplas temporalidades de um período e contexto histórico, a questão da contemporaneidade do não-contemporâneo. KOSELLECK, R., 2006.

¹³ BENCHIMOL, J, L., op. cit, p. 103. A inauguração da primeira linha de bondes elétricos no Rio de Janeiro foi em 8 de outubro de 1892. A crônica de Machado de Assis foi publicada em 16 de outubro do mesmo ano.

“orelhudos”, que eram explorados no Brasil por companhias inglesas e norte-americanas de *bonds*:

Ontem de manhã, indo ao jardim, como de costume, achei lá um burro. [...] Vendo o burro naquele lugar, lembrei-me de Lucius, ou Lucius da Tessália, [...], e chamei-lhe Lucius. Ele abanou as orelhas, e retorquiu:

– Não me chamo Lucius.

Fiquei sem pinga de sangue; mas para não agravá-lo com demonstrações de espanto, que lhe seriam duras, disse:

– Não? Então o nome de Vossa Senhoria...?

– Também não tenho senhoria. Nomes só se dão a cavalos, e quase exclusivamente a cavalos de corrida. [...]

– Quem é que lhe conta todas essas coisas inglesas?

– Quem? Ah! meu amigo, é justamente o que me traz a seus pés, disse o burro ajoelhando-se, mas levantando-se logo, a meu pedido. E continuou: Sei que o senhor se dá com gente de imprensa, e vim aqui para lhe pedir que interceda por mim e por uma classe inteira, que devia merecer alguma compaixão...

– Justiça, justiça, emendei eu com hipocrisia e servilismo.

– Vejo que me compreende. Ouça-me; serei breve. Em regra, só se devia ensinar aos burros a língua do país; mas o finado Greenough, o primeiro gerente que teve a companhia do Jardim Botânico, achou que devia mandar ensinar inglês aos burros dos bondes. Compreende-se o motivo do ato. Recém-chegado ao Rio de Janeiro, trazia mais vivo que nunca o amor da língua natal. Era natural crer que nenhuma outra cabia a todas as criaturas da Terra. Eu aprendi com facilidade...

– Como? Pois o senhor é contemporâneo da primeira gerência?

– Sim, senhor; eu e alguns mais. Somos já poucos, mas vamos trabalhando. Admira-me que se admire. Devia conhecer os animais de 1869 pela valente decrepitude com que, embora deitando a alma pela boca, puxamos os carros e os ossos. Há nisto um resto da disciplina, que nos deu a primeira educação. Apanhamos, é verdade, apanhamos de chicote, de ponta de pé, de ponta de rédea, de ponta de ferro, mas é só quando as poucas forças não acodem ao desejo; os burros modernos, esses são teimosos, resistem mais à pancadaria. Afinal, são moços.

Suspirou e continuou:

– No meio da tanta aflição, vale-nos a leitura, principalmente de folhas inglesas e americanas, quando algum passageiro as esquece no bonde. Um deles esqueceu anteontem um número do *Truth*. Conhece o *Truth*?

– Conheço.

– É um periódico radical de Londres, continuou o burro, dando à força a notícia, como um simples homem. Radical e semanal. É escrito por um cidadão, que dizem ser deputado. O número era o último, chegado de fresco. Mal me levaram à manjedoura, ou coisa que o valha, folhee o periódico de Labouchère... Chamava-se Labouchère o redator. O periódico publica sempre em duas colunas, notícia comparativa das sentenças dadas pelos tribunais londrinos, com o fim de mostrar que os pobres e desamparados têm mais duras penas que os que o não são, e por atos de menor monta. Ora, que hei de ler no número chegado? Coisas destas. Um tal John Fearon Bell, convencido de maltratar quatro potros, não lhes dando suficiente comida e bebida, do que resultou morrer um e ficarem três em mísero estado, foi condenado a cinco libras de multa; ao lado desse vinha o caso de Fuão

Thompson, que foi encontrado a dormir em um celeiro e condenado a um mês de cadeia. [...]

– Realmente, disse eu sem grande convicção, a diferença é enorme...

– Ah! meu nobre amigo! Eu e os meus pedimos essa diferença, por maior que seja. Condenem a um mês ou a um ano os que tirem ovos ou dormirem na rua; mas condenem a cinquenta ou cem mil réis aqueles que nos maltratam por qualquer modo, ou não nos dando comida suficiente, ou, ao contrário, dando-nos excessiva pancada. Estamos prontos a apanhar, é o nosso destino, e eu já estou velho para aprender outro costume; mas seja com moderação, sem esse furor de cocheiros e carroceiros. O que o tal inglês acha pouco para punir os que são cruéis conosco, eu acho que é bastante. Quem é pobre não tem vícios. Não exijo cadeia para os nossos opressores, mas uma pequena multa e custas, creio que serão eficazes. O burro ama só a pele; o homem ama a pele e a bolsa. Dê-se-lhe na bolsa; talvez a nossa pele padeça menos.

– Farei o que puder; mas...

– Mas quê? O senhor afinal é da espécie humana, há de defender os seus. Eia, fale aos amigos da imprensa; ponha-se à frente de um grande movimento popular. O conselho municipal vai levantar um empréstimo, não? Diga-lhe que, se lançar uma pena pecuniária sobre os que maltratam burros, cobrirá cinco ou seis vezes o empréstimo, sem pagar juros, e ainda lhe sobrar dinheiro para o Teatro Municipal, e para teatros paroquiais, se quiser. Ainda uma vez, respeitável senhor, cuide um pouco de nós. Foram os homens que descobriram que nós éramos seus tios, senão diretos, por afinidade. Pois, meu caro sobrinho, é tempo de reconstituir a família. Não nos abandone, como no tempo em que os burros eram parceiros dos escravos. Faça o nosso *treze de Maio*. Lincoln dos teus maiores, segundo o evangelho de Darwin, expede a proclamação da nossa liberdade!

(MACHADO DE ASSIS, 2008, v. IV, p. 1075-8)

Metáfora ou realidade? Esses emblemáticos registros de Machado de Assis abrem a possibilidade para múltiplas e interconectadas leituras e interpretações. Eles falam, ao mesmo tempo, do Rio de Janeiro e do Brasil; de avanços e de retrocessos socioculturais; eles falam de condição animal e de condição humana; de ciência e de tecnologia; de proteção animal e de proteção humana; de natureza e de cidade. Eles falam disso tudo com apurada crítica e refinado humor, com aguda ironia e profunda sensibilidade.

Bibliografia

ALENCASTRO, L. F. de (Org.) (1997). **História da Vida Privada no Brasil 2 – Império: a Corte e a Modernidade Nacional**. São Paulo: Companhia das Letras.

APROBATO FILHO, Nelson. (2015). **Ideias de cachorro, poeira de ideais e outras percepções. A importância dos animais no complexo mundo de Machado de Assis. (Relatório Científico Final)**. São Paulo: Relatório entregue ao Departamento de História, FFLCH, USP e à Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

_____ (2006). **O couro e o aço. Sob a mira do moderno: a “aventura” dos animais pelos “jardins” da Paulicéia. (Final do século XIX – Início do XX)**. São Paulo. São Paulo. Tese (Doutorado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo.

AUGUSTO, J. C. (2008). **Um provinciano na corte: as aventuras de 'Nhô-Quim' e a sociedade do Rio de Janeiro nos anos 1860-1870**. São Paulo. Dissertação (Mestrado em História Social) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo.

BARRACLOUGH, G. **Introdução à História Contemporânea**. São Paulo: Círculo do Livro, s.d.

BENCHIMOL, J. L. (1990). **Pereira Passos: um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1990.

CAETANO, R. C. de A. (2008). **Os positivistas politécnicos e a (des)construção da maravilhosa cidade: Rio de Janeiro, 1850-1906**. São Paulo. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo.

CARVALHO, J. M. de. (1897). **Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi**. São Paulo: Companhia das Letras, 1987. ABREU, M. de A. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO: Jorge Zahar Editora.

CHALHOUB, S. (1996). **Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial**. São Paulo: Companhia das Letras.

_____. Machado de Assis, historiador (2003). São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

COARACY, V. (1988). **Memórias da cidade do Rio de Janeiro**. 3ª ed. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. (Coleção reconquista do Brasil. 2ª série; v. 132).

CRULS, G. (1949). **Aparência do Rio de Janeiro: notícia histórica e descritiva da cidade**. Rio de Janeiro: J. Olympio. 2 v.

FAORO, R. (2001). **Machado de Assis: a Pirâmide e o Trapézio**. 4ª ed. São Paulo: Globo.

FLORENTINO, M (2002). **Alforrias e etnicidade no Rio de Janeiro oitocentista: notas de pesquisa**. *Topoi – Revista de História*, Rio de Janeiro: Editora 7 Letras, v. 3, n. 5, jul./dez, p. 3.

(http://www.revistatopoi.org/numeros_anteriores/topoi05/topoi5a1.pdf).

HOBBSAWM, E. (1988). **A Era dos Impérios (1875-1914)**. 3.ª ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra.

KOSELLECK, R. (2006). **Futuro Passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Trad. Wilma Patrícia Mass e Carlos Almeida Pereira. Rio de Janeiro: Contraponto Editora.

MACHADO DE ASSIS (2008). In: Idem. **Obra Completa em 4 volumes**. Aluisio Leite; Ana Lima Cecilio; Heloisa Jahn (org.). Rio de Janeiro: Nova Aguilar.

RENAULT, D. (1982). **O dia-a-dia no Rio de Janeiro, segundo os jornais 1870-1889**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira; Brasília: INL.

_____ (1978). **Rio de Janeiro, a vida da cidade refletida nos jornais (1850-1870)**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

RIOS FILHO, A, M. (2000). de los. **O Rio de Janeiro Imperial**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks Editora.

SANTOS, N. (1934). **Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação**. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio.

SCHWARZ, R (2000). **Um mestre na periferia do capitalismo: Machado de Assis**. São Paulo: Duas Cidades.

SÜSSEKIND, F. (1986). **As revistas de ano e a invenção do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Fundação Casa de Rui Barbosa.

Periódicos e outras fontes

Anuário Estatístico do Brasil, IBGE, 1995.

"Desmoronamento dos morros do Castelo e de Sto. Antonio, 1860 a 1872 142 páginas, BR FJ AGCRJ.CM. ESC. 46.3.43. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Diário do Rio de Janeiro, 1873; 1876.

Gazeta de Notícias, 1893; 1895