



Espaço e Memória. A área central do Rio e adjacências nas entrelinhas da dramaturgia de Artur Azevedo e Nelson Rodrigues

EVELYN FURQUIM WERNECK LIMA¹

Introdução

Os estudiosos da história urbana têm se debruçado sobre as investigações dos espaços simbólicos das cidades que assumiram diferentes fisionomias com o passar da História. Infelizmente muito do que constituía o espaço urbano como edifícios, espaços verdes, monumentos foi se alterando ao longo das décadas. Os órgãos responsáveis pela preservação e conservação do patrimônio cultural nem sempre conseguem evitar que a picareta do progresso substitua imóveis, modifique praças e abra novas avenidas no tecido histórico, fazendo-se necessário recorrer aos registros escritos e fotográficos para dar o testemunho da história e da geografia urbana.

Essas intervenções no tecido da cidade, aberturas de novas avenidas e túneis, eliminação de ruas e largos muito recorrentes nas cidades contemporâneas provocam mudanças também na memória coletiva dos grupos sociais que habitavam e/ ou trabalhavam naqueles espaços. As imagens da cidade em diferentes temporalidades vão sendo apagadas, impedindo que ao ler uma obra escrita que referencie espaços urbanos que não mais podem ser identificados, o indivíduo não localize mais aqueles lugares, e, principalmente, não perceba as relações de sociabilidade que ali aconteceram.

Este segmento da pesquisa propõe-se a investigar dois momentos da história do patrimônio urbano e sociológico da área central do Rio de Janeiro e suas adjacências, enfatizando a questão da memória coletiva e das identidades que assumem estes espaços na história social, por meio das referências presentes na dramaturgia de Artur Azevedo e Nelson Rodrigues.

A percepção do Rio de Janeiro desde 1877 a 1897 sob a pena de Artur Azevedo, que revela um caipira maravilhado e surpreendido ao visitar a cidade ainda antes da reforma de Pereira Passos (1904-1906)², e a análise da cidade que existe como personagem nas peças de Nelson Rodrigues nos anos 1950 e

¹ Professora Titular da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro/PPGAC/LEGT-5. Pesquisador 1-C do CNPq. Arquiteta/Pós-doutora em História Social e Artes. Este artigo é um dos resultados da pesquisa *Espaço, Memória e Projeto Urbano*. Agradeço a colaboração do aluno Lucas Soares de Sousa e da aluna Natalia Gadiolli, bolsistas de Iniciação Científica da Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ).

² A construção da avenida Central começou em fevereiro de 1904, e representou um verdadeiro turbilhão no velho centro, arrasado em poucos meses para dar lugar a uma artéria moderna, que centralizasse as melhores casas comerciais, grandes companhias, jornais, e edifícios públicos, como a Biblioteca Nacional, a Escola de Belas Artes, e o Teatro Municipal, além das estações terminais de todas as linhas de bonde da cidade (BENCHIMOL, 1990)

1960 permitem perceber que há inúmeras imagens aludidas pela dramaturgia que hoje não encontramos mais. Seguimos, portanto, a proposta de Maurice Halbwachs no sentido de se investigar o passado e o presente e buscar reestabelecer esta continuidade interrompida (HALBWACHS, 1950).

Assim, como a Londres vitoriana pode ser reconstruída na memória dos ingleses pela pena de Dickens, que se dedicou mais à literatura do que ao teatro³, entende-se que aspectos desaparecidos das cidades ainda podem ser recuperados nas instituições de memória, pelos textos e registros de encenações teatrais. Tanto Azevedo quanto Rodrigues referem-se muito à cidade do Rio de Janeiro, o primeiro, abrangendo principalmente a área central da cidade e o segundo enfocando esta área e suas adjacências nas décadas de 1950 e 1960. Revisitar urbanística e sociologicamente o centro da cidade e bairros vizinhos por meio das percepções que manifestavam os personagens dos dois dramaturgos é a proposta desta investigação, partindo, em especial dos meios de transporte para entender as transformações sofridas na cidade presentes nas peças de Nelson Rodrigues e Artur Azevedo.

1- O centro do Rio na pena de Artur Azevedo

De 1877 até 1908, ano de sua morte, Azevedo escreveu inúmeras peças de revista, quase sempre ambientadas no Rio de Janeiro. As questões da geografia urbana e dos transportes públicos podem ser interpretadas como um patrimônio da memória da cidade por meio dos valores a elas atribuídos nas falas dos personagens. Até a metade do século XX, os bondes foram o meio de transporte mais importante do Rio, sendo a primeira linha não regular aquela que ligou a Tijuca a São Cristóvão, em 1856. Segundo Maurício Abreu, o transporte sobre trilhos se intensificou a partir de 1870, quando a Estrada de Ferro D. Pedro II aumentou o número de seus trens suburbanos, e o serviço de bondes, iniciado em 1868, começou a se consolidar, com a criação de empresas que tensionavam ampliar o uso do espaço urbano no Rio de Janeiro (ABREU, 1987: 37).

Para este estudo, selecionamos *O Rio de Janeiro em 1877*, *O califa da Rua do Sabão* (1880) e *A Capital Federal* (1897), peças que têm basicamente como cenário o Centro do Rio e fazem referência a

³ Apesar do sucesso da peça *The Frozen Deep*, em coautoria com Wilkie Collins.

nomes de ruas que já foram alterados ou que já nem existem mais, permitindo compreender como era o uso social desses espaços nos últimos anos do século XIX. Cenário das revistas de Artur Azevedo, o centro da cidade do Rio de Janeiro naquele momento era repleto de teatros como investiguei detalhadamente em *Arquitetura do Espetáculo. Teatros e cinemas da Praça Tiradentes à Cinelândia* (LIMA, 2000). Azevedo enfatiza o ambiente cultural da cidade fazendo dos inúmeros teatros personagens reais que participam da primeira peça investigada.

O Rio de Janeiro em 1877

Escrita por Azevedo em parceria com o português Tomás Lino d'Assunção, *O Rio de Janeiro em 1877* foi representada em 1878, no Teatro São Luís, que ficava no atual Largo de São Francisco no centro do Rio. Como se verifica nessa mesma peça, o personagem Política faz uma crítica à Botanical, referindo-se ao fato de a *Botanical Garden* - primeira linha regular de bondes inaugurada na cidade em 1868 - querer dividir o futuro bairro de Copacabana.

Ato Primeiro Quadro II Cena I

Política - *Isso anda meio entruviscado. A Botanical que dividir a Copacabana; quer ficar com a copa e deixar a cabana aos outros.* (AZEVEDO, 1877: online)

Na peça, Azevedo certamente se refere à proposta efetivamente implementada em 1892 que fez passar o bonde pelo Túnel Alaor Prata ou Túnel Velho (Fig.1), aberto para atingir o novo bairro litorâneo segundo um traçado que separava os loteamentos próximos à orla, destinada ao mais ricos, da área mais interior, que seria habitada pelos menos favorecidos

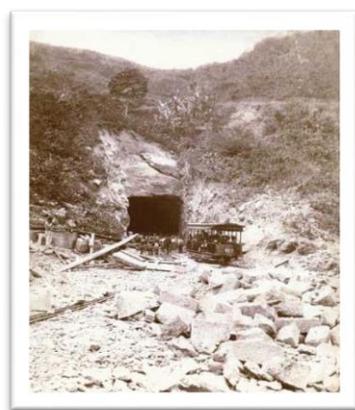


Fig. 1 – Abertura do Túnel Velho para passagem da linha de bonde para Copacabana em 1892. Fonte: <http://diariodorio.com/historia-do-tunel-velho/>

Em seguida, novamente, o bonde ganha destaque na peça em um encontro que acontece em Botafogo e em que um dos personagens deve pegar o Bonde de Vila Isabel, portanto, ligando a zona norte à zona sul da cidade.

Ato Primeiro Quadro II Cena I

ZÉ - Ficamos de nos encontrar em Botafogo; mas, para aproveitar alguns momentos livre dela, ensinei-lhe o bonde de Vila Isabel. (AZEVEDO, 1877: online)

Vale ressaltar que um outro procedimento usual na expansão das companhias ferro-carris foi a associação destas com o capital imobiliário. A Companhia Ferro Carril de Vila Isabel é um exemplo típico desse processo, tendo sua implantação e expansão diretamente ligadas a um empreendimento imobiliário, ou seja, a formação do bairro de Vila Isabel, na zona norte. Nesse caso, os próprios concessionários da empresa de bondes, envolveram-se concomitantemente nos dois negócios⁴. (ABREU, 1987: 37; WEID, s/d: 2).

Ainda nesta mesma peça, um dos personagens faz referência ao plano inclinado de Santa Teresa, que melhoraria o acesso ao bairro, visto que, antes da instalação do equipamento, eram necessários dois dias para o Correio levar uma carta do centro da cidade à Santa Teresa e, a partir de então, isto poderia ser feito em meia hora.

Cena X -1º ato

Opinião - Onde vamos?

Espectador - Ver a inauguração do plano inclinado para Santa Teresa!

Opinião - Plano inclinado? Nunca ouvi falar nisso, senão a respeito das nossas finanças.

Espectador - Essas estão em muito bom pé... Agora em boa mão é que não sei... Ouvi falar aí numa história de dez mil contos, que é um verdadeiro romance.

Opinião - Mas então o que é o plano?

Espectador - Venha, e depois lho explicarei.

Opinião - Por onde?

Espectador - Metemo-nos no bonde aqui no largo.(AZEVEDO, 1877, online)

No que se refere às concessões de linhas, o centro da cidade era intensamente cobiçado, apesar das ruas ainda muito estreitas remanescentes do tecido urbano colonial, sobretudo porque negócios e moradias ali se

⁴ Vila Isabel foi um bairro projetado por engenheiros em área de chácaras. Com recursos advindos do mesmo grupo ao qual pertencia a Cia. Ferro-Carril Vila Isabel, a expansão da cidade neste sentido ocorreu segundo uma dinâmica urbana que se repetiria a partir da implementação de diferentes meios de transporte.

concentravam. A concessão das linhas de bondes entre a cidade e os morros de Santa Teresa e Paula Mattos, foi obtida em 1872 por empresários que organizaram a Empresa Ferro-Carril de Santa Teresa (WEID, s/d: online).

Quadro IV /Cena XVII -

Entra Caixeiro, depois, Zé, Política

Caixeiro - *Além de se não ter fregueses, ainda em cima me cai em casa Uma praga destas! Onde estão as autoridades? Já não temos constituição, senão na Praça do Rossio. O país está perdido. (Entra Zé e Política.) A nação vai por um plano inclinado.*

Zé - *De lá venho eu agora... e gostei. (Entra.)*

Caixeiro - *Ó coração despaído... Pois o senhor gosta da desgraça do país?*

Zé - *Do país? Quem lhe fala nessas coisas? Eu refiro-me ao plano inclinado de Santa Teresa, e eu mesmos estou inclinado a fazer Um plano daqueles lá na terra; mas puxado a burros. .(AZEVEDO, 1877, online)*

Há também, entre outras, uma referência dos personagens à Rua Estreita de São Joaquim, atual Av. Marechal Floriano Peixoto, na ocasião intitulada de Rua Larga de São Joaquim ou simplesmente Rua Larga, logradouro situado entre o Morro da Conceição e a atual Avenida Presidente Vargas, no centro. Inicialmente eram duas ruas distintas: A Rua Estreita e a Rua Larga de São Joaquim. Para que houvesse a interligação e o alargamento foi necessária a demolição da Igreja São Joaquim, no governo Pereira Passos, como se verifica nas figuras 2^a e 2b.



Fig. 2^a e 2b – Igreja de São Joaquim. Antes da demolição e sendo demolida para ligar as duas vias e formar a atual Avenida Marechal Floriano (antiga Rua Larga) c. 1904. AGCRJ – reprodução Belandi.

Em uma das rubricas, no Quadro VII, Cena I, Azevedo indica a Praia do Russel, que foi aterrada na década de 1960 para a implementação do atual Aterro do Flamengo, aproximadamente no local onde

hoje existe o Hotel Glória. Mais adiante refere-se à Praça do Rossio, atualmente Praça Tiradentes⁵ (Fig. 3) (AZEVEDO, 1877: online)



Fig. 3 – Largo do Rossio (atual Praça Tiradentes) – Na época já denominado de Praça da Constituição, tendo ao fundo o Teatro Pedro de Alcântara. Fonte AGCRJ – reprodução Belandi.

O Califa da Rua do Sabão (1880).

Nesta peça também são constantes as referências à cidade. Um personagem trabalhava na Rua da Alfândega, no Centro do Rio e recebe orientação do ex-patrão para ir a uma casa na Rua do Sabão, também no Centro, que se transformou em parte da avenida Presidente Vargas, inaugurada em 1944.

Cena I

A ação [se passa] no Rio de Janeiro. Atualidade

Custódio (o guarda-livros) — *Não sei o que pensar de tudo isto! Ainda ontem era eu guarda-livros em casa do Senhor Natividade, à Rua da Alfândega[...]. Mas ontem à noite, recebi do meu ex-patrão este misterioso bilhete: (Lendo.)*

“Esteja amanhã às nove horas da manhã, no quarto andar da casa da Rua do Sabão, número tal. O primeiro que chegar espere pelo outro. Mistério! Mistério!! Mistério!!!”

Cena 2

⁵ A atual Praça Tiradentes, antigo Largo do Rossio. Rossio era como se designavam campos reservados ao estacionamento carruagens, pastagem de locais de feiras e atividades coletivas. Desmembrado do Campo de São Domingos, o Rossio Grande popularizou-se como Campo dos Ciganos, Campo da Lampadosa, Praça da Constituição e, em 1890, a praça adquiriu o seu atual nome, em comemoração ao centenário da morte de Tiradentes, que aconteceria dois anos depois e que possivelmente foi enforcado nas proximidades (para detalhes sobre a ocupação entre 1813 e 1950 ver LIMA, 2000: 34).

Natividade (o ex-patrão) — *Eu tomei três tálburis, [...]”*

Custódio — *Na Rua do General Câmara!*

Natividade — *Antiga do Sabão, é verdade.* (AZEVEDO, 1880: online)

Tanto a antiga Rua do Sabão, por muito tempo denominada de Rua do Sabão da Cidade Velha tendo sua denominação mudado em 1870 quando passou a se chamar Rua General Câmara, quanto a Rua de São Pedro, por serem paralelas e ficarem na continuação do Canal do Mangue, foram unidas e desapareceram em uma das maiores cirurgias urbanas empreendidas no Estado-Novo para a construção de uma monumental avenida, que implicou a demolição dos muitos quarteirões adjacentes, como investigamos no livro *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia* (LIMA, 1990)

Mas, o personagem Custódio já fala na Rua do General Câmara, referindo-se à antiga Rua do Sabão, visto que a peça foi escrita em 1880, quando o nome já havia sido trocado. Por essas ruas ainda circulavam os tálburis, novo meio de transporte na cidade. A casa referida na peça ficava na antiga rua do Sabão dá vista para a Igreja da Candelária que só foi concluída nas últimas décadas do século XIX.

A referência aos três tálburis tomados pelo Sr. Natividade para despistar demonstra que este meio de transporte, implementado no Rio de Janeiro desde 1846 ainda existia em 1877. Na época em que começaram a circular no centro da cidade foram assim descritos pela imprensa:

Os novos tálburis são muitos aseados e cômodos. Os cocheiros que governam, sentados ao lado do passageiro, vestem com muita decência. A empresa é proveitosa para o público e por isso fazemos votos por sua prosperidade. (Jornal do Commercio, 1846 apud NORONHA, 1934, p.81)

Mais tarde, os tálburis –verdadeiras carruagens com duas rodas com capota e sem boleia, com assento para o condutor e para o passageiro-, deram origem às gôndolas com possibilidade de transporte de até nove passageiros, Noronha Santos explica que houve uma popularização dos meios de transporte, que ficaram acessíveis às classes mais baixas (NORONHA SANTOS, 1934: 81).

Mais adiante, na cena VIII, o personagem Alferes, dirigindo-se à mulher do Sr. Natividade, refere-se à atual rua Sete de Setembro “*Lembra-se daquela vez... seu marido estava na Europa... em que jantamos juntos no Bragança, em tête-à-tête... num gabinete que dava para a Rua do Cano?*”(AZEVEDO, 1880, online). Esta rua ligava a atual Praça Tiradentes à rua do Carmo e tinha esta denominação devido ao

duto de pedra e cal que coletava o esgoto. Mais tarde, em 1856, foi estendida até a Praça XV, antigo Terreiro do Carmo, tendo seu nome alterado para rua Sete de Setembro, que permanece até hoje (GONÇALVES, 2004: 180:181).

A Capital Federal (1897)

Escrita vinte anos depois da primeira peça analisada, portanto, em 1897, a burleta *A Capital Federal* apresenta a visão crítica do crescimento urbano da cidade em plena Belle Époque, ainda antes da grande reforma urbana de Pereira Passos (1903-1906). Os quadros apresentados na peça permitem perceber pelas relações sociais entre os personagens, como os habitantes entendem a cidade, ao mesmo tempo em que permitem construir uma memória dos costumes urbanos e regras de conduta moral em relação a alguns espaços. Na peça *A Capital Federal*, os cenários se transformam a cada quadro, aludindo inúmeras vezes aos espaços públicos e privados da cidade. É na primeira cena, que se passa no Grande Hotel da Capital Federal, louvado pelo luxo, que Azevedo introduz os personagens principais, cujos tipos se mantêm inalterados no decorrer da peça: o malandro carioca que admira as mulatas e as introduz à mundanidade da capital, a cortesã Lola que explora os homens que lhe apresentem benefícios financeiros e Gouveia, amante de Lola mas ainda apaixonado pela noiva que deixou no interior, entre outros personagens. Tipos humanos que povoaram o centro da cidade reinventada após a proclamação da República.

Identificamos pela peça que naquela época havia uma casa ocupada por uma recém instalada cortesã na rua dos Arcos 100 e que o bonde passava na rua Direita (atual Primeiro de Março) e que também passava pelo Largo da Carioca ⁶. Segundo Dunlop, o bonde à tração elétrica foi inaugurado em 1892, partindo do centro, próximo à Carioca, deslocando-se em direção à rua do Passeio, às praias do Russel e do Flamengo, indo até a rua Dois de Dezembro, onde ficava a usina elétrica que alimentava o

⁶ Pelo Largo da Carioca circulavam os bondes, gôndolas e carros particulares, cruzando para diversos bairros da cidade. No final do século XIX a praça era ocupada por restaurantes, bares, teatros, sedes de jornais, entre outras.

sistema⁷ (DUNLOP, 1953: 192). A burleta, referindo-se ao progresso, já ilustra problemas de engarrafamento na cidade, no Quadro III, cena I.

(O Largo da Carioca. Muitas pessoas estão à espera de bonde. Outras passeiam.)

Figueiredo — *É tudo assim no Rio de Janeiro! Este serviço de bondes é terrivelmente malfeito! Não temos nada, nada, absolutamente nada!*

Rodrigues — *Que diabo! Não sejamos tão exigentes! Esta companhia não serve mal. Não é por culpa dela esse atraso. Ali na estação me disseram. Na Rua do Passeio está uma fila de bondes parados diante de um enorme caminhão, que levava uma máquina descomunal não sei para onde, e quebrou as rodas. É ter um pouco de paciência.*” – (AZEVEDO, 1897: online)

Os bondes começaram a funcionar em 1868, com a inauguração da primeira linha, que ia da Rua Gonçalves Dias ao Largo do Machado. Inicialmente eram puxados a burros e, a partir de 1892, passaram a trafegar sob linhas eletrificadas (Fig. 4).

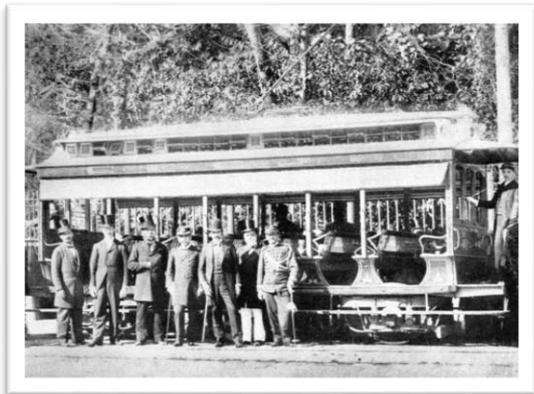


Fig. 4 - Viagem inaugural do bonde eletrificado em 1892 com a presença do Marechal Floriano e alguns ministros.
Fonte: DUNLOP, 1953.

Grandes obras viárias vinham sendo esboçadas desde o Império e é fato que a Avenida Central teve um carga simbólica muito maior do que simplesmente atender às questões do tráfego urbano, tanto que, quando foi inaugurada, em 1906, passou a representar o “progresso” e a “civilização” nos trópicos, inspirada no modelo haussmanniano. A capital transformou-se, em que pese as ruelas laterais à larga avenida terem permanecido por muito tempo com o aspecto ainda de construções simples de uma arquitetura vernacular lusa. O ápice da intervenção seria a inauguração do Teatro Municipal em 1909

⁷ A Estação da Botanical Garden foi reformada e hoje abriga a sede do Instituto de Arquitetos do Brasil do Rio de Janeiro, com frente para a rua do Pinheiro n. 10.

edificado com grande luxo ao final da nova avenida. E foi justamente Artur Azevedo por meio de seus artigos na imprensa que conseguiu fazer a campanha para que fosse aprovada uma lei em 1895 que garantiu a construção de um teatro municipal para o abrigar também o Conservatório Dramático. A peça *O Mambembe*, de 1904⁸, critica a situação em que se encontravam os teatros do Rio de Janeiro e, numa das cenas, o personagem Frazão, dá testemunho deste cenário quando pede à filha que não se entristeça face à situação em que os teatros do estado se encontravam, e sugere “*Espera pelo Teatro Municipal*”, cuja obra estava se iniciando (Fig. 5).

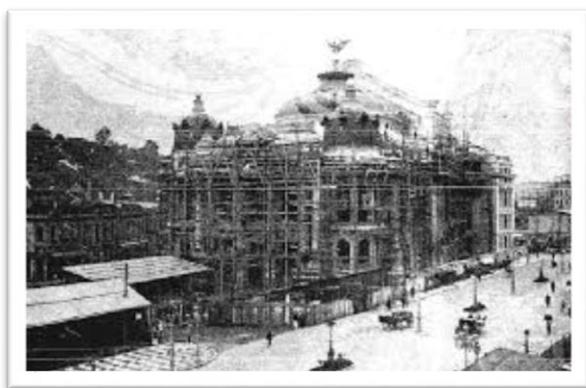


Fig.5 - Teatro Municipal em construção no início do século XX. Fonte: AGCRJ.

O Centro do Rio e adjacências como personagens de Nelson Rodrigues

Diferente da obra dramaturgical de Artur Azevedo em que os espaços urbanos são cenários da cena teatral, os espaços urbanos na obra de Nelson estão inseridos no próprio comportamento dos personagens a ponto de serem eles mesmos personagens, como comprovou Niuxa Drago (2008: 98). Nas peças rodrigueanas existe “uma espécie de mapa da boa conduta social e familiar que dita quais espaços se devem ou não ocupar” (LIMA & SOUSA, 2016).

Percebe-se na obra de Nelson a identidade dos bairros nos quais acontecem as tramas e o autor absorve em seus personagens características específicas de cada bairro. Apesar de as peças apresentarem principalmente os bairros da Tijuca, Copacabana e Barra de Tijuca, neste estudo, buscamos na dramaturgia rodrigueana complementos sobre a área central e adjacências investigando três peças

⁸ Apenas iniciamos a análise da peça *O Mambembe* (1904),

selecionadas entre as Tragédias Cariocas⁹: *Boca de Ouro* (1959), *O Beijo no Asfalto* (1960), *Bonitinha*, *mas ordinária* ou *Otto Lara Resende* (1968).

***Boca de Ouro* (1959)**

O centro da cidade na obra de Nelson Rodrigues manifesta-se não só como um espaço de circulação, de passagem provisória entre as diferentes zonas da cidade, mas carrega também sentidos sociais que vão desde os aspectos de coerção familiar pelos perigos que apresenta até o cenário de importantes eventos, representando a síntese da própria cidade. Na peça *Boca de Ouro* (1959), Nelson narra a história do banqueiro de bicho que fizera uma dentadura completa em ouro, figura mítica do bairro carioca de Madureira que era temido por muitos e que, no início da peça, acaba sendo assassinado.

E é na movimentada Avenida Presidente Vargas, repleta de carros e ônibus, que os habitantes da cidade se reúnem para assistir à “apoteose fúnebre” de Boca de Ouro (Fig. 5).



Fig.6 - Avenida Presidente Vargas no início dos anos 1960. Percebem-se os taxis, estacionados e os muito carros de luxo.1962. <http://antigosverdeamarelo.blogspot.com.br/2011/06/rio-de-janeiro-av-presidente-vargas>

Inegavelmente, os bondes e ônibus possibilitaram que as classes menos favorecidas tivessem acesso partilhado com as classes médias no transporte coletivo, fato que já motivava descontentamento nas elites conservadoras desde os anos 1930. E este desprezo pelo transporte coletivo transparece décadas

⁹ Segundo a classificação do crítico Sábato Magaldi (1985), as Tragédias Cariocas são: *A falecida* (1953), *Perdoame por me traíres* (1957), *Os sete gatinhos* (1958), *Boca de Ouro* (1959), *O beijo no asfalto* (1960), *Toda nudez será castigada* (1965), *Bonitinha, mas ordinária* ou *Otto Lara Resende* (1968) e *A serpente* (1978).

mais tarde na crônica publicada no jornal *O Globo* de 7/12/1967, em que Nelson revela sua ojeriza pelos ônibus:

*Quando ando de ônibus (e, às vezes, só tenho o dinheiro contadinho do ônibus), viajo como um ofendido e sou, realmente, um desfeitoado. É uma promiscuidade tão abjeta, que eu diria: o ônibus apinhado é o túmulo do pudor. "Exagero", dirão. Paciência. Mas quando eu passava fome, queria ser rico e não para ter palácios ou andar de Mercedes. A minha obsessão nunca foi a Mercedes, nunca foi o palácio. Simplesmente, queria andar de táxi e nada mais. (RODRIGUES, *O Globo*, 7/12/1967)*

O Beijo no Asfalto (1960),

Na obra de Nelson, a Zona Norte foi a intensa e pujante fonte de inspiração desde os anos em que morou na Aldeia Campista, na rua Alegre, refletindo quase sempre as questões morais da classe média tijuicana. O bairro e seus arredores surgem na dramaturgia como um espaço conservador, no qual Nelson subverte uma série de princípios. É na Praça da Bandeira que acontece o polêmico beijo que Arandir dá no rapaz desconhecido que fora atropelado, na peça *O beijo no asfalto*, encenada em 1960. A Praça da Bandeira é hoje um um bairro da área central do Rio de Janeiro que possui uma população de cerca de 8,5 mil habitantes e localiza-se no entroncamento das zonas norte, sul e central da Cidade e é o foco da ação cênica, em que ocorre o atropelamento e o beijo no asfalto.

Um rapaz é atropelado por uma espécie de ônibus menor, à época chamado de lotação.¹⁰ Na obra de Nelson Rodrigues como um todo, o conservadorismo familiar anda paralelamente ao desvio, ao subversivo, como se verifica nas falas da primeira cena, do primeiro ato, que fazem referências à praça, e principalmente ao fato que causou tanto impacto na peça. O personagem Amado, querendo instigar um delegado desmotivado para um caso policial, relata um acidente trágico.

¹⁰ Nelson tem, inclusive, um conto que se chama "A Dama do Lotação", parte de *A Vida como ela é...* (RODRIGUES, 1992),

Amado – *(Na sua euforia profissional) Cunha, escuta. Vi um caso agora. Ali na Praça da Bandeira. Um caso que. Cunha, ouve! Esse caso pode ser a tua salvação.*

Amado – *(Incisivo e jocundo) Porque você é uma besta, Cunha. Você é o delegado mais burro do Rio de Janeiro. (Cunha ergue-se)*

Amado – *Olha. Agorinha, na Praça da Bandeira. Um rapaz foi atropelado. Estava juntinho de mim. Nessa distância. O fato é que caiu. Vinha um lotação raspando. Rente ao meio-fio. Apanha o cara. Em cheio. Joga longe. Há aquele bafafá. Corre pra cá, corre pra lá. O sujeito estava lá, estendido, morrendo.*

Amado – *Manja. Quando eu vi o rapaz dar o beijo. Homem beijando homem. (Descritivo) No asfalto. Praça da Bandeira. Gente assim. Me deu um troço, uma ideia genial! De repente. Cunha, vamos sacudir essa cidade! Eu e você, nós dois!” (RODRIGUES, 1985: 93-94)*



Fig. 7 – Praça da Bandeira em 1962. Foi a locação escolhida para relatar o atropelamento que causou tanto impacto na peça *Beijo no Asfalto*. Fonte: <http://www.rioquepassou.com.br/2011/02/10/praca-da-bandeira-inicio-dos-anos-60/>



Fig. 8 - Um dos tipos de lotação, menor do que os ônibus, passando em frente ao Teatro Municipal, na Cinelândia. 1961. Fonte: <http://www.museudantu.org.br/ERiodeJaneiro13.html>

Bonitinha, mas ordinária (1968)

A cidade de Nelson simboliza o conflito entre a rua e a casa, sendo esta última um suposto espaço de controle da ordem familiar, mas que se subverte ao passo que as relações familiares vão se desviando do padrão normativo. Este fato está bem delineado em *Bonitinha, mas ordinária*, de 1968, em especial em relação ao centro da cidade que não deve ser frequentado por meninas de boa família. (DRAGO, 2008: 106). O acesso a esse espaço caótico - em que a vigilância dos familiares não mais opera - e o

contato com as atividades que acontecem nesses espaços, supostamente inadequadas a uma moça de família, significam então uma ruptura daquilo que uma família tradicional carioca de classe média almejava aparentar nos anos 1950 e 1960 (LIMA & SOUSA, 2016: *online*)

Enfocando os anos 1950 e 1960, o dramaturgo captura com acuidade a tensão que as mulheres tinham que ter sobre o controle da sexualidade em período em que, nas grandes cidades, aumentava a participação do trabalho feminino em atividades antes exercidas pelos homens. Como a cada dia as mulheres estavam sendo melhor preparadas para o trabalho fora de casa, estavam portanto mais sujeitas à possibilidade de encontros e namoros, em especial no centro da cidade onde era localizada a maioria dos escritórios.

O centro da cidade, que segundo Nelson Rodrigues podia ser um local de perdição, já não tinha mais os bucólicos bondes em 1968. O governador Carlos Lacerda decidiu eliminar os bondes como meio de transporte e implantou os trolleys elétricos. No entanto, na área central prevaleciam, sobretudo, os ônibus e os lotações.



Fig. 9- Centro da Cidade em 1962. Imagem do ônibus que percorria a cidade da Tijuca à Copacabana passando em frente ao Edifício Marquês do Herval projetado pelo Irmãos Roberto. em substituição ao Palace Hotel. Fonte: <http://oriodeantigamente.blogspot.com.br/2011/01/historia-dos-coletivos-linhas-modelos-e.html>

No final dos anos 1950, com exceção da Avenida Presidente Vargas, ainda não haviam sido implementadas no Rio de Janeiro as obras viárias grandiosas que beneficiavam principalmente o capital e seguiriam o modelo desenvolvimentista das décadas seguintes. Ainda estava em andamento o desmonte do Morro de Santo Antônio e , até então, não havia sido implantado o Aterro do Flamengo, nem alargada a avenida Atlântida, que tinha pista em mão-dupla sem a calçada com o projeto paisagístico de Burle Marx. Mas a cidade mudara substancialmente desde o início do século como se constata na dramaturgia dos dois autores.

Algumas considerações

O conceito de patrimônio urbano usado na pesquisa não se restringe aos arranjos dos bens arquiteturais na paisagem, porém, envolve a valorização das qualidades culturais e de uso dos espaços urbanos analisados, sobretudo considerando as trocas de sociabilidade que acontecem nos lugares públicos e, conseqüentemente, a questão da mobilidade dos habitantes. Neste estudo, as imagens do centro da cidade coletadas na dramaturgia sob seus aspectos sócio-culturais permitem recuperar parcialmente como o cidadão percebia alguns espaços e como estes se modificaram ao longo do tempo.

Fica claro o envolvimento político do Azevedo com referência ao progresso e ao desenvolvimento que eram as premissas positivistas do final do século XIX e início do século XX, em especial com relação aos meios de transporte. Nas peças aqui analisadas e escritas entre os anos de 1877 e 1897 há diversas referências ao centro da cidade do Rio de Janeiro, não somente a ruas, mas a teatros, praças e até mesmo a uma praia, atualmente bastante aterrada, a antiga praia do Russel próxima a qual se situa o Hotel Glória, hoje com obras de recuperação paradas. As constantes referências aos tiburis, bondes com tração animal e bondes eletrificados, abarcando diferentes décadas, permitem perceber a relevância dos bondes aliados à especulação imobiliária na formação de bairros novos como Copacabana e Vila Isabel.

A sensibilidade aguçada de Nelson Rodrigues tanto para a arte dramática quanto para o espaço urbano permitiu que ele escrevesse peças em que os espaços da cidade se relacionam com a intriga da trama e com os personagens, possibilitando ao longo da pesquisa, sentir “a alma” do centro e adjacências nos anos 1950 e 1960. A interpretação psico-sociológica da cidade constitui um patrimônio imaterial que identifica o Rio de Janeiro no tempo, informando sobre a aura que revestia alguns espaços da cidade em determinada temporalidade.

O que se pode concluir, a partir das observações retiradas dessas seis peças, é que as transformações sofridas pela cidade em relação aos dias atuais estão mais nítidas nas três peças de Azevedo, não só por serem de um período anterior, mas por apresentarem referências mais detalhadas para essa análise. Por outro lado, nas três peças de Nelson percebem-se as inúmeras mudanças que o Centro sofreu ao longo das seis primeiras décadas do século XX, inclusive no que tange aos meios de transporte usados na cidade do Rio de Janeiro.

Bibliografia

ABREU, Maurício de Almeida. *A Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, 1a ed. Rio de Janeiro: Iplanrio/Zahar, 1987.

AZEVEDO, Artur. A capital federal. [Estabelecimento de texto: Prof. Antonio Martins de Araújo]. Rio de Janeiro: Ediouro. (Prestígio).

http://objdigital.bn.br/Acervo_Digital/Livros_eletronicos/A%20Capital%20Federal.pdf

AZEVEDO. Artur. O califa da rua do Sabão.

<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/ua00053a.pdf>

AZEVEDO. Artur. O Rio de Janeiro em 1877.

<http://www.teatronaescola.com/~teatrona/index.php/banco-de-pecas/item/o-rio-de-janeiro-de-1877-arthur-azevedo>

BENCHIMOL, Jaime L. *Pereira Passos, um Haussmann tropical*, Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1990.

DRAGO, Niuxa. Espaços da cidade na dramaturgia de Nelson Rodrigues. In: LIMA, Evelyn F. W. (org.) *Espaço e Teatro. Do edifício teatral à cidade como palco*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2008, p. 97-116.

DUNLOP, Charles Julius. (1953). *Apontamentos para a História dos Bondes no Rio de Janeiro*, Vol. 2: a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico. Rio de Janeiro: Editora Gráfica Laemmert, 1953.

GONÇALVES, Aureliano Restier. *Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro: Terras e fatos*. Edição Comemorativa dos 110 anos do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro /Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2004.

HALBWACHS, Maurice. *La mémoire collective*. Paris: Les Presses Universitaires de France, 1950.

LIMA, Evelyn F.W. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1990.

LIMA, Evelyn F.W. *Arquitetura do Espetáculo. Teatros e Cinemas na formação da Praça Tiradentes e Cinelândia*. Rio de Janeiro:, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1990.

LIMA, Evelyn F.W. Políticas de desenvolvimento e patrimônio cultural. In: LIMA, Evelyn F. W. ; MALEQUE, Miria. (orgs.) *Espaço e cidade. Conceitos e leituras*. 2ª edição. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2007, p.11-24.

LIMA, Evelyn F.W. e SOUSA, L.S. Cidade, dramaturgia e patrimônio. A memória de bairros cariocas pela pena de Nelson Rodrigues. Anais do XXVII Encontro da ANPUH, 2016. [http://www.encontro2016.rj.anpuh.org/resources/anais/42/1471624827_ARQUIVO_EvelynF.W.LIMA &LucasSOARES_TextoCompleto](http://www.encontro2016.rj.anpuh.org/resources/anais/42/1471624827_ARQUIVO_EvelynF.W.LIMA&LucasSOARES_TextoCompleto)

RODRIGUES, Nelson. *Teatro completo*. Vol. 1 a 4 (org. Sábato Magaldi). Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1985.

RODRIGUES, Nelson. Uma estrela que nenhum vento pode apagar. *O Globo*, 07/12/ 1967.

RODRIGUES, Nelson. *A vida como ela é...: o homem fiel e outros contos*. 14ª reimpressão. São Paulo, Cia das letras, 1992.

WEID, Elisabeth von der. O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, s/d. (*online*)`