



DIÁRIO DE BORDO DAS VIAGENS DE TREM E BONDE: OS RELATOS DE VIVÊNCIA DA CIDADE E DE CONSTRUÇÃO DO PROCESSO DE ESCRITA DE LIMA BARRETO EM *DIÁRIO ÍNTIMO*¹

TRAIN AND TRAIL TRAVEL JOURNAL DIARY: CITY LIVING REPORTS AND CONSTRUCTION OF LIMA BARRETO WRITING PROCESS IN INTIMATE DIARY

Adriana Carvalho Silva

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ

adrianacarvalhosilva@gmail.com

Resumo: O escritor Lima Barreto nasceu e viveu toda sua vida no Rio de Janeiro, mais exatamente nos bairros do subúrbio, tendo sido usuário dos meios de transporte público. Seus registros de viagem são um rico relato de sua experiência com o espaço urbano, além de configurarem o meio de transporte como lugar de encontro e reflexão. Desse modo, consideramos nessa perspectiva a literatura como transcrição da experiência com os lugares, sem desprezar, contudo, a literatura como crítica social e, ainda, a complexidade das relações entre os sujeitos. Analiso as passagens do que venho chamando de *diário de bordo*, fragmentos das anotações produzidas nos meios de transporte ou em função deles, contidas no livro *Diário Íntimo*, que reuniu relatos pessoais do escritor Lima Barreto entre 1900 e 1921. Tais anotações traduzem a intencionalidade de sua escrita, revelam pensamentos e impressões, ainda que de modo disperso, de seu projeto de vida enquanto escritor e cidadão consciente de seus limites e percalços, sobretudo da complexidade do espaço urbano em que vivia. Quanto as possibilidades interpretativas de um diário de anotações carregado de subjetividades para compor o entendimento sobre a experiência de Lima Barreto com o espaço, destaco a ideia de Levy (1997) de que não há regras científicas para encaixar a literatura. Nesse entendimento, podemos considerar que os registros de Lima Barreto são, ao mesmo tempo, as impressões do indivíduo (constituído no eu sujeito) e de um grupo social. Quem fala nesse diário é o intelectual, negro e morador do subúrbio.

Palavras-chave: Lima Barreto; subúrbio; geografia e literature.

Abstract: The writer Lima Barreto was born and lived all his life in Rio de Janeiro, more precisely in the suburbs, having been a user of public transportation. His travel records are a rich account of his experience with urban space, as well as setting the mode of transportation as a meeting place and reflection. Thus, in this perspective, we consider literature as a transcription of experience with places, without neglecting, however, literature as social criticism and also the complexity of relationships between subjects. I analyze the passages of what I have been calling the logbook, fragments of the annotations produced on or by means of transport, contained in the book *Intimate Diary*, which gathered personal accounts of the writer Lima Barreto between 1900 and 1921. These annotations reflect the intentionality of His writing reveals thoughts and impressions, albeit in a dispersed way, of his life project as a writer and citizen aware of his limits and mishaps, especially of the complexity of the urban space in which he lived. As for the interpretative possibilities of a subjectivity-laden diary to compose the understanding of Lima Barreto's experience with space, I highlight Levy's (1997) idea

¹ Esse texto é uma versão ampliada do que foi apresentado no XIII ENANPEGE em setembro de 2019.

that there are no scientific rules to fit the literature. In this understanding, we can consider that Lima Barreto's records are, at the same time, the impressions of the individual (constituted in the subject self) and of a social group. Who speaks in this diary is the intellectual, black and resident of the suburbs.

Keywords: Lima Barreto; suburb; geography and literature.

Introdução

Afonso Henriques de Lima Barreto (1881-1922) nasceu e viveu toda sua vida no Rio de Janeiro, tendo passado por diversos endereços até a fase adulta, quando se estabelece no subúrbio carioca, mais exatamente nos bairros do Engenho Novo e Todos os Santos. Usuário do transporte público, deslocava-se de trem e bonde para trabalhar e circular entre a zona norte, centro e zona sul da cidade, a exemplo de suas frequentes idas ao Leme aos domingos. Essas idas e vindas, entre outros assuntos, estavam relatadas em anotações avulsas, manuscritos, material que estava sob a guarda de sua irmã Evangelina e que foi reunido e organizado pelo seu biógrafo Francisco Assis Barbosa, tendo sido editado no conjunto de obras póstumas com o título de *Diário Íntimo*. As páginas do seu diário nos revelam que esses deslocamentos pela cidade significaram mais do que a mobilidade necessária para trabalhar, visitar os amigos ou simplesmente *flanar*. Lima Barreto traz em seus registros de viagem um rico relato de sua experiência com o espaço urbano e do meio de transporte como lugar de encontro e reflexão. Desse modo, a relação predominante estabelecida nesse texto, então, vem sendo aquela em que a literatura é tomada como transcrição da experiência com os lugares, sem deixar de considerar, contudo, a complexidade advinda das relações entre os sujeitos (expressa no texto) e a literatura como crítica social. (TUAN, 1980; LEVY, 1987, 1989)

No contexto do início do século XX no Brasil, a implantação de linhas ferroviárias e de bonde trouxe a expectativa de desenvolvimento para as áreas urbanas. As cidades expandiam e cresciam consolidando esses meios de transporte, que davam identidade aos moradores e aos bairros, sobretudo no Rio de Janeiro, onde trens e bondes foram elementos impulsionadores do crescimento urbano das zonas norte e sul da cidade, respectivamente (ABREU, 1987). Ao longo desses vetores ou traçados de mobilidade, a cidade se oferecia à visão, à audição e ao olfato numa velocidade ainda não experimentada. Os sentidos eram estimulados de modo diferente, foram alterados os referenciais de tempo e espaço, encurtaram-se os trajetos. Lima Barreto, que inicia a escrita do diário no ano de 1900,

vivenciou esse processo de expansão e transição do subúrbio para área de habitação proletária, impulsionada pela implementação da linha férrea e pelas reformas urbanas.

Estão reunidas nesse texto as passagens contidas no livro *Diário Íntimo* que venho chamando aqui de *diário de bordo*, ou seja, fragmentos das anotações produzidas nos meios de transporte ou em função deles, resultado da organização dos relatos pessoais do escritor Lima Barreto entre 1904 e 1908. Vale lembrar que os registros iniciam em 1900 e vão até 1921. Essas anotações traduzem a intencionalidade de sua escrita, revelam pensamentos e impressões, ainda que de modo disperso, de seu projeto de vida enquanto escritor e cidadão consciente do espaço urbano em que vive.

Analisando esse material sob ótica da geografia, o que nos chama atenção é que a noção de subúrbio presente em Lima Barreto difere daquela que o identifica como espaço habitado por antigas fazendas e sítios, um relato comum da metade do século XIX, quando a região contava com “numerosos solares na Tijuca, no Engenho Velho, no Andaraí, e mesmo no Engenho Novo” (ABREU, 1987, p.63 apud BERNARDES, 1959, p.37), como nos sinalizam mais tarde os trabalhos dos geógrafos Maurício Abreu e Lysia Bernardes. Lima Barreto vai revelar o subúrbio como moradia das classes desfavorecidas, contrastando com o glamour dos subúrbios descrito por Noronha Santos em 1900 sobre a freguesia do Engenho Velho: “Bons prédios de apurado gosto, têm sido, de 1870 para cá, construídos nas ruas servidas pelos bondes das Companhias de São Cristóvão e Vila Isabel (...) que antes daquela data só possuía casas de recreio e de campo” (NORONHA SANTOS, 1965, p.42). Abreu (1987), analisando a expansão urbana favorecida pelas companhias de transporte, comenta: “não só os bairros proletários das freguesias de Santana e Espírito Santo (...) como também os ricos bairros de chácaras da zona norte (Tijuca, Andaraí), que agora estavam fadadas a desaparecer” (ABREU, 1987, p.45). Ainda sobre as áreas fora do núcleo central, Maurício Abreu confirma a importância de São Cristóvão em comparação às áreas em expansão para a zona sul: “Durante algum tempo São Cristóvão foi grande rival de Botafogo como área residencial das classes abastadas da cidade. Na década de 1880 usufruía inclusive de vantagens que Botafogo não possuía” (ABREU, 1987, p.53). Abreu refere-se nesse trecho mais exatamente ao sistema de fornecimento de água e ao sistema de esgotos que atendiam ao bairro de São Cristóvão e eram pioneiros na cidade.

Segadas Soares (1990), analisando a evolução da concepção de subúrbio no Rio de Janeiro, resgata o emprego mais antigo do termo:

Na língua portuguesa, segundo Laudelino Freire, a palavra subúrbio tem o seguinte significado: “arrabalde ou vizinhanças da cidade ou de qualquer povoação”. Esse significado é bem impreciso, mas se formos examinar o emprego mais antigo da palavra, com relação à cidade do Rio de Janeiro, veremos que assim eram chamadas, em meados do século passado, certas áreas como Catumbi, Catete, Botafogo e Gávea, que no quadro administrativo eram consideradas freguesias urbanas, mas que apresentavam aquele aspecto de descontinuidade de construções e de largueza, “de menos gente ocupando mais terra”, noção esta, a meu ver, a mais importante, mais permanente e mais generalizada que a palavra contém (SEGADAS SOARES, 1990, p. 139).

O sentido inicial da palavra subúrbio, segundo a geógrafa Therezinha Segadas Soares, viria a se transformar com a incorporação crescente dos meios de transporte que possibilitaram a expansão da área urbana da cidade, os bondes e trens, “Foi assim, o bonde o primeiro meio de transporte a dilatar a área urbana da cidade, permitindo o adensamento da população fora da área central da cidade e transformando o que até então era chamado de subúrbio, em bairro” (SOARES, 1990, p.140). A autora destaca o artigo científico de Aureliano Portugal, intitulado “Recenseamento de 1900, no Congresso Científico Latino-Americano”, e publicado no Jornal do Comércio em 20 de junho de 1901, onde, segundo ela, estão contidas três noções que vão se ligar “indissolúvelmente” ao conceito carioca de subúrbio, da forma como ele se fixou e permaneceu na linguagem popular, “Essas noções são: o trem como meio de transporte, o predomínio da população menos favorecida de meios de fortuna, e dependência e relações íntimas e frequentes com o centro da cidade”. A autora nos esclarece que se a palavra subúrbio já era usada antes da existência do transporte ferroviário para pequenas distâncias (em certas áreas da periferia urbana), ela, porém, só se consagrou e fixou na linguagem popular quando foi associada ao transporte para determinadas áreas de expansão da cidade, servidas por trens com várias viagens diárias. É desse subúrbio proletário que nos fala Lima Barreto.

O cotidiano revelado nos trilhos

Para Tuan, a relação entre Geografia e Literatura poderia ocorrer de três formas: “os textos geográficos podem ter grande qualidade literária; a literatura é uma fonte material para geógrafos; a literatura nos mostra uma perspectiva de como as pessoas experienciam seu mundo” (TUAN, 1978:194). Bertrand Lévy, geógrafo humanista preocupado com a mediação entre o vivido e suas representações (LEVY, 1989:139), interpreta o texto literário com outro

olhar, mas em conformidade com a perspectiva de experimentação de Tuan: “eu privilegiei a abordagem biográfica e existencial no diálogo entre a literatura e geografia” (LEVY, 1997 apud LEVY 1989). Movido pela ideia de renovação da teoria geográfica em sintonia com os desdobramentos da geografia humanista, Lévy entende o texto no campo da experiência:

Dans la perspective biographique et existentielle, il s'agit de replacer l'oeuvre et les conditions de sa production dans le contexte de son existence, dans l'espace et le temps social. Saisir le fondement existentiel de l'oeuvre, s'intéresser non seulement au quoi et au comment mais aussi chercher à décrypter le pourquoi, le sens de telle prise de position de l'auteur par rapport au monde et au langage, telles sont les tâches de cette approche. (LEVY, 1997: 40) ²

Bertrand Lévy aposta na revalorização da dimensão experiencial contida no texto, atento, sobretudo à ideia de que a literatura exerce uma função existencial. Lévy considera o diálogo entre a consciência do autor e a do crítico, enquanto outros geógrafos, a exemplo de Marc Brosseau, estão mais propensos a considerar o diálogo entre o texto (no papel de sujeito) e o crítico. Ao valorizarmos na leitura do diário de Lima Barreto a perspectiva biográfica, experiencial e existencial, nos aproximamos das contribuições de Bertrand Lévy para uma análise geográfica do texto no entendimento de uma geografia humanista que entrecruza as dimensões do vivido, suas representações e experiência.

Declaradamente escritor engajado numa literatura militante, de função social, Lima Barreto escreve uma obra autobiográfica, em suas anotações íntimas estão registradas suas experiências enquanto sujeito, na condição de negro e pobre, com o espaço do subúrbio segregado e em transformação. Ele é provavelmente o primeiro escritor brasileiro a transpor para o Brasil o conceito de bovarismo, de Gaultier³, para retratar a autoimagem deturpada da elite brasileira e denunciar as incongruências da Primeira República em diversas obras entre seus escritos íntimos, livros e crônicas. Na crônica intitulada “Casos de bovarismo”, Lima

² Texto original em francês. Tradução da autora: “Na perspectiva biográfica e existencial, trata-se de situar a obra e as condições de sua produção no contexto de sua existência, no espaço e no tempo social. Destacar o fundamento existencial da obra, não se interessar somente no que e como, mas desvendar também o porquê, o sentido de tal posicionamento do autor em relação ao mundo e à linguagem, estas são as tarefas dessa abordagem.” (LEVY, 1997: 40)

³ O bovarismo - *pouvoir qu'à l'homme de se concevoir autre qu'il n'est* - enquanto teoria presente nas obras de Flaubert se caracteriza como um desacordo, uma distorção da realidade, resultado de uma autoimagem deturpada que as personagens constroem para si mesmas, passando a se considerarem “melhores” ou “mais admiráveis” do que realmente o são; a falsa percepção de si, no caso de Emma Bovary, personagem central da obra Madame Bovary, surge como consequência de seu excesso de empatia para com os romances aos quais costumava ler desde a adolescência. O texto em que Lima Barreto apresenta o livro *Le Bovarysme* só viria a ser publicado postumamente, no volume *Bagatelas*, em 1923, mas aparece datado de 1904, muito próximo, portanto, do manuscrito registrado no Diário Íntimo. Ver em BARRETO, Lima. “Casos de bovarismo”. In: *Bagatelas*. Rio de Janeiro: Empresa de Romances Populares, 1923, p. 19-22.

diverte-se em apontar comportamentos cotidianos de impostura, malandragem ou abuso de poder, os quais já denotam, segundo ele, novas formas de interpretação do conceito postulado por Gaultier para a realidade brasileira, na perspectiva experienciada na cidade do Rio de Janeiro. Consta em seu diário, no dia 28 de janeiro de 1905 o primeiro relato registrado em sua obra sobre o bovarismo, a análise do conceito e a correspondência com nossa realidade. Dias depois, Lima Barreto analisando sua própria trajetória afirma que pretender-se escritor, na sua condição de pobre e negro, era o seu bovarismo:

1905/ 31 de janeiro.

Último dia do mês em que, com certa regularidade, venho tomando notas diárias da minha vida, que a quero grande, nobre, plena de força e de elevação. É um modo do meu “bovarismo”, que, para realizá-lo, sobra-me a crítica e tenho alguma energia. Levá-la-ei ao fim, movido por esse ideal interessado e, se as circunstâncias exteriores não me forem adversas, tenho em mim que cumprir-me-ei. (LIMA BARRETO, 1993, p. 59)

Ao procuramos a dimensão experiencial encontramos no Diário Íntimo relatos de desabafos cotidianos, notas que revelam o dilema pessoal de Lima Barreto enquanto intelectual negro, pobre, morador do subúrbio e com inúmeros infortúnios na trajetória da vida familiar (perdeu a mãe aos sete anos, o pai adoece mentalmente, torna-se ainda muito jovem arrimo de família, tendo assim que abandonar a escola de Engenharia e depois enfrentar o alcoolismo). Em seu diário encontramos confissões dispersas de quem enfrenta constantemente o preconceito de natureza racial e social. Esse posicionamento qualifica sua experiência com a cidade (o que inclui seus deslocamentos):

Hoje (6 de novembro) fui à ilha, pagar dívidas de papai (490); paguei-as uma a uma; entretanto, na volta, estava triste; na estação de São Francisco (vim pela Penha), ao embarcar, me invadiu tão grande melancolia, que resolvi descer à cidade. Que seria? Foi o vinho? Sim, porque tenho observado que o vinho em pequenas doses causa-me melancolia; mas não era o sentimento; era outro, um vazio n’alma, um travo amargo na boca, um escárnio interior. Que seria? Entretanto, eu o quero atribuir ao seguinte: Na estação, passeava como que me desafiando o C. J. (puto, ladrão e burro) com a esposa ao lado. O idiota tocou-me na tecla sensível, não há negá-lo. Ele dizia com certeza:

— Vê, “seu” negro, você me pode vencer nos concursos, mas nas mulheres, não. Poderás arranjar uma, mesmo branca como a minha, mas não desse talhe aristocrático.

Suportei o desafio e mirei-lhe a mulher de alto a baixo e, dentro de alguns anos, espero encontrar-me com ela em alguma casa de alugar cômodos por hora. (LIMA BARRETO, 1993, p.21)

Observamos que as anotações são mais frequentes, mais longas, com ares esperançosos e positivos nos primeiros meses de cada ano dos anos de registro, tendo ficado bem mais espaçadas conforme os anos foram se passando. Também os registros com

referência direta aos meios de transporte foram perdendo a frequência, sendo o último com data de 1908. Depois disso não vemos mais menções tão diretas aos meios de transporte como essa datada de 1904: “Hoje observei uma mulata que parecia amigada a um português; viajavam no bonde separados” (Lima Barreto, 1993, p.22).

Não raro encontramos no diário do escritor momentos em que ele, tomado por um sentimento de tristeza e melancolia, toma o transporte público para atravessar a cidade, observar as pessoas, a praia ou simplesmente andar pelas ruas. Horas e horas, às vezes o dia inteiro a perambular, descer de um bonde e pegar outro, numa relação com o espaço que mais parece que expurga, redime e extravasa os sentimentos. A longa citação do início do ano de 1905 traduz bem essas passagens:

Hoje, dia de Ano Bom (10 de janeiro de 1905) levantei-me como habitualmente às sete e meia para as oito horas. Fiz a única ablução do meu asseio, tomei café, fumei um cigarro e li os jornais. Acabando de lê-los, arrumei as paredes do meu quarto. Preguei aqui, ali, alguns retratos e figuras, e ele tomou um aspecto mais garrido(...) Como a casa me aborresse, não unicamente pela tristonha moléstia de meu pai, mas por ela em si, com quem nunca me acomodei, resolvi dar uma volta. Demorando-se o trem na estação de Todos os Santos, fui toma-lo na de Engenho de Dentro. O trem, banal como sempre; idiota e mascavado. Quase ao chegar ao Largo da Carioca, assisti uma cena de que já me ia desabitando. Três soldados do Exército em grande gala forçavam os vendedores ambulantes a lhes darem a sua fazenda gratuitamente. A um qualquer passante, isso, tachado de roubo, valeria um passeio até à estação policial; mas a soldados, não; eles se foram na mais santa das pazes. É coerente isso: o papel dos exércitos (...) Muni-me de uma ida e volta para o Leme e no elétrico voei linhas afora até o meu destino. A viagem até ao Largo do Machado foi banal e corriqueira. No banco em frente a mim iam dois burgueses, desses respeitáveis, passados dos cinquenta e ainda em santa paz conjugal (...)

Pleno Leme. O dia é meigo. O Sol, ora espreitando através de nuvens, ora todo aberto, não caustica. Nos dois abarracamentos cheios de gente, espoucam garrafas de cerveja que se abrem. A praia se estende graduada, harmônica, desde o monte do Leme à igreja. A ponta recurva desta é como a cauda de um peixe que se dobrasse num “samburá”. Por detrás, a lombada de morros pintalga de verde esmeralda, verde-garrafa, verde-mar, variando cambiantes aqui, ali, consoante as dobras do terreno e a incidência da luz, pintalga o azulado opalino do dia. O mar muge suavemente. As ondas verde-claro rebentam antes da praia em franjas de espuma. Pelo ar havia meiguice, e blandícias tinha o vento a sussurrar.

A gente que há é a vulgar dos piqueniques. Gente simplória que, enclausurada em casa uma semana, um mês, um ano, quem sabe, resfolegava naquele dia ao ar livre. Havia um deputado e família, o que não diminui nem altera a minha observação. No bonde, na altura da Rua dos Voluntários, tomaram no dois rapazes e uma rapariga. A rapariga sentou-se ao meu lado. Como era de meu dever, comecei a observar-lhe discretamente. Ela não se aborreceu e observou-me. Estendeu a mão, mirei-lhe a mão com amor e firmeza. Ela escondia. Eu fingia olhar para outro lado, ela estendia, eu olhava. E assim fomos até ao Leme. Era uma espécie de galanteio que eu tinha inventado e que agradara a italiana (falava em patoá italiota com os rapazes). Já nas curvas, ela avançava mais do que eu. Dava-me encontrões. Preparei o flirt para o botequim, mas, aí chegando, o cioso irmão, percebendo, levou-a para longe. A minha covardia não permitiu que a seguisse, nem que a esperasse, de volta. Com isso, eu adquiri uma certeza; embora mulato, os meus olhares podem interessar as damas e desconfiar os irmãos delas.

Fui ao bastião do Leme (...) Na volta, o Teixeira Mendes veio. Benzi-me. Saía do São João Batista. Adiante conversava com umas senhoras elegantemente vestidas (garanto, é verdade). Falavam de coisas familiares. Na praia de Botafogo, a senhora mais velha, olhando as obras, disse:

— Vamos ter um Rio de Janeiro bonito!

— Parece... A questão é que as cabeças não andam direito, disse o apóstolo.

O apóstolo fala como se falou há vinte mil anos. Nada novo. Cediço. Puh! Pagou duas vezes a passagem (do cemitério ao Largo do Machado e do Largo à Glória), em nenhuma delas recebeu coupons. Singular! Não atino por que. Talvez seja um modo especial de ser altruísta: permitindo que o condutor furete. Puro anarquismo! (LIMA BARRETO, 1993, p.40)

Além da dimensão experiencial, é inegável o engajamento contido em seu texto, sendo interessante destacar como o meio de transporte revela-se também lugar de encontro, de compartilhamento e de experiências. Outras passagens confirmam a mesma perspectiva: “Vim no trem com o Viana, pai e filho, neta e irmã. É um tipo curioso de aventureiro esse Viana. Fundou um jornal, a Revista da Época, do qual, por lábias sábias, obrigou-me durante três números a ser secretário, do que me descartei a muito custo” (Lima Barreto, 1993, p.53). Os trechos citados revelam encontros e conversas no trajeto cotidiano para o trabalho, quando se fala de literatura, do mercado editorial ou de política, impressões sobre a conversa ou a pessoa: “A revista, aparecendo em duas línguas, “morderá” melhor. Além destes, esporadicamente, surgem lá outros: gente honesta, as vezes, mas que, desanimada, se atira ali como a uma gamela de porcos, gente faminta. Eu, graças a Deus, livrei-me dele” (idem). Por vezes esses encontros rendem anotações para seus livros, inspiram personagens, ou desencadeiam sentimentos e reflexões:

1905

27 de outubro.

Vim, hoje, 27 de outubro de 1905, no trem com o Oliveira, um antigo caixeiro da botica do Vilares, que me apresentou ao senhor Cordeiro, empregado da Casa da Moeda. “Seu” Cordeiro é homem velho, pardo sem ser mulato (?), de pele encarquilhada, a boca pequena calcada para dentro e projetando o queixinho redondo pra fora. Um bigode ralo amarelado sempre aparado, com uma penugem de pássaro, enquadra-se magnificamente bem em semelhante rosto, a cuja superfície, e, sem exagero, quase no seu plano, brilham uns olhinhos pardos, aureolados com o halo da velhice. Os cabelos, muito lisos, tais como se fossem falsos, descem untados das bordas internas do chapéu. É, me pareceu, como uma chinha (aquelas múmias do Peru). “Seu” Cordeiro é etimologista. Vai procurar a exata origem da palavra “cigano”, que, etnograficamente, segundo a sua abalizada opinião, são judeus. Disse-me, quando se tratava de superstições, que, embora o metafísico fundamentado fosse uma dúvida, ele não acreditava nessas bobagens: varrer casa de noite, diabos em encruzilhada. Há dias, foi daí que lhe veio o seu cepticismo astronômico, há dias, estando na estação de Engenho Novo, o Sol caía com tanta força sobre um lampião de gás e a luz se refletia com tanta força, que era como um astro de primeira grandeza (sic). Assim — concluiu ele, muito logicamente — são as distâncias calculadas de quarenta milhões e mais de léguas daqui ao Sol. Ao saltar, confessou-me que tinha estudado todas as religiões, e profundamente. Vou explorar esse filão. Deve ser de uma riqueza de estontear. (LIMA BARRETO, 1993, p.69)

Os percursos metodológicos

O Diário Íntimo de Lima Barreto pode ser considerado um registro de seu processo de escrita, mesmo que um registro espaçado, se considerarmos que a frequência da escrita não era regular. Como já foi dito, a leitura atenta desse material revela que estamos diante de um autor declaradamente autobiográfico, de literatura militante e engajada. Os episódios pessoais misturam-se com a produção literária, sendo comum encontrarmos correspondência entre o que é revelado no diário e o que compõe a narrativa nos romances. Clara dos Anjos, Recordações do Escrivão Isaías Caminha e Vida e Morte de M. J. Gonzaga de Sá nascem primeiro no diário, nas anotações íntimas. Encontramos anotações que traçam o plano das obras, nome e características das personagens, detalhes da trama, identificamos nesses livros passagens que estão nos relatos de vida pessoal do escritor, inclusive a qualificação do subúrbio carioca e, sobretudo, o uso dos trens e bondes.

Os manuscritos sobre de viagens nos trens e bondes de Lima Barreto trazem também confissões sobre sentimentos de amor e de desejos não consumados advindos desses percursos. Frequentemente, nesses registros, o escritor coloca-se em situação de inferioridade por ser negro, pobre e por achar-se feio. Raras são as passagens em que ele admite exercer algum charme ou atração nas mulheres com as quais troca olhares durante as viagens. Na biografia do escritor não há menção a namoradas ou companheiras, sendo o Diário Íntimo o único registro sobre a vida amorosa e afetiva do escritor, com discretas e espaçadas informações acerca de sua sexualidade. Fato curioso é a passagem em que o escritor revela em seu diário seguir, às vezes, às escondidas, as mulheres admiradas e desejadas por ele durante as viagens de trem e bonde, indo atrás delas até seus destinos finais para depois voltar a esses endereços e observá-las. Dois trechos abaixo revelam a aventura do Lima Barreto *flaneur*:

1905 /5 de janeiro.

Hoje, no trem, vim com uma menina que me despertou a atenção. Ela não era bonita, antes feia e sardenta, porém, de corpo, apetitosa, era dessas que os franceses chamam fausses maigres. Cheia de carnes, redondinha, ela despertava facilmente o furor báquico. Vinha no trem com pai e irmãos. (...) (LIMA BARRETO, 1993, p.45)

1905/ 8 de janeiro

(...) “Ei-la”. Número 22. Que doçura de fisionomia. Pálida. Calma. Cílios poucos. Não há nela nem revolta, nem resignação. Interessa-me. Queria-a para minha mulher. Mas eu... Ah! meu Deus! Há de ser sempre isso. Há uns tempos a esta parte, vai se dando uma curiosa coisa. Na rua, nos bondes, nos trens, eu me interesso por certas moças e às vezes por cinco minutos chego a amá-las. Procuo-lhes a moradia.

Passo duas, três vezes pela porta timidamente, gauchement — onde me levará isso? Toma tento, Afonso! Não te precipites. Olha bem. “Nosce te” ... (LIMA BARRETO, 1993, p.46)

Não alcançamos a razão dos relatos diretamente relacionados ao sistema de transporte estarem restritos aos período de 1904 até 1908, sendo que as anotações de seu diário são datadas de 1900 até o ano de 1921. O último registro diretamente relacionado a uma viagem traz impressões sobre o sistema de bonde da linha Tramway Rural Fluminense que atuava em Niterói fazendo ligação até o município de São Gonçalo. O relato sobre a visita a São Gonçalo traz referências sobre a eletrificação dos bondes, antes puxados a burro até 1906. As anotações referentes a esse trajeto estão carregadas de reflexões sobre a origem e história de vida do escritor. Sua avó, Geraldina, era escrava na Fazenda Colubandê e considerada *cria* (uma adoção não formalizada, um tratamento especial dado àquela criança, educada com maiores cuidados por seus senhores) da família Pereira Carvalho, então proprietária daquelas terras, até a década de 1840, quando mudaram-se para a Corte. Tanto assim devia ser com dona Geraldina, que sua filha Amália Augusta (a mãe do escritor) se tornou professora de classe de alfabetização, profissão que exerceu na então Corte e depois Capital da República. Lima Barreto veio ao mundo e aprendeu as primeiras letras com a mãe, cujo falecimento o levou a frequentar a escola pública de dona Teresa Pimentel do Amaral. Graças a uma bolsa de estudos concedida por seu padrinho, o Visconde do Ouro Preto, radicou-se em Niterói e frequentou o Liceu Popular Niteroiense até 1894, nele completando os antigos cursos secundário e médio, antes de ingressar no Colégio Pedro II e na Escola Politécnica. A viagem no Tramway remeteu o escritor àquele tempo e o fez voltar-se para si:

1908/10 de fevereiro.

Fui ontem a São Gonçalo. É um município limítrofe ao de Niterói. Fui à casa do Uzeda. Uzeda é um segundo oficial da Secretaria da Guerra, casado com uma professora pública do lugar. Embarquei às oito e meia no Largo do Paço; fazia uma manhã quente e feia, ensombrada de nuvens. Encontrei o Pinho, um meu antigo colega da Escola Politécnica. Vinha de exercícios práticos. Soberbamente insuportável. Indagando da produção do município, não me soube informar com simplicidade. Atribuiu a falta da lavoura à indolência do povo. Tive vontade de perguntar se ele, engenheiro, tendo estudado a química, física e história natural, dava um exemplo salutar, cultivando o sítio onde morava. Calei-me, e foi dizendo bobagens. Fez uma crítica severa às tarifas do Tramway Rural Fluminense. É isto uma pequena estrada de ferro, com carros abertos ao jeito de bondes, que liga as Neves ao município de São Gonçalo. E uma coisa tosca, necessariamente exigindo para a sua manutenção uma série de medidas empíricas, que a prática dita; o idiota do Pinho quer que ela se guie pelos princípios tarifários que regem os fretes das grandes vias-férreas. Disse-me coisas proveitosas, que, por exemplo — o esforço da tração era o mesmo na descida que na subida. É profundo. As Neves não tiveram, para os meus olhos, nada de notável. Têm o aspecto comum dos nossos postos afastados e edificadas. Casas baixas, pintadas de azul, de oca; janelas quadradas; espessas escadas de tijolos e pedras, que dão acesso a portas baixas; fisionomias

indolentes de homens pelas portas das vendas; mulheres: negras, brancas e mulatas — tristes, de longos olhares, em que há desejos de volúpias e sonhos de festas, de bailes, fantásticos, de envolvedoras agitações de todo o corpo, capazes de as fazerem esquecer e quebrar a monotonia daquela vida pobre e triste que levam, tão parecida ainda com a senzala, em que o chicote disciplinador de outrora ficou transformado na dureza, na pressão, na dificuldade do pão nosso de cada dia. Tomei o tramway. Fui vendo o caminho. A linha é construída sobre a velha estrada de rodagem. Em breve, deixamos toda a atmosfera urbana, para ver a rural. Há casas novas, os chalets, mas há também as velhas casas de colunas heterodoxas e varanda de parapeito, a lembrar a escravatura e o sistema da antiga lavoura. Corre o caminho por entre colinas, há pouca mata, laranjeiras muitas, algumas mangueiras. Eu, olhando aquelas casas e aqueles caminhos, lembrei-me da minha vida, dos meus avós escravos e, não sei como, lembrei-me de algumas frases ouvidas no meu âmbito familiar, que me davam vagas notícias das origens da minha avó materna, Geraldina. Era de São Gonçalo, de Cubandê, onde eram lavradores os Pereiras de Carvalho, de quem era ela cria. Lembrando-me disso, eu olhei as árvores da estrada com mais simpatia. Eram muito novas; nenhuma delas teria visto minha avó passar, caminho da corte, quando os seus senhores vieram estabelecer-se na cidade. Isso devia ter sido por 1840, ou antes, e nenhuma delas tinha a venerável idade de setenta anos. Entretanto, eu não pude deixar de procurar nos traços de um molequinho que me cortou o caminho, algumas vagas semelhanças com os meus. Quem sabe se eu não tinha parentes, quem sabe se não havia gente do meu sangue naqueles párias que passavam cheios de melancolia, passivos e indiferentes, como fragmentos de uma poderosa nau que as grandes forças da natureza desfizeram e cujos pedaços vão pelo oceano afora, sem consciência do seu destino e de sua força interior. Entretanto, embora enchesse-me de tristeza o seu estado, eu não pude deixar de lembrar-me, sem algum orgulho, que o meu sangue, parente do seu, depois de volta de três quartos de século, voltava àquelas paragens radiante de mocidade, saturado de noções superiores, sonhando grandes destinos, para ser recebido em casa de pessoas que, se não foram senhores dele, durante algum tempo, tinha-o sido de outrem da mesma origem que o meu. Eu vi também pelo caminho uma grande casa solarenga, em meio de um grande terreno, murado com um forte muro de pedra e cal. Estava em abandono, grandes panos do muro caídos e as aberturas fechadas com frágeis cercas de bambus. Eu me lembrei que a grande família de cuja escravatura saíra minha avó, tinha se extinguido, e que deles, diretamente, pelos laços de sangue e de adoção, só restavam um punhado de mulatos, muitos, trinta ou mais, de várias condições, e eu era o que mais prometia e o que mais ambições tinha. Ela fora mais caipora do que aquele muro sólido, porque extinguiu-se, caíra de todo e não deixara da sua linha direta nenhum rastro. Cheguei à casa do Uzeda. Antes vi a vila. Há uma grande rua principal, com uma imensa matriz a cavaleiro dela, e toscas casas que a arruam. O trem passa embaixo e, junto ao paço municipal, é macadamizada. A câmara municipal é um caixão ignóbil. Não sei porque nós não sabemos fazer esses edifícios com o gosto que os arquitetos da Idade Média faziam os dos seus burgos. Que infâmia é a que vi! Entretanto, é moderna, tem menos de vinte anos. A capela tem o acabamento das torres em pirâmide; é sem gosto e soturna; não há uma casa com sentimento, e a gente tem o que ver, apenas nas das colunas, em que a escravidão pôs seus sofrimentos e as suas recordações. A mulher do Uzeda é rapariga anêmica, dessas nossas que a mocidade sabe dar um brilho singular com a sua fragilidade, mas que a maternidade e o tempo empanam e estiolam de modo lastimável. É morena, de curtos cabelos. Rosto em V, bom, para um rapaz inteligente, e que nela, com seus hábitos de paciência que o professorado dá, empresta uma singular fisionomia de freira, que o olho direito mais estreito faz quebrar com certa canalhice. (LIMA BARRETO, 1993, p.85)

Como interpretar esses registros? Quais são as possibilidades interpretativas de um diário de anotações carregado de subjetividades para compor o entendimento sobre a

experiência de Lima Barreto com o espaço? Segundo Levy (1997) não há regras científicas para encaixar a literatura, são elas comunicantes e o uso utilitário da literatura é amplamente discutível, uma vez que uma das funções da literatura é, exatamente, fazer perder-se o leitor, mergulhado no universo da obra.

A partir dessa perspectiva traçada por Lévy (1997), o *Diário Íntimo* de Lima Barreto pode ser considerado um registro de seu processo de escrita e de sua experiência com o espaço urbano. A abordagem dialógica entre Geografia e Literatura, a partir das possibilidades interpretativas de Bertrand Lévy, aponta para o par dialógico autor/leitor, ou seja, considera quem produz, pra quem escreve e a natureza dessa intencionalidade. Sendo assim, o que lemos no *Diário Íntimo*, especialmente no período entre 1904 e 1908, é a experiência de Lima Barreto com o Rio de Janeiro a partir do sistema de transporte, que, sob essa ótica, é também lugar da experiência.

Alguns resultados

Estão reunidas nesse breve texto fragmentos de todos os registros de Lima Barreto em seu diário diretamente relacionados às viagens realizadas pelo autor nos meios de transporte que serviam à cidade do Rio de Janeiro de 1904 até 1908, num conjunto maior de anotações que vão até o ano de 1921 (o autor falece no ano seguinte). Não existem evidências se os relatos sobre os meios de transporte cessaram em 1908 ou se perderam com outros manuscritos ou, ainda, se não foram selecionados por quem reuniu as anotações de Lima Barreto para a edição do seu *Diário Íntimo*. Vale lembrar também que na sequência dessa data limite de 1908 o escritor passou por três internações psiquiátricas ao longo de sua vida e que suas anotações registradas durante os períodos de internação também foram reunidas e editadas com o nome de *Diário do Hospício*.

As datas identificadas nos registros aqui selecionados em combinação com aquelas em que os romances foram escritos, revelam a conexão entre os registros biográficos e a produção do escritor. Tomado pela ideia de identificar as especificidades do nosso bovarismo (registrado pela primeira vez na sua escrita exatamente nas anotações de seu diário), a partir do conceito desenvolvido por Galtier, Lima Barreto faz dos meios de transporte um laboratório de observação, traçando perfis de alguns de seus personagens (por vezes inspirados nas observações dos passageiros dos meios de transporte) e analisando quem

encontra nos trajetos. Desse modo, podemos afirmar que as viagens de trens e bondes significavam mais do que simples deslocamentos, compunham o processo de escrita e configuravam lugares de experiências.

Essas anotações traduzem a intencionalidade da escrita de Lima Barreto, revelam pensamentos e impressões, ainda que de modo disperso, de seu projeto de vida enquanto escritor e cidadão consciente de seus limites e percalços, sobretudo da complexidade do espaço urbano em que vivia. Encontramos nesses relatos desabafos cotidianos, notas que revelam o dilema pessoal de Lima Barreto enquanto intelectual negro, pobre, morador do subúrbio e com inúmeros infortúnios na trajetória da vida familiar. Nessa perspectiva, podemos compreender que os registros de Lima Barreto são, ao mesmo tempo, as impressões do indivíduo (constituído no *eu* sujeito), de um grupo social e da sociedade. Quem fala nesse diário é o intelectual, negro e morador do subúrbio. Registra-se nesse *diário de bordo* as experiências com o espaço urbano do Rio de Janeiro a partir do transporte público.

Referências bibliográficas:

ABREU, M. **A evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLAN- RIO/Zahar, 1987.

BARRETO, L. **Um longo sonho do futuro: diários, cartas, entrevistas e confissões dispersas**. Rio de Janeiro : Graphia Editorial, 1993.

BERNARDES, L. M. C. Evolução da Paisagem Urbana do Rio de Janeiro até o Início do Século XX. **Boletim Carioca de Geografia** 12 (1 e 2), 1959.

BERNARDES, L.; SOARES, T. de S. **Rio de Janeiro: Cidade e Região**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes / Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1990.

LEVY, B. Géographie culturelle, géographie humaniste et littérature : position épistémologique et méthodologique. **Géographie et Cultures**, nº21, p.27-44, primavera de 1997.

_____. **Géographie humaniste et littérature : l'espace existencial dans l'oeuvre de Hermann Hesse (1877-1962)**. Genebra: Le Concept Modern Editions, 1989.

SOARES, Maria Therezinha. Divisões principais e limites externos do Grande Rio de Janeiro [1960] in: BERNARDES, Lysia & SOARES, Maria Therezinha. **Rio de Janeiro: Cidade e**

Região. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes / Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1990.

TUAN. Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. (Tradução de Lívia de Oliveira), São Paulo: Difel, 1980[1974].

SOBRE A AUTORA

Adriana Carvalho Silva

Professora Adjunta da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, Departamento de Teoria e Planejamento de Ensino. Doutora em Geografia pela UFF - Universidade Federal Fluminense, área de concentração em Ordenamento Territorial e Meio Ambiente, com estágio de doutoramento financiado pela Capes na Université Le Mirail II, França. Trabalhou anteriormente como professora substituta no Departamento de Geografia da UFRJ- Universidade Federal do Rio de Janeiro, ministrando as disciplinas Oficinas Didáticas de Geografia, tendo atuado também como professora substituta na UFF - Universidade Federal Fluminense e na UERJ/ FFP - Universidade do Estado do Rio de Janeiro/ Faculdade de Formação de Professores, lecionando as disciplinas Pesquisa e Práticas de Ensino em Geografia e Metodologia do Ensino de Geografia. Foi professora efetiva de Geografia na rede de educação pública básica de 1999 a 2014, lecionando em escolas da Prefeitura do Rio de Janeiro e do Estado do Rio de Janeiro. É coordenadora da disciplina de Estágio Supervisionado em História, Geografia e Turismo no consórcio Cederj desde 2016 e atua como Coordenadora Geral das Disciplinas Pedagógicas do consórcio cederj na UFRRJ desde 2018.

Endereço para acessar este CV: <http://lattes.cnpq.br/6312922290409292>

**Recebido em outubro de 2019.
Aceito para publicação em dezembro de 2019.
Publicado em março de 2020.**