

## Ironia e terror nas representações do automóvel no início do século XX\*

*Marilda Lopes Pinheiro Queluz\*\**

*Flávia Roberta Villatore\*\*\**

---

**Resumo.** O objetivo deste trabalho é refletir sobre as representações do automóvel nas revistas de humor do início do século XX. Representações são consideradas aqui como estratégias e práticas sociais ligadas a determinados contextos histórico-culturais, como uma arena de disputas políticas e simbólicas, econômicas e estéticas. As charges, ao questionar e ironizar as inovações técnicas deixam entrever um conservadorismo e certo determinismo tecnológico, bem como mostram novas dimensões de usos estabelecidos no cotidiano. A visão pessimista parece delinear o desencontro espaço-temporal entre os vários ritmos da cidade, as hierarquias sociais, as assimetrias no acesso aos novos bens tecnológicos.

**Palavras-chave:** Caricatura; Humor gráfico; Automóvel; Tecnologia; Cultura.

### Irony and terror in representations of cars in the early 20th century

**Abstract.** The representation of cars in comic reviews in the early 20th century is provided. Representations are strategies and social practices linked to determined historical and cultural contexts such as political, symbolical, economical and aesthetic disputes. The charges that problematize and ironize technological innovations show a type of conservationism and technological determination, coupled to new dimensions of uses in the daily milieu. The pessimistic aspect seems to design the spatial and temporal gap between the several rhythms of the city, social hierarchies and asymmetries in accessing the new technological products.

**Keywords:** Caricatures; Graphic humor; Cars; Technology; Culture.

---

\* Artigo recebido em 15/06/2012. Aprovado em 03/11/2012.

\*\* Mestre em História. Doutora em Comunicação e Semiótica. Professora de História da Arte e de História do Design da UTFPR e do Programa de Pós-graduação em Tecnologia da UTFPR, Curitiba/PR, Brasil. E-mail: [pqueluz@gmail.com](mailto:pqueluz@gmail.com)

\*\*\* Bacharel em Design pela UTFPR, Curitiba/PR, Brasil. E-mail: [Flavia.villatore@gmail.com](mailto:Flavia.villatore@gmail.com)

## Ironía y terror en las representaciones del automóvil a comienzos del siglo XX

**Resumen.** El objetivo de este trabajo es reflexionar sobre las representaciones del automóvil en las revistas de humor de inicios del siglo XX. Aquí las representaciones son consideradas como estrategias y prácticas sociales ligadas a determinados contextos históricos-culturales, como un espacio de disputas políticas y simbólicas, económicas y estéticas. Las caricaturas, al cuestionar e ironizar las innovaciones técnicas, dejan entrever nuevas dimensiones de usos establecidos cotidianamente. La visión pesimista parece delinear el desencuentro espacio-tiempo entre los varios ritmos de la ciudad, las jerarquías sociales, las asimetrías en el acceso a los nuevos bienes tecnológicos.

**Palabras Clave:** Caricatura; Humor gráfico; Automóvil; Tecnología; Cultura.

---

Esse trabalho é parte de uma pesquisa mais ampla sobre as representações da tecnologia no humor gráfico brasileiro do início da República. O objetivo deste texto é refletir sobre as charges voltadas à mobilidade urbana, mais especificamente, o caso do automóvel. O levantamento de caricaturas e charges foi feito em acervos físicos da Casa da Memória de Curitiba e da Biblioteca Pública do Paraná. Tomando como balizas as duas primeiras décadas do século XX, foram consultadas as revistas ilustradas cariocas, *Careta* (1908 a 1925) e *Fon-Fon* (1907 a 1925), e as paranaenses *O Itiberê* (1918 a 1925, de Paranaguá), *A Bomba* (Curitiba, 1913) e *A Rolha* (Curitiba, 1908).

Para Diana Donald (1996), é possível pensar as caricaturas como artefatos complexos que dão visibilidade às contradições das práticas culturais de um dado período, não apenas como reflexo do social, mas ajudando a constituir e divulgar essa visibilidade. Para Mônica Velloso (2010), estes documentos visuais mostram a sensibilidade de uma época com uma forte densidade semântica.

As análises buscam um caráter interdisciplinar, considerando o conteúdo narrativo, as propostas gráficas e o contexto histórico como uma unidade expressiva e dialógica, alinhavada na materialidade do desenho, na organização da forma e entre os vários níveis do texto. Com base em elementos da semiótica visual, observou-se a linguagem plástica, a linguagem verbal e a linguagem icônica (JOLY, 1996), sem perder de vista as interações culturais e sem a pretensão de esgotar as possibilidades polissêmicas de leitura da imagem.

Entendemos tecnologia como um processo forjado nas relações entre as pessoas e os artefatos, abrangendo dimensões sociais, políticas, culturais e econômicas, constituídas historicamente. Em outras palavras, estudar tecnologia implica refletir sobre o modo como a sociedade se organiza para produzir, consumir, usar, imaginar e representar a tecnologia, ou os artefatos tecnológicos, como o automóvel, por exemplo.

O conceito de representações aqui utilizado aproxima-se das ideias de Roger Chartier (1990), Marilena Chauí (1978) e Stuart Hall (1997), ou seja, não apenas discursos, mas estratégias e práticas sociais ligadas a determinados contextos histórico-culturais, como uma arena de disputas políticas e simbólicas, econômicas e estéticas.

As representações do automóvel compõem narrativas tecnológicas, no sentido apontado por David Nye:

Tecnologias são parte de um diálogo entre seres humanos sobre suas diferentes percepções. Este diálogo toma a forma de narrativas, diferentes histórias que contamos um ao outro para dar sentido às transformações que acompanham a adoção de novas máquinas (...) Qualquer que seja a forma narrativa, as máquinas são raramente entendidas pelo público como coisas em si, puramente abstratas. Ao contrário, as tecnologias funcionam como partes centrais dos dramáticos eventos (NYE, 1998, p.3).

Estas narrativas tecnológicas influenciam e são influenciadas pelo imaginário social do período, rearticulando, simbolicamente, as mudanças sociais e urbanas, assim como as linguagens visuais.

Muitas vezes, os debates sobre novas tecnologias parecem oscilar entre a ode à máquina e o fascínio acrítico aos progressos técnicos e a visão negativa que prevê o fim de toda a criatividade e a desumanização com o impacto das inovações e das consequências que elas podem trazer. São duas premissas do determinismo tecnológico, ambas apagando a agência humana e as construções socioculturais que as fundamentam.

É necessário reconhecer que “as máquinas, assim como os sistemas tecnológicos são socialmente construídos”, interferindo e sofrendo interferência dos diversos grupos sociais que interagem nas práticas cotidianas e usos dos mesmos. Os sistemas tecnológicos “são extensões da vida humana: alguém faz seus componentes, alguém os comercializa, alguns se opõem a eles, muitos os usam, e todos os interpretam”. Os seres humanos é que dão “forma e significado” às máquinas (NYE, 1998, p.5).

Além disso:

Objetos, tecnologias, ainda sistemas tecnológicos – estradas de ferro e pontes, luzes elétricas, e motores - carregam, como resultado dessa complexidade e sutileza, muitos níveis de significado cultural (...) esses significados podem às vezes ser mais potentes para as pessoas do que as funções sociais e econômicas para as quais esses objetos, tecnologias e sistemas tecnológicos foram projetados (COWAN, 1997, p. 218).

As charges, ao questionar e ironizar as inovações técnicas, por um lado, deixam entrever um conservadorismo e certo determinismo tecnológico, por outro permitem repensar as práticas de criação, inserção, apropriação e transformação, mostrando novas dimensões de usos estabelecidos no cotidiano.

As diferentes formas de envolvimento com a tecnologia combinam-se com as experiências presentes na cultura. As charges discutem os aparatos técnicos tensionando a perspectiva hegemônica dos discursos oficiais e elitistas, estabelecendo cortes e rupturas na visão linear e progressista de desenvolvimento, descobrindo novas faces do convívio com as máquinas. As

imagens carregam a complexidade que envolve as diferentes relações sociais e as mudanças na organização do trabalho com a introdução de novas técnicas e modos de vida, assim como participam da construção dos mitos da modernidade e da cidade moderna, re-elaborados na experiência cotidiana de diferentes grupos da sociedade (SEVCENKO, 1998, p. 523).

As caricaturas, aliadas ao desenvolvimento da imprensa, inseriam-se na incipiente indústria cultural e, especialmente a partir do final do século XIX, assumiram o papel de tradução do cotidiano e das notícias diárias. Eram abordados “temas da cultura cotidiana, da vida da cidade e da nacionalidade, procurando familiarizar os leitores com os novos referenciais da sociedade moderna” (VELLOSO, 2010, p.364).

Sinestesticamente, as charges simulam os ritmos, as sonoridades, os cheiros, os estímulos visuais da cidade em movimento, explorando aspectos múltiplos e contraditórios da realidade. As charges redimensionaram o olhar sobre a cidade, localizando os ideais de progresso e de modernização nos usos do espaço público, nas interações das pessoas com o novo mobiliário urbano, as novas tecnologias e aparatos técnicos. O traço caricato multiplica os efeitos do medo e do encantamento pelas máquinas, refratando, pelo riso, os efeitos da remodelação das cidades, do higienismo, da disciplinarização dos corpos e dos indivíduos, do esquadramento do espaço, provocando uma negociação constante de significados.

No início do século XX, o Brasil investiu numa modernização conservadora, pautada nas reformas urbanas e nas inovações técnicas. Ferrovias, telégrafos, telefones, gramofones, luz elétrica, saneamento, bondes elétricos, cinematógrafos, litografia, zincografia, fotografia, exposições universais, automóveis provocavam curiosidade e desconfiança na população. Além disso, instauram-se diferentes percepções do espaço e do tempo:

Guardadas as devidas distâncias e temporalidades, aquela passagem de século em muito se assemelhou ao que hoje vivemos às vésperas de um novo milênio, com as conquistas da informática. Na mesma proporção, e talvez com a mesma intensidade, impressionava e assustava a rapidez e a quantidade de informações proporcionadas pelos meios de comunicação, em âmbitos vários. Naquele da locomoção – a velocidade dos trens, a rapidez dos novos vapores, o impacto dos automóveis, os ensaios da aviação; na comunicação da notícia -, o telégrafo, o telefone, as agências noticiosas como a Tass, por exemplo; no espaço da escrita, os tipos mecânicos da Remington, batendo sem parar; anunciando todos esses feitos, a própria empresa, e em outra dimensão, desde 1896, o cinematógrafo seguido pelo cinema, cuja primeira imagem, dos Irmãos Lumière, não foi outra senão a do trem, condensando ali todo o impacto da veiculação da imagem em movimento, da potência da máquina, do *show* da velocidade; e do surpreendente fonógrafo saíam sons diversos, trilhas sonoras possíveis para sucessão de espetáculos. Todavia, como instrumento corolário, suporte pra a divulgação disso tudo, imprimindo-lhe ritmo ainda maior, potencializando todos esses efeitos, estava a imprensa mecanizada, que descobrira no linotipo e nas rotativas a produção imediata da notícia. E mais; beneficiada pelos métodos fotoquímicos de impressão e reprodução de imagem, documentava, qualificava e otimizava sua mensagem, através da fotografia e seus derivados, o clichê em cores e a rotogravura (MARTINS, 2001, p.185-186).

Nos novos trajetos na cidade, “com todos os seus estados híbridos e transitórios”, instauravam-se superposições entre velhos e novos hábitos de deslocamentos, gerando uma convivência com “respostas diversas, paixões contraditórias, pinturas matizadas.” Imbricam-se sensações de “histeria, loucura, tédio, medo, assombro, repulsa, encantamento” numa “escala múltipla de representações”, formando “elos mediadores, correspondências histórico-culturais entre técnica e sociedade, entre progresso material e estados de espírito, entre o estado de coisas e as maneiras de apreendê-las” (HARDMAN, 1988, p. 35).

Mesmo com admiração pelas recentes novidades, restava a suspeita de que os velhos problemas ainda conviviam com os “milagres” do progresso e de que as novas invenções não eram suficientes para transformar a política ou a condição social. No encontro da sedução e da frustração desenhavam-se novas possibilidades de transporte e comunicação, anunciando o século XX como o século da modernidade, da República e da construção da cidadania. As charges mostram a importância que os artefatos começam a ter para a população, a

partir de seus usos, interferências, ou seja, do ponto de vista das interações/mediações.

Reavivando expectativas individuais de destinos futuros, as cidades brasileiras viveram, portanto, certamente em ritmos e circunstâncias desiguais, nas primeiras décadas deste século, uma experiência coletiva de encurtamento de duração que ampliou de forma redobrada a mobilidade, o consumo e o intercâmbio pessoal, forjando possibilidades ou tornando mais difusas as fronteiras do público e do privado (SALIBA, 1998, p.328-329).

Transitar pela cidade exigia, agora, uma atenção redobrada, outra disposição corporal, uma re-educação dos sentidos e gestos, novas “técnicas do corpo” (MAUSS, 2003). Os novos meios de transporte implicavam novos costumes, a quebra da rotina diária, a descoberta de um novo traçado urbano, de novos caminhos e interdições.

Os transeuntes vivenciam “situações aflitivas”, compondo “a própria textura do cotidiano para aqueles que circulam pela cidade, o que os forçava a desenvolver, em contrapartida, uma agilidade mecânica correspondente à ameaça que os sobressaltava, como recurso compensatório e medida de defesa, quando já não de sobrevivência” (SEVCENKO, 1992, p. 75).

Passeios mais distantes eram viabilizados, criavam-se novas formas de contato e de sociabilidade, ampliando os laços comunitários, redefinindo as paisagens, unindo pontos estratégicos. Bondes e carros eram “textos móveis” que ensinavam pedestres, condutores e passageiros a reler a cidade (NYE, 1990, p.104).

Guillermo Giucci baliza a ascensão da “automobilidade” entre 1900 e 1940, como um momento decisivo da “modernidade cinética”. “É a época da Segunda Revolução Industrial, quando os motores elétricos e de combustão substituem em grande parte a energia muscular humana e animal” (GIUCCI, 2004, p.11).

Henrique Santos Dumont, o irmão do famoso pai da aviação, foi dono do primeiro carro que chegou ao Brasil e desfilou pelo centro de São Paulo, em

1893. “Oficialmente, o primeiro acidente de carro no Brasil ocorreu em 1897 na estrada velha da Tijuca, Rio de Janeiro. Era Olavo Bilac que se chocava contra uma árvore com o automóvel de José do Patrocínio” (LUDD, 2005, p. 16). A primeira placa é de 1903, pertencente ao industrial Francisco Matarazzo. Em 1919, Henry Ford abriu uma montadora em São Paulo, popularizando o Modelo T.

O sistema tecnológico automotriz serviu para ilustrar a tese de que a tecnologia exercia uma grande influência na mudança social. A lista de efeitos sociais realmente impressiona. Sobre a distribuição da população, os negócios, a indústria, o governo, a saúde, a morte, a família, o ócio, a sexualidade, a moral, a vida urbana e rural, os valores, a educação, a moradia, a linguagem, a percepção do tempo e do espaço (GIUCCI, 2004, p. 12).

Mas, os efeitos, as opiniões e os modos de interação com o automóvel não foram homogêneos, dadas as diferentes circunstâncias históricas e as diferentes lógicas culturais. No Brasil, a representação do automóvel “assume uma particularidade, ora metafórica, ora de rejeição moralista, mas sempre paródica” (SALIBA, 1998, p.333).

Este artefato tecnológico da modernidade e da mobilidade, desenvolvido “nos prestigiosos países do Norte” trazia envolta em sua funcionalidade uma “aura mítica” e misturava-se às tradições hierárquicas e autoritárias de nossa sociedade. O automóvel,

instantaneamente se tornou símbolo de poder e instrumento de terror. Ademais, os carros começaram a fluir para cá antes que existisse uma estrutura viária, sinalização ou códigos de trânsito, gerando uma situação calamitosa, agravada pelo fato de que atropelamentos, mesmo seguidos das mortes das vítimas, eram apenas passíveis de uma multa pecuniária de valor ínfimo para os infratores. Era o convite para o terrorismo automotor que veio para ficar, acrescentando tonalidades mecânicas aos sistemas de privilégios e opressão típicos da sociedade brasileira (SEVCENKO, 1998, p.558).

As representações do automóvel jogavam com a ambivalência entre o símbolo do progresso e o de criminalidade. Os carros foram considerados máquinas mortíferas em inúmeras charges e na figura do chofer convergiam as

dúvidas e reclamações da população ante as mudanças no cotidiano da cidade. Se os condutores de bondes já eram suspeitos de trazer a insegurança às ruas, o motorista do carro era visto como um verdadeiro criminoso. A imagem do chofer constrói-se sob uma dupla significação: ao mesmo tempo em que ocupava uma posição invejável, pois detinha o poder de saber dirigir e compreender o funcionamento da máquina, tornava-se uma figura perigosa por conduzir a arma da modernidade, sendo responsável pela vida alheia e pela sua própria.

Em muitas charges, a profissão era apresentada como uma ameaça pública (Figura 1).



**Figura 1** - “Os nossos chauffeurs”

Comissário: - Qual é sua profissão?

Chauffeur (distráido): Assassino.

Comissário: - Assassino?

Chauffeur (caindo em si) – Quero dizer chauffeur.

Felix - *A Bomba*, Ano I, n.7, 10 ago. 1913 - Acervo: Biblioteca Pública do Paraná

É interessante a opção por destacar o chofer no primeiro plano, mas fora do quadrinho, do contorno da cena, à margem da composição. A mesa em perspectiva e o posicionamento do comissário e do policial parecem reforçar o

espaço e ampliar a distância e os limites entre os personagens. O diálogo brinca com o ato distraído da troca entre a palavra assassino e “chauffeur”, conjugando os significados como sinônimos.

Embora a profissão de chofer representasse um novo domínio do saber técnico e o colocasse “em uma situação claramente superior ao mero empregado”, reafirmava o prestígio e o status do patrão, o dono do automóvel (GIUCCI, 2004, p. 125).

Desde o início, dados os seus custos de compra, importação e manutenção, o automóvel era identificado como o último grau da ostentação. Pouco viável no seu uso, em vista do estado deplorável da maior parte das ruas suburbanas e estradas, num contexto em que o transporte era maciçamente baseado nos trens, bondes, carroças, charretes, cavalos e mulas, ele sempre foi encarado como um “brinquedo de ricos” (SEVCENKO, 1992, p.74).

A presença e a postura do cãozinho, o gesto submisso do chofer, e a cabeça erguida do burguês parecem mostrar graficamente as hierarquias sociais (Figura 2).



**Figura 2 – “Um nababo”**

- Olhe, chauffer. Tome esse dinheiro e vá ali comprar duas uvas...  
*O Itiberê*, Ano II, n. 6, ago.1920 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

De modo irônico e pessimista, ressaltando os danos físicos e materiais, as figuras seguintes atrelam o carro ao destino das pessoas (Figura 3) à transformação e à depredação das ruas e cidades (Figura 4), às surpresas advindas a cada esquina, cada cruzamento, num humor sarcástico e, muitas vezes, moralista, como no caso da punição do chofer (Figura 5).



**Figura 3** - “Santo Remédio”

- Como vai seu pai? Sempre paralítico?
- Não senhor.
- Ah! Já sarou...

- Sim senhor, um automóvel cortou-lhe as pernas.

Felix - *A Bomba*, Ano I, n.4, 10 jul. 1913 – Acervo: Biblioteca Pública do Paraná



**Figura 4** - “Depois do desastre...”

- O auto do Macedo não vale agora nem 500 mil réis
- E o poste dos bondes nem 500 réis...”

*A Bomba*, Ano I, n. 5, 20 jul. 1913 – Acervo: Biblioteca Pública do Paraná



**Figura 5 – “Auto-punição”**

-Prenderam o chofer?

- Sim, está preso. É esse que aí está entalado.

*O Itiberê*, AnoVI, n.64, ago. 1924 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

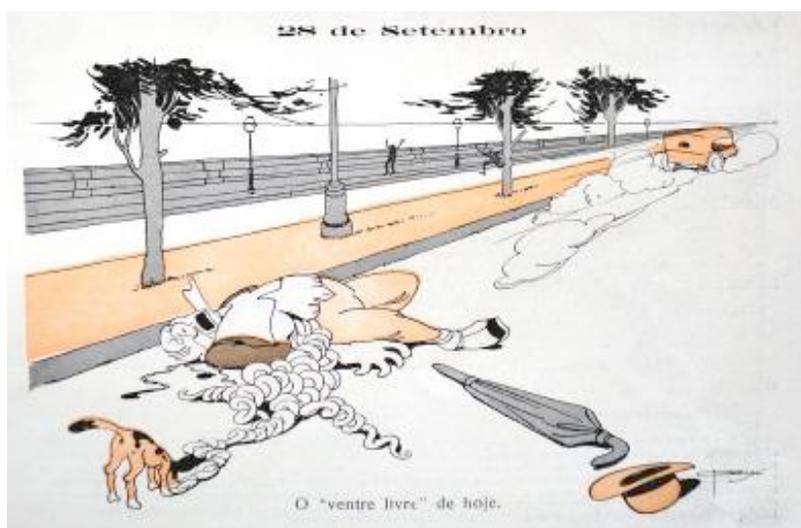
Na caracterização do cotidiano das ruas, o automóvel foi inserido em muitas cenas de terror e sangue, caracterizando os pedestres como as vítimas, muitas vezes fatais, dos novos tempos.

Referindo-se a São Paulo da mesma época, Sevcenko lembra que:

Os atropelamentos são diários e múltiplos, especialmente envolvendo anciãos e crianças. Como o crescimento da cidade era um fenômeno recente, os carros eram um fato novo, o grosso da população não tinha qualquer representação na Câmara Municipal ou outros órgãos políticos e os motoristas ou eram ou estavam a serviço dos ricos e poderosos, não havia qualquer regulamentação do trânsito e os atropelamentos, mesmo com mortes, ficavam impunes, exceto por uma pequena multa. O que aumentava ainda mais o prestígio dos automóveis e a ousadia sem limites dos motoristas, mantendo a população pedestre acuada sob um clima de terror (SEVCENKO, 1992, p.74).

Esta parece ser a visão da maioria dos caricaturistas em suas crônicas visuais das ruas das grandes capitais. J. Carlos, utilizando perspectivas bem

marcadas, composições estruturadas em diagonais expressivas, linhas de ação e efeitos cinéticos, bem ao gosto dos quadrinhos e desenhos animados, destaca o inusitado do cotidiano. Na Figura 6, o caricaturista usa a data da Lei nº 2040 - Lei do Ventre Livre – que, em 28 de setembro de 1871, libertou as crianças nascidas de pais escravos como pretexto para mostrar a “liberdade” vivida nas ruas.



**Figura 6** – “28 de setembro”  
- O “ventre livre” de hoje

J.Carlos. *Careta*, ano XII, n. 588, set.1919 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

A perspectiva denuncia o espaço da calçada, da paisagem urbana e o trajeto veloz do automóvel que deixa a fumaça para trás. As linhas do guarda-chuva e das tripas apontam para a vítima, formando com esta um triângulo que une o corpo, o chapéu e o cachorro, direcionando o olhar para o centro da ação. O drama se completa com os gestos desesperados dos personagens ao fundo e a boca aberta da vítima. Tripas, pertences jogados e a presença do cão que lambe/come os restos, evocam a solidão e a marginalidade dos sujeitos/pedestres da cidade.

Na Figura 7 é mostrado um atropelamento em uma região que parece bem mais afastada das áreas centrais, mas as linhas diagonais dominam a composição e acentuam o caráter dinâmico e tenso da cena. A expressão corporal do motorista aproxima-se mais da banalidade do fato do que do espanto. O diálogo brinca com a sonoridade do escapamento, lembrando estouros ou tiros.



**Figura 7** – “Honras fúnebres”  
Morreu?

Morreu. Pode abrir o escapamento. Ele tem direito a três descargas.

J. Carlos. Careta, ano XIII, n. 613, mar. 1920 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

Humor negro e ironia se encontram no absurdo da Figura 8, cujo exagero e dramaticidade criam uma disjunção que leva ao riso. As linhas de ação, indicando a velocidade e o trajeto do carro, inscritas numa diagonal que se contrapõe às linhas sinuosas do sangue, formam a textura de fragmentos, parte de um corpo destroçado, num exagero extremo, beirando o cômico, reiterado pelo efeito *nonsense* já contido na pergunta – “quantos somos? Dolorosa interrogação!”.



**Figura 8 - Multiplicação**

- Quantos somos? Dolorosa interrogação!

J. Carlos, Careta, ano XIII, n. 638, set. 1920 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

Às vezes, apenas indicar o que restou do acidente (Figura 9), da paisagem urbana era suficiente para evocar a tragédia. A presença do guarda que arrasta um poste caído, caminhando num ângulo que se abre em relação às construções, casas, fábricas que se alinham ao fundo, remete à tentativa de reordenar a cena, re-estabelecer o equilíbrio.

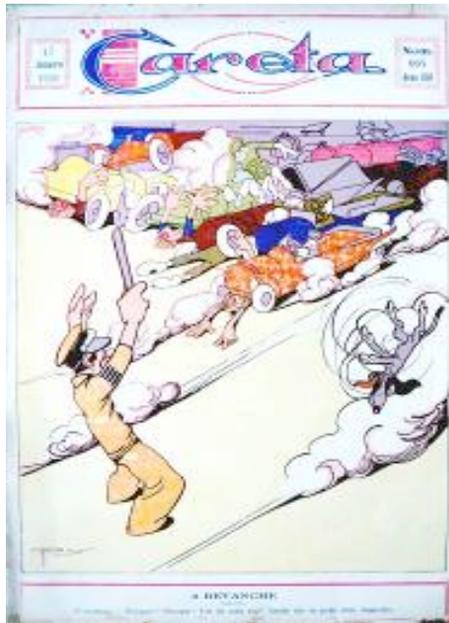


**Figura 9 – “Corpo de delito”**

-O que sobrou de um desastre de automóvel.

J. Carlos. Careta, ano XIII, n. 621, mai. 1920 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

Aliás, o guarda é um personagem que ganha importância no caos do trânsito, como se pode observar na Figura 10. Enquanto os carros avançam em direção ao guarda, cabeças e mãos perdem-se sob os automóveis, em meio à fumaça e ao tumulto acentuado pela inclinação, pelo jogo de cores e texturas.



**Figura 10** – “A Revanche”

O guarda: - Devagar! Devagar! Um de cada vez! Assim não se pode abrir inquérito  
J. Carlos. *Caretta*, ano XIII, n. 604, jan. 1920 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

Até mesmo na brincadeira, a representação ganha ares de ameaça: para ser um automóvel/brinquedo/miniatura de verdade era preciso passar por cima de quem estivesse no caminho (Figura 11).

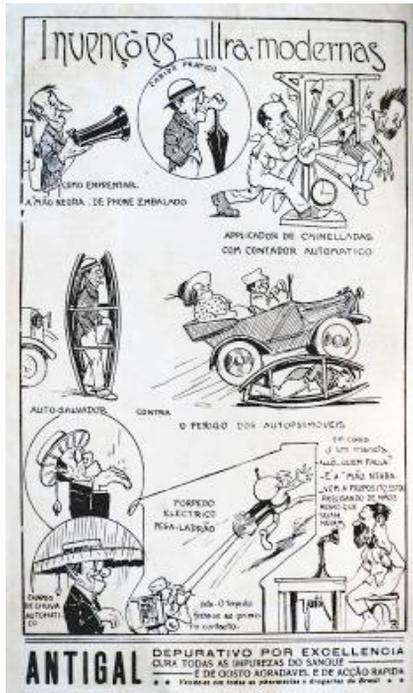


**Figura 11** – “Este é autêntico”

- Esse automóvel é de verdade?

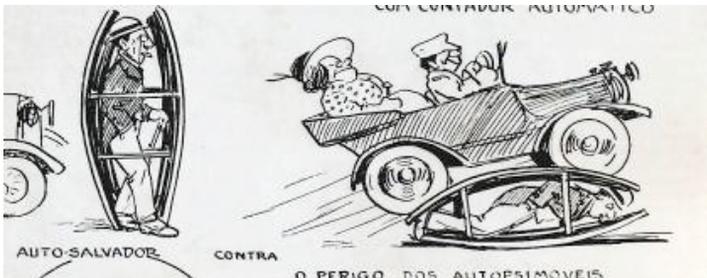
- Pois então. Ele já esfolou a canela do padeiro, pisou o pé do caixeiro e matou três pintos.  
J. Carlos. *Caretta*, ano XIII, n. 632, jul. 1920 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

Na coluna “Invenções ultramodernas” (Figuras 12 e 13), Yantok ironiza a necessidade de proteger o pedestre e apresenta um dispositivo de segurança, e joga com as palavras “auto salvador” e “autopsimóveis” (talvez numa referência a autópsia).



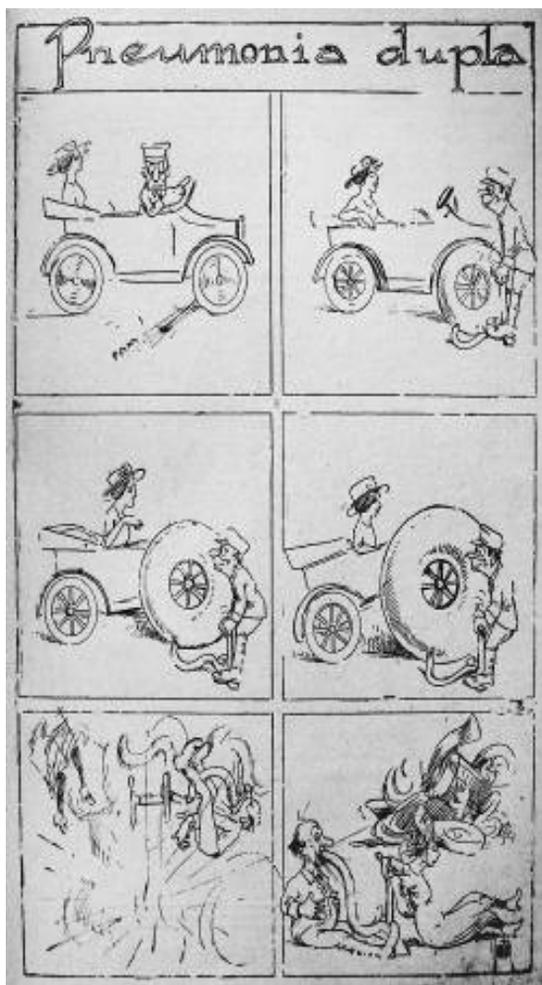
**Figura 12** – “Invenções ultra-modernas”

Max Yantok. Fon-Fon, ano XI, n. 15, abr. 1917 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba



**Figura 13** – Max Yantok. Fon-Fon, ano XI, n.15, abr. 1917 (detalhe) – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

Algumas novas aventuras advindas da manutenção dos carros também foram traçadas/imaginadas pelos caricaturistas como a troca de pneus, mostrada em imagens sequenciadas, captando os movimentos entre quadrinhos e animação, na dinâmica dos gestos e da predominância de linhas curvas (Figura 14).



**Figura 14** – “Pneumonia dupla”

Max Yantok. Fon-Fon, ano XIV, n. 13, mar. 1920 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

Os carros foram também bastante criticados pelos efeitos poluentes, especialmente pela fumaça e pela poeira levantada com os deslocamentos. Vale lembrar que a maior parte das ruas “eram calçadas com macadame, madeira, pedrisco ou eram simples terra batida” (SEVCENKO, 1992, p.75).



**Figura 15** – Não faça essa fumaça, diabo! O medico prohibio-me de fumar  
Fon-Fon, ano XIII, n. 16, abr. 1919 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

Em alguns casos, o carro aparece como parte da paisagem, associado à saída dos teatros e cinematógrafos, aos passeios, à moda. Na Figura 16, o casal na calçada, em primeiro plano, caracterizado na elegância dos trajés e do andar, revela as marcas de distinção social associadas ao uso dos automóveis. Além disso, “o fato de eles estarem indo ao Portão de automóvel com um motorista particular evidencia os novos hábitos da burguesia republicana. Contudo, a nova rotina imposta pela modernidade, é mais confusa e perigosa do que luxuosa e prática” (KRACHENSKI; KAMINSKI, 2012, p.9). A interrogação no cartaz do Mignon (Theatre), logo acima do carro, parece corroborar a dúvida presente no diálogo, sobre o transporte e o motorista. As silhuetas ao fundo mostram o público provável usuário e consumidor do automóvel.



**Figura 16** - “O subterfugio do prompto”

- Então estás disposto a me levar ao Portão de automóvel?
  - Estou prompto mas aquele chauffeur já matou cinco pessoas e esborrachou três automóveis...
- Helio Scotti - *A Bomba*, Ano I, n. 8, ago. 1913 - Acervo: Biblioteca Pública do Paraná

Ao elencar os “benefícios do automóvel” (Figura 17), as variações de ritmos são tratadas nos traços do desenho e na cor, nos limites entre natureza e técnica: as construções são insinuadas pelas retas de contornos, por esboços; já os elementos da natureza são em curvas e com cores vivas. A elegância e o charme da modernidade *art nouveau* contrapõem-se ao fundo da arquitetura neoclássica. Os trajes elegantes e bem detalhados e as curvas dos corpos destacam-se no cenário, compondo a metáfora da moda impondo-se sobre a tradição do passado. O diálogo gira em torno do amor e da morte, sublinhando a importância do carro na história e no destino das pessoas, seduzindo, conduzindo. Vida e memória colam-se ao uso do automóvel, cuja imagem é construída pela sua ausência, como “os primitivos espetáculos de

fantasmagoria” em “manifestações fugazes, que desaparecem na velocidade dos novos meios de transporte, na mudança célere da paisagem industrial” (HARDMAN, 1988, p. 29-30).



**Figura 17** - “Os benefícios do automóvel”

- Foi num passeio de automóvel que vi pela primeira vez meu defunto marido. Foi também num automóvel que ele me pediu em casamento e eu lhe dei o sim... Foi ainda um automóvel...
- Que os conduziu à igreja?
- Não, que matou meu marido.

Hélio Scotti. — *A Bomba*, n. 18. 30 nov. 1913 — Acervo: Biblioteca Pública do Paraná

Alguns anúncios de automóveis nas revistas de humor brincavam com o medo e o deslumbramento pelo artefato importado (Figura 18). O casal é surpreendido pelos efeitos de fumaça, pela velocidade e pelo som da buzina, assustando-se com o produto destinado a outro público-alvo: as elites bem trajadas e desejosas por consumir os símbolos de modernização.





**Figura 19** - - O automóvel anda mais depressa que o bonde...mas onde fica o burro, papai?  
- Burro é quem fica na frente do automóvel...  
*A Bomba*, n. 16, 10 nov. 1913. Acervo: Biblioteca Pública do Paraná

Nesta charge, sobrepõem-se diferentes temporalidades: o ritmo mais lento dos bondes puxados por burros e o ritmo da modernidade, regido pela velocidade do carro. Na comparação do bonde com o carro, define-se o espaço do povo, a divisão entre os que são espertos para apreender as implicações das novas tecnologias, e os que são burros, incapazes e excluídos dos benefícios do progresso. A perplexidade encontra-se no fato de que os modernos meios de locomoção,

de certo modo, ofereciam o espetáculo de superação de distâncias, antes aparentemente enormes, graças ao movimento mecânico. E, também, de um controle possível sobre o tempo, que parecia possível alargar ou comprimir, de acordo com o uso ou não de tais maquinismos (SUSSEKIND, 1987, p. 49).

O automóvel provocou novas situações de sociabilidade, novos desejos e comportamentos. “A modernidade cinética invade as palavras, que devem aceitar o imperativo do movimento. Desde o início do século XX há a exigência de uma nova terminologia que acompanhe as profundas transformações tecnológicas” (GIUCCI, 2004, p. 65). O título da revista *Fon-Fon*, por exemplo, é onomatopeia do som da buzina. O próprio funcionamento e os princípios tecnológicos desta máquina foram apropriados nos diálogos amorosos. “Explosão, radiador,

combustão interna, amores volantes – o automóvel fornece palavras-talismãs para enquadrar o íntimo e o individual” (SALIBA, 1998, p.334).

A materialidade do automóvel pode ser percebida nas relações sentimentais, nos jogos de sedução, nas ambições sociais, na constituição das identidades de gênero.

O automóvel é um emblema de poder e força, indispensável para atrair as mulheres. O carro permite multiplicar as oportunidades de contato, convívio e desfrute da companhia feminina. O carro é ele mesmo uma mulher, digno de conhecimento íntimo, zelos, atavios, carinho e amor. Daí a volúpia de ter e dirigir vários carros, de cobiçar o alheio e de trocá-los tão frequentemente quanto possível. A publicidade desde cedo se aperceberia desse potencial erótico associado aos automóveis e passaria a explorá-lo em extremo (SEVCENKO, 1998, p. 559).

Em “Os milagres do automóvel” (figura 20) mostra-se, pela irreverência, a influência do automóvel no julgamento de um bom partido para uma filha. Na avaliação do futuro genro, o prazer de andar de automóvel alia-se à imagem de status e poder econômico.



**Figura 20** - “Os milagres do automóvel”

- Tua mãe é que é o diabo, minha flor, não simpatiza comigo... como há de deixar que nos casemos?
- O Sr. nos convida para passear de automóvel que ela deixa.

Felix - *A Bomba*, Ano I, n. 6, 30 jul. 1913 – Acervo: Biblioteca Pública do Paraná

Atração pelo chofer e pelo carro se mistura na presença do cupido como sugere a Figura 21.



**Figura 21** – “Scenas de hoje”

- O chauffeur apaixonado com o nobo julgamento de Paris  
Fon-Fon, ano IX, n. 7, fev. 1915 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

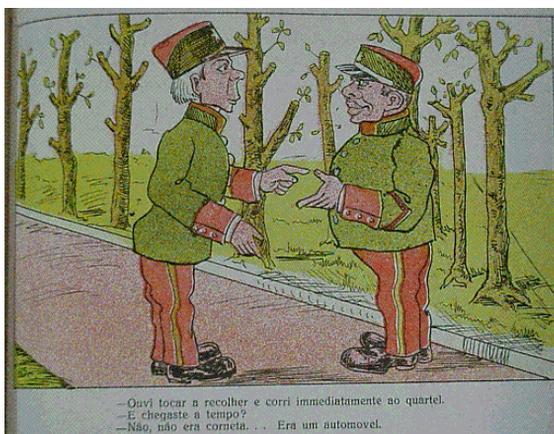
Na Figura 22, entrecruzam-se os olhares, as atenções, as atuações de pedestres e motoristas, o caminhar sensual, a atitude de voyeur, a moda, os objetos de desejo e de consumo, nas fronteiras cotidianas das apropriações dos espaços e das negociações de significados.



**Figura 22** - “Perigo das Ruas”

- Deixa passar este perigo  
- Qual dos dois?  
Osmario Branco - *O Itiberê*, Ano IV, n. 42, out. 1922 – Acervo: Casa da Memória de Curitiba

O automóvel é metonimicamente representado pelo som de um acessório, em “Toques de buzina” (Figura 23), evidenciando as sonoridades da modernização. A referência ao automóvel aparece apenas no diálogo dos personagens. Falam da buzina como uma novidade ainda difícil de reconhecer e que provoca novos modos de agir. A confusão entre toques de corneta (toque de recolher do quartel) e de buzina remete a posturas corporais, disciplina, reflexos rápidos, ordens a serem cumpridas. Apesar dos espaços demarcados da imagem – rua, calçada, árvores podadas, a desordem, a resistência aos novos hábitos mostra-se na conversa no meio da rua.



**Figura 23** - H.S. “Os toques de buzina”

- Ouvi tocar a recolher e corri imediatamente ao quartel.

- E chegaste a tempo?

- Não, não era corneta...era um automóvel.

*A Bomba*, n. 13, 10 out. 1913 – Acervo: Biblioteca Pública do Paraná

As ruas da cidade deixaram de ser apenas palcos ou molduras das práticas sociais, mas converteram-se em personagens principais, colocando em xeque as contradições do crescimento dos centros urbanos. A disposição gráfica, os traços rápidos, as imagens sequenciadas, a composição ágil, a tentativa de síntese, criam um efeito de que se está na rua, entre trechos de conversas que se ouvem, imagens soltas, presenciando flagrantes do dia a dia.

As charges sobre os automóveis são uma face importante para as concepções sobre tecnologia, rearticulando, simbolicamente, as mudanças sociais e urbanas, os comportamentos, além das mudanças na linguagem visual do período. Resgatar essa cultura visual pode contribuir para compreender as relações entre as pessoas e os artefatos, ampliando os olhares sobre as formas de produção, consumo, circulação e descrição da tecnologia. As representações dos usos e das experiências com o automóvel são construídas como paródias da vida diária. Contudo, como insiste Giucci, “mais que uma modalidade parasitária e derivativa, inimiga da criatividade e da originalidade vital, a paródia reorganiza esteticamente o passado e recria a tradição a partir do presente” (2004, p. 228).

A visão pessimista que salta aos olhos nas charges (pedestres deslocados, arrebatados ao chão, os corpos mutilados, submissos), mais do que uma reação conservadora ou uma resistência às mudanças, parece delinear o desencontro espaço-temporal entre os vários ritmos da cidade, as hierarquias sociais, as assimetrias no acesso aos novos bens tecnológicos. O quadro que se constrói acaba por mostrar como os ideais de progresso das elites atropelavam os sonhos da maioria da população. O carro é representado como símbolo de modernização, como artefato de luxo e, especialmente, como metáfora de violência e opressão. No Brasil do início do século, o automóvel representava o futuro do país com “o estigma de seu passado escravista que associava necessariamente as posições de poder com o exercício da brutalidade” (SEVCENKO, 1992, p.74).

## Referências

- CHARTIER, Roger. *A história cultural. Entre práticas e representações*. Trad. Maria Manuela Galhardo. Lisboa: Difel; Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.
- CHAUÍ, Marilena; FRANCO, Maria Sylvia Carvalho. *Ideologia e mobilização popular*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.
- COWAN, Ruth. *A social history of technology*. New York: Oxford University Press, 1997.
- DONALD, Diana. *The age of caricature. Satirical prints in the reign of George III*. London: Yale University Press, 1996.
- GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel. Percursos da modernidade cinética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.
- HALL, Stuart. A centralidade da cultura: notas sobre as revoluções culturais do nosso tempo. *Educação & Realidade*. Porto Alegre, v. 22, n. 2, p. 15-46, jul./dez. 1997.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma. A modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- JOLY, Martine. *Introdução à análise da imagem*. Campinas: Papyrus, 1996.
- LUDD, Ned (org.). *Apocalipse motorizado. A tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.
- KRACHENSKI, Naiara; KAMINSKI, Rosane. Imagens do automóvel e da modernidade em um periódico curitibano de 1913. Disponível em: [http://www.revistascuritibanas.ufpr.br/artigos/imagens\\_do\\_automovel\\_e\\_da\\_modernidade\\_em\\_um\\_periodico\\_curitibano\\_de\\_1913.pdf](http://www.revistascuritibanas.ufpr.br/artigos/imagens_do_automovel_e_da_modernidade_em_um_periodico_curitibano_de_1913.pdf). Acessado: 18 fev. 2012
- MARTINS, Ana Luiza. *Revistas em revista. Imprensa e práticas culturais em tempos de República, São Paulo (1890-1922)*. São Paulo: Edusp/Fapesp/Imprensa Oficial do Estado, 2001.
- MAUSS, Marcel. As técnicas do corpo. In: MAUSS, Marcel. *Sociologia e Antropologia*. São Paulo: Cosac Naify, 2003. p. 399-422.
- NYE, David E. *Electrifying America*. Cambridge: MIT Press, 1990.
- NYE, David E. *Narratives and Spaces: Technology and the Construction of American Culture*. New York: Cambridge University Press, 1998.
- SALIBA, Elias Thomé. A dimensão cômica da vida privada na República. In: SEVCENKO, N. (org.). *História da Vida Privada no Brasil. República: da Belle Epoque à Era do Rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 289-365.

SEVCENKO, N. *Orfeu extático na metrópole*. São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SEVCENKO, N. (org.). *História da Vida Privada no Brasil*. República: da Belle Époque à Era do Rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SUSSEKIND, Flora. *Cinematógrafo de Letras: literatura, técnica e modernização no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

VELLOSO, Mônica Pimenta. O modernismo e a questão nacional. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de A. N. (org.). *O tempo do liberalismo excludente – da Proclamação da República à Revolução de 1930*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.

