

Gonçalo Rocha Gonçalves

Para que servem as ruas? A acção do Estado na transformação dos usos do espaço público urbano (séc. XIX - XX)

Aviso

O conteúdo deste website está sujeito à legislação francesa sobre a propriedade intelectual e é propriedade exclusiva do editor.

Os trabalhos disponibilizados neste website podem ser consultados e reproduzidos em papel ou suporte digital desde que a sua utilização seja estritamente pessoal ou para fins científicos ou pedagógicos, excluindo-se qualquer exploração comercial. A reprodução deverá mencionar obrigatoriamente o editor, o nome da revista, o autor e a referência do documento.

Qualquer outra forma de reprodução é interdita salvo se autorizada previamente pelo editor, excepto nos casos previstos pela legislação em vigor em França.

revues.org

Revues.org é um portal de revistas das ciências sociais e humanas desenvolvido pelo CLÉO, Centro para a edição eletrónica aberta (CNRS, EHESS, UP, UAPV - França)

Referência eletrónica

Gonçalo Rocha Gonçalves, « Para que servem as ruas? A acção do Estado na transformação dos usos do espaço público urbano (séc. XIX - XX) », *Ponto Urbe* [Online], 2 | 2008, posto online no dia 30 Dezembro 2008, consultado o 30 Dezembro 2015. URL : <http://pontourbe.revues.org/1906> ; DOI : 10.4000/pontourbe.1906

Editor: Núcleo de Antropologia Urbana

<http://pontourbe.revues.org>

<http://www.revues.org>

Documento acessível online em:

<http://pontourbe.revues.org/1906>

Documento gerado automaticamente no dia 30 Dezembro 2015.

© NAU

Gonçalo Rocha Gonçalves

Para que servem as ruas? A acção do Estado na transformação dos usos do espaço público urbano (séc. XIX - XX)

- 1 Inúmeros autores afirmaram a morte da rua na cidade contemporânea. Nomes como Richard Sennett, Mike Davis ou Jane Jacobs difundiram a ideia de que, ao longo do último século, as ruas tinham deixado de ser espaços de socialização. Assim, as ruas teriam sido transformadas em espaços inóspitos, habitadas por grupos e indivíduos marginalizados e destinadas a serem um mero espaço de ligação entre casa, trabalho e actividades de lazer. As suas conclusões, mais do que negadas ou comprovadas, devem servir de estímulo para tentarmos compreender o lugar da rua na vida social urbana.
- 2 O objectivo deste texto é mostrar como a função das ruas mudou de forma significativa nos últimos dois séculos. Em primeiro lugar, vou introduzir algumas premissas que considero importantes para uma discussão mais conceptual em torno deste território específico – a rua. Assumo, contudo, um ponto de vista específico – a acção do Estado. Assim, uma segunda parte deste artigo dedica-se à identificação e análise das mudanças operadas sobretudo durante as décadas finais e iniciais dos séculos XIX e XX nos usos do espaço público urbano, concebidos, projectados, executados e negociados por instituições e agentes estatais.
- 3 Este período foi percorrido, em todo o universo urbano, por um movimento de reforma. Reforma do espaço, mas também dos usos e dos hábitos. Com a intensificação do crescimento urbano, a cidade e as formas de vida urbana colocaram novos problemas, exigindo novas soluções. A reforma do espaço público urbano deve, assim, ser entendida como uma peça num amplo processo de reforma do fenómeno urbano. As ruas passaram, aos olhos do Estado, a ser concebidas como espaços de circulação e mobilidade. A emergência do Estado, na sua configuração contemporânea, como agente administrativo capaz de intervir sobre o espaço e relações sociais é, então, fundamental para compreender as mudanças na vida urbana moderna. De facto, sob o arco estatal albergaram-se saberes e práticas que de forma decisiva transformaram as práticas de rua. Não se deve contudo sobrevalorizar o poder detido pelo Estado. As mudanças não ocorreram sem uma abrangência social mais alargada. Em primeiro lugar porque os agentes administrativos eram (e são) parte integrante da cidade. É um erro transformá-los em casta à parte ou em homens sem rosto. Estes agentes eram na sua maioria habitantes da cidade que tentavam gerir; e faziam-no enquanto tal. Em segundo lugar, as mudanças registadas não se fizeram sem maiores ou menores focos de resistência por parte dos habitantes da cidade. Muitas das soluções adoptadas, assim como as razões para processos temporalmente mais ou menos alargados, geraram-se em processos de resistência e conseqüente negociação entre o Estado e as populações. Neste artigo tentaremos demonstrar como o Estado deve ser visto através da diversidade das suas acções e como a sua acção é condicionada, mesmo a um nível micro, pelos habitantes da cidade.
- 4 Neste artigo vamos abordar agentes e instituições estatais relevantes nas mudanças ocorridas na rua. Em primeiro lugar, os engenheiros. Num plano destacado, este grupo profissional ocupou os lugares de topo nas instituições de governo da cidade. Propôs e discutiu conceitos e soluções de cidade e para a cidade, conduzindo a mudanças profundas sobretudo ao nível do espaço construído. Em segundo lugar, os médicos. Eles foram conselheiros dos engenheiros para um espaço urbano leve, limpo e saudável. Eles foram os grandes propagadores de hábitos mais saudáveis e higiénicos. O último e principal exemplo aqui apresentado é a polícia. A polícia tem sido um aspecto negligenciado pela história urbana. No contexto da transformação urbana foram muitas vezes considerados agentes menores. No entanto, actuando numa dimensão quotidiana, a uma escala situacional, embora algumas vezes de forma intermitente, deram um contributo fundamental para a mudança de alguns hábitos urbanos.

5 As reflexões contidas neste artigo começaram por ser parte de um trabalho académico sobre polícia urbana em Lisboa. Mais tarde, a investigação integrou-se num projecto mais alargado sobre vida urbana¹. Nesse contexto, tentei explorar alguns dos resultados obtidos na pesquisa sobre a polícia inserindo-os na temática mais ampla do governo da cidade. Desta forma, Lisboa é o caso empírico aqui contemplado. No entanto, nunca deixei de estabelecer comparações com outras cidades europeias e americanas, não só porque a comparação é uma metodologia enriquecedora do trabalho histórico, que se depara frequentemente com lacunas nas fontes. Mas também porque (como ficará especialmente evidente no caso da polícia), as estratégias administrativas adoptadas pelos Estados circularam de país para país influenciando-se mutuamente, não sendo possível compreender o fenómeno do Estado como agente social activo sem uma perspectiva global. Este é, portanto, um trabalho que, incidindo no exemplo de Lisboa, não pode ser desligado da urbanização como processo global.

A rua: um território público?

6 Antes de avançarmos para a análise da intervenção Estatal, é necessário proceder a uma aproximação problematizadora ao conceito de rua. Quer se olhe do ponto de vista físico, ou das apropriações sociais que os cidadãos aí operaram, as ruas mudaram significativamente durante os séculos XIX e XX. Por isso, mais do que avaliar situações em concreto importa, em primeiro lugar, explorar a mudança mais geral no próprio conceito de rua. Pretende-se, assim, contribuir para um debate em que a rua pode ser encarada como conceito explicativo de certos processos sociais.

7 A rua é um espaço urbano. Trata-se de uma forma de organização do espaço intrinsecamente ligada ao fenómeno urbano, onde a densidade do espaço construído assume proporções únicas. Nos campos, onde as casas são normalmente envoltas em terrenos agrícolas, não se formam estes espaços de ligação entre as habitações. Só a aglomeração de pessoas em núcleos habitacionais alargados tende a gerar estes espaços: as ruas. No entanto, o conceito de rua enquanto espaço público é um assunto que levanta alguns problemas. De facto, a invenção da rua como lugar público é um processo historicamente determinável e não uma característica intrínseca ao próprio espaço. A rua não foi sempre um lugar de acesso irrestrito e público no sentido de pertencer a todos. Pelo contrário, a afirmação do carácter público da rua é um processo que podemos observar ao longo de todo o século XIX, sendo que em Portugal ocorre especialmente durante a segunda metade do século. Esta mudança não pode ser separada da emergência do Estado enquanto entidade emanada do todo social e da consolidação do seu poder. Mas, mais do que o carácter público, a rua ganharia ao longo do século XIX uma função social específica – a circulação. Este processo deve ser visto sob duas perspectivas: por um lado, as numerosas práticas que vão deixar de tomar parte nas ruas da cidade. Por outro, a forma como se estruturou a rua para esta nova função.

8 A afirmação do carácter público – no sentido de ser de todos – é um processo que, à partida, parece residir na própria afirmação do Estado e do império da lei. Em Portugal, apenas na segunda metade do século XIX a ruas da cidade passaram a ser, em letra de lei, consideradas território de todos. Numa lei datada de 31 de Dezembro de 1864 estabeleceu-se o carácter público das ruas da cidade, delegando ao Estado o poder e a responsabilidade pelo seu governo:

Estas ruas [do interior das povoações] são públicas, designadas ao uso de todos, sem excepção de pessoa; ninguém pode delas exclusivamente dispor e gozar, exactamente como acontece nas estradas de todas as ordens e nos caminhos-de-ferro. O facto de serem as estradas situadas num município, num distrito, num país, em nenhum tempo foi razão justa para proibir que por elas livremente transitassem os estranhos a esse município, distrito ou nação. O mesmo sucede nas ruas. (...) São as ruas do domínio público, porque fazem parte da viação pública ordinária. E classificadas assim, é incontestável o direito que o governo tem de superintender na sua construção, conservação e polícia, não enfraquecendo a acção municipal ou cerceando as atribuições das câmaras, senão mantendo-as e fortalecendo-as com os auxílios técnicos e administrativos da autoridade central².

9 Naturalmente, o Estado não passou imediatamente intervir de forma regular sobre a rua. Esse foi (e continua ainda agora a ser) um processo lento, com constantes avanços e recuos. Um processo que deve ser analisado não só do ponto de vista legal, por meio da criação de

legislação que legitima a acção estatal sobre o espaço público urbano, mas, também, de um ponto de vista mais estrutural, dos recursos humanos disponibilizados pelo Estado para agirem sobre a rua. Assim, nesta lei ficou sobretudo expressa a centralidade do Estado e da lei como mediadores das relações sociais e a afirmação do carácter público das ruas da cidade.

10 Para melhor compreendermos as transformações ocorridas a partir do século XIX é fundamental recuarmos no tempo. A estruturação do espaço urbano antigo foi um processo muito diferente do actual. Na organização espacial da cidade pré-industrial a forma e os usos da rua exprimiam uma organização da vida urbana que, por ser diametralmente oposta à que se vem a verificar nas sociedades capitalistas, é extremamente útil na análise dos processos de transformação das ruas na contemporaneidade. Assim, para compreender as mudanças operadas a partir do século XIX é necessário começar por perceber, de forma sucinta, a situação anterior.

11 As ruas da cidade foram durante séculos uma extensão do espaço doméstico. De facto, no caso das cidades medievais não é possível estabelecer uma fronteira clara entre o que era espaço privado e espaço público; eram, ambos, prolongamentos um do outro. Assim, o traçado tortuoso das cidades antigas existia “por ausência de autoridade municipal e de veículos de transporte, [mas também] por um ideal de subtrair a vida familiar aos olhares de quem passa” (Ribeiro, 1994: 194). Num emaranhado onde o espaço doméstico e o público se confundem, surgem então eixos principais para onde são canalizados o trânsito e o comércio: eram as "Ruas Direitas"³.

12 Uma característica, no entanto, era comum a todo o traçado urbano: a vida urbana que hoje entendemos como privada estendia-se sobre rua. A etnografia de Leite de Vasconcelos sobre a Rua Direita de Chaves dá-nos uma idéia do que seria a vida nas urbes medievais e o papel que nelas desempenhava o espaço rua (Vasconcelos, 1927:67-68). Ora vemos um sapateiro com o ofício ao lado; ora, mais além, um latoeiro, com seu estendal de embudes, candeias, remeias, grabanos ou caços, escuelas, expostas à contemplação dos transeuntes em varas e arames, ou pousados em mesas de pau. Num sítio vendem-se açafates e cestinhos de salgueiro e giesta, às vezes enfeitados de cores; noutro vendem-se pães estendidos em toalhas brancas; noutro tamancos ou socos. Enfim, não apenas habitação e trabalho se confundem, como espaço privado e espaço público se parecem entrelaçar num todo de difícil demarcação de fronteiras.

13 Em Lisboa, alguns nomes de ruas são ainda o rasto de uma estruturação do espaço urbano bastante diferente da actual. Desde os nomes que remetem para actividades económicas: o beco as escadinhas ou o largo das Olarias, o largo das Alcaçarias bem junto do beco dos Curtumes, o beco dos Agulheiros ou as mais centrais ruas dos Sapateiros, Retroseiros e Douradores. Passando também por uma ligação às sociabilidades aí praticadas, como são os exemplos dos vários espaços “jogos da bola” ou a calçada do Jogo da Pela. Estes nomes são uma indicação de tudo o que numa rua se passava, quer nas casas que a ladeavam, quer no seu próprio leito. Vemos assim que as ruas, antes de serem de todos (espaço público, portanto), eram sobretudo de quem nelas habitava, de quem as usava. Usos que se alargavam consoante as necessidades de quem delas de apropriava.

14 A partir daqui, o Estado centralizado, primeiro na sua encarnação iluminista e absolutista no século XVIII e, depois, no advento do liberalismo e da democracia nos séculos XIX e XX, consolida o seu poder, sustentado num conceito de administração activa, que o impulsionou para uma regulação social cada vez mais visível (Hespanha, 2005). O Estado vai, então, assumir-se como actor privilegiado na regulação da rua.

15 Ainda antes de avançarmos para uma análise dos agentes e das instituições, devemos ressaltar o papel do direito na transformação urbana ocorrida a partir do século XIX. O sistema de controlo e de administração implementado durante os últimos dois séculos sustentou-se no pilar basilar do império da lei. De facto, a lei, nas suas várias tipologias, foi um poderoso veículo codificador de valores urbanos. As posturas municipais em particular são uma fonte central para a compreensão do controlo estatal sobre o espaço público urbano no seu conteúdo mas também nas formas como foi aplicado. Pretendemos agora perceber como este movimento legal teve correspondência no campo das práticas de governo e de administração.



A colocação de carris constituiu um importante momento

Os engenheiros: a construção material da cidade

- 16 Durante o século XIX a engenharia afirma-se como uma das mais poderosas e influentes comunidades profissionais. A emergência profissional dos engenheiros decorreu sobretudo de dois processos: a separação da instituição militar e conseqüente afirmação da engenharia civil; e a afirmação do engenheiro como elemento fulcral num desenvolvimento sustentado nos melhoramentos materiais. Seguindo o modelo francês, e contrariando o modelo inglês, seria o Estado o principal empregador dos engenheiros portugueses (Lisboa, 2002:11-14). A criação do Ministério das Obras Públicas em 1852 constituiu um primeiro momento de afirmação social dos engenheiros. No entanto, é a sua acção ao nível da administração municipal que aqui nos interessa abordar.
- 17 Nos serviços técnicos municipais de Lisboa consolidou-se o poder dos engenheiros, não só por serem possuidores de um saber técnico fundamental para a construção do espaço urbano, mas também porque assumiram protagonismo assinalável ao nível político. Estes homens afirmaram-se, então, como detentores da capacidade técnica e do poder político para a modernização do espaço público urbano.
- 18 O papel dos engenheiros já tinha sido fundamental na reconstrução da cidade após o terramoto de 1755, mas apenas na segunda metade do século XIX a sua acção se consolida nas práticas administrativas quotidianas. Significativamente, o primeiro engenheiro a destacar-se dentro da máquina administrativa municipal era de origem francesa: Pierre Joseph Pezérat. Ele foi o responsável pela introdução na agenda municipal de um conjunto de assuntos, entre eles o estado das ruas, que constituem uma grande parte do que hoje consideramos ser a administração municipal. Em 1874 entrava para os serviços camarários o engenheiro Ressano Garcia, que se tornou rapidamente uma figura emblemática da expansão oitocentista da cidade de Lisboa. Para além do planeamento, projecção e construção de toda uma nova parte da cidade que se afastava do rio em direcção ao interior, importa aqui destacar o papel de Ressano Garcia na reorganização e modernização dos serviços técnicos camarários. De facto, sua acção enquanto urbanista tem sido ao longo do tempo realçada; a reforma que imprimiu aos serviços camarários introduzindo procedimentos administrativos que agilizaram e tornaram mais eficaz a sua acção, deve também ser tida em conta, uma vez que possibilitou uma actuação mais regular da Câmara Municipal. Nos anos 1930, coincidindo com o dealbar de um regime político autoritário – o Estado Novo –, surgiu Duarte Pacheco. Antigo director da principal escola superior de engenharia de Portugal, ocupou durante perto de uma década, simultaneamente, os cargos de Ministro das Obras Públicas e de Presidente da Câmara Municipal de Lisboa. Esta sobreposição de cargos deixava visível a indefinição de fronteiras entre o que era Estado Central e Estado Local que, de resto, se vinha verificando desde o século XIX.
- 19 Estes homens, e os serviços que eles encabeçavam, destacaram-se em diversos aspectos. Observamos a introdução do moderno urbanismo edificando novas áreas com artérias amplas de desenho regular e ordenado, privilegiando a boa circulação. No caso de Lisboa, podemos citar especialmente os exemplos das avenidas da Liberdade, Fontes Pereira de Melo ou da República. Enfim, toda a zona que se convencionou chamar Avenidas Novas e que delimitou a expansão urbana do final do século XIX. O planeamento urbano marcou as cidades contemporâneas. Em Lisboa, os planos de melhoramentos gizados nas décadas finais do século XIX constituíram uma pré-anúnciação duma urbanização programada que se difundiria no século XX. Assim, depois de décadas de discussão, em 1948 era finalmente concluído o Plano Director de Urbanização de Lisboa. Como resultado de esforços que se intensificaram

com a presidência de Duarte Pacheco, a existência de um programa de urbanização que, no mínimo, orientava a expansão da cidade significou a institucionalização de um modelo político-urbanístico de acção que ainda subsiste actualmente. Estes planos são o exemplo paradigmático do poder dos engenheiros no controlo da direcção da urbanização.

20 Um outro campo de acção dos engenheiros actuando ao serviço do Estado é normalmente esquecido. Num movimento que hoje designaríamos de renovação e requalificação do espaço urbano foram, ao abrigo da autoridade do Estado, encetadas obras que visavam melhorar as condições dos espaços já então edificados. Sob a designação de “embelezamento”, foram introduzidas mudanças profundas no espaço da cidade (Silva, 1994, 2001). Estas acções tinham, na origem, múltiplos factores: a melhoria da salubridade das habitações, a introdução de transportes públicos, a segurança de quem circulava, entre outros. Desta forma, empreenderam-se demolições de edifícios, a renovação das velhas ruas com o alargamento e eliminação de pequenos e confusos espaços (boqueirões, becos etc.), a pavimentação das ruas, a construção de passeios, elevadores, escadinhas e rampas que facilitassem a circulação. Ainda, no campo da circulação destaca-se, a partir da década de 1920, a introdução de normas de circulação aplicadas através de elementos físicos introduzidos nas ruas. São exemplos a sinalética vertical ou a marcação de traços e mensagens no pavimento das ruas (McShane, 1999).

21 Se o planeamento “zoning” atribuiu a determinadas zonas da cidade funções de habitação, serviços ou indústria, atribuiu também às ruas uma função específica: a de circulação. A metáfora das ruas como artérias, por onde os fluxos da cidade se devem movimentar, foi amplamente difundida desde o início do século XX (Baldwin, 1999:201-229).

22 A acção dos engenheiros foi fundamental na transformação das ruas em espaços de circulação. A circulação automóvel passou, no caso de Lisboa durante a década de 1920, a ser um elemento incontornável nas ruas da cidade. Os engenheiros foram arautos⁴ de novas ruas que, promovendo o trânsito automóvel, se esforçaram em proceder a uma separação entre o lugar dos veículos, central na via pública, e o lugar dos pedestres, num espaço lateral. Este foi um processo que formatou o espaço público urbano a um aspecto que ainda hoje nos é familiar.

Os médicos: “bons ares” na cidade e a cruzada da limpeza

O ano de 1848 não foi apenas de revoluções e do Manifesto Comunista de Marx e Engels, foi também o ano do primeiro Public Health Act em Inglaterra. Num país normalmente avesso a grandes interferências governamentais, este momento foi o significado da emergência de um movimento cada vez mais visível – as preocupações com a saúde pública.



Polícia e padeiro em 1911 - Joshua Benoliel

23 A cidade foi recorrentemente representada como um espaço decadente, sujo, repleto de vícios e maus hábitos. Ruas imundas conduziam, na passagem do século XIX para o século XX, a dois tipos de preocupação: ao nível sanitário (com a sujidade das ruas a ser entendida como factor essencial na transmissão de doença; o medo dos miasmas canalizou numerosas preocupações, constituindo motor para numerosas mudanças operadas na cidade) e a um nível mais simbólico (a sujidade da rua era entendida como sinónimo de decadência moral de toda a sociedade, algo que deveria ser combatido por todos os habitantes, mas, sobretudo, pelo governo activo do Estado). Os médicos e suas múltiplas teorias de higiene foram poderosos agentes no processo de retirada da rua de numerosas actividades. Desde vários tipos de comércio ambulantes até à regulação e repressão de comportamentos moralmente condenáveis, os médicos foram os ideólogos, mas também os executantes, de políticas estatais de intervenção sobre a rua com o objectivo de as limpar.

- 24 As correntes de higiene e saúde pública não tinham a rua como finalidade exclusiva; muito pelo contrário. A rua surgia como unidade específica, dentro de uma ampla intervenção que contemplava assuntos como a higiene individual, a salubridade das habitações ou as políticas que visavam o controlo dos animais que circulavam pela cidade. Interessa-nos aqui, num registo exploratório, tentar identificar o lugar da rua na higienização da sociedade e o papel do Estado nesse processo.
- 25 Os médicos começaram por ser muito importantes como conselheiros dos engenheiros na definição do espaço construído, projectando novas ruas onde o ar pudesse circular livremente. Mas onde, provavelmente, a sua acção se tornou mais visível foi na promoção de novos modelos sociais de comportamentos higiénicos ao nível do individuo mas, também, do colectivo social. A sua critica às formas tradicionais de fazer comércio, onde a rua e a praça surgiam como lugares centrais, resultou, por exemplo, no amplo movimento de criação de mercados e matadouros municipais (ver Joyce, 2003).
- 26 A ciência do urbanismo que se consolidou durante o século XIX deveu muito ao desenvolvimento e aos ensinamentos extraídos da medicina social. Os departamentos de limpeza pública passaram, na segunda metade do século XIX, a ser um elo fundamental da administração municipal. Até nos Estados Unidos, onde os poderes públicos se mostravam sempre relutantes em assumir novos poderes, as instituições municipais investiram significativos recursos nas divisões de limpeza das ruas. Ao abrigo das concepções científicas da propagação de germes, difundidas pelos médicos, figuras como George Waring, Comissário de Limpeza das Ruas de Nova Iorque na década de 1890, ganharam proeminência nas instituições de governo da cidade (McShane, 1994: 50-56).
- 27 Em Lisboa, a crise sanitária de 1856 - 1858 foi marcada por surtos epidémicos de cólera, febre-amarela e difteria, atingindo-se uma taxa de mortalidade que, durante o século XIX, apenas foi superada no ano de 1833 (Rodrigues, 1995). Este foi um momento de reconhecimento das deficientes condições sanitárias de Lisboa. Em primeiro lugar, criticaram-se as condições de habitabilidade, evidenciando-se as deficientes condições das habitações existentes. Mas, também, o aspecto mais geral da cidade, e, em particular, as condições higiénicas das ruas mereceram fortes críticas. É aqui que se iniciam as discussões em torno da necessidade de uma rede de esgotos que, para melhorar as condições sanitárias do espaço urbano, retiraria das ruas toda a espécie de imundices (cf. GOMES, 1871). Ao longo das décadas seguintes tanto o Estado central como o local vão aumentar os seus quadros com profissionais médicos. No Estado central através da Direcção Geral de Saúde (FARIAS, 1834), onde se destacaram os directores Ricardo Jorge e José Alberto Faria, actuando através dos delegados e sub-delegados de saúde. E no município, através da sua colocação nos Serviços de Limpeza, sem esquecer os médicos veterinários que também viram o seu número aumentar entre os funcionários municipais.
- 28 Um dos exemplos em que a acção dos médicos sobre a rua mais foi visível é o da prostituição. O controlo sobre a prostituição foi uma constante ao longo da história. No entanto, as décadas finais do século XVIII marcaram uma intensificação dos esforços reguladores. No advento do liberalismo, já no século XIX, este controlo assumiria novos contornos, baseados num novo modelo de Estado administrativo. No caso de Lisboa, a questão do controlo sobre a prostituição ficou marcada pela obra *Da Prostituição na Cidade de Lisboa* de Francisco Ignácio dos Santos Cruz em 1841. Não por acaso, o autor, médico formado na Universidade de Coimbra, era à data vice-presidente do Conselho de Saúde Pública do Reino. Assinale-se que a revolução liberal que ocorreu em Portugal durante a década de 1820, reconhecendo os avanços feitos desde o século XVIII, introduziu uma nova dinâmica nas questões de saúde pública (Oliveira, 1992: 3-31).
- 29 O controlo quotidiano da prostituição, instituído em diversos regulamentos ao longo do final do século XIX e princípio do século XX, tinham como principal objectivo o controlo das doenças venéreas, por meio da inspecção sanitária rotineira às prostitutas, que para o efeito procederiam a um registo oficial (Garnel, 2002, 2003). Mas outra dimensão da regulamentação traduzia uma forte dicotomia público / privado. Em Lisboa, ao contrário de outras cidades, a lei de controlo da prostituição não instituiu um red light district. Apesar de existirem zonas da cidade

onde as práticas da prostituição eram mais frequentes, elas se disseminavam por toda a cidade. Assim, um aspecto normativo introduzido nos regulamentos interessa-nos particularmente para compreendermos aquilo que designámos como o lugar da rua no processo de higienização da sociedade.

30 A prostituição apenas seria tolerada⁵ desde que remetida ao espaço privado – o bordel. Desta forma, o espaço público devia ser liberto e limpo de actividades moralmente condenáveis. A tolerância da prostituição tinha uma das suas principais bases na repressão da prostituição quando exercida na rua. Consequentemente, deveria existir uma limitação desta actividade ao espaço privado, numa casa de quatro paredes e janelas tapadas. Com efeito, não só era considerada esta fronteira mais geral, como também as acções que colocassem em causa esta separação. Os regulamentos referiam-se então ao “janelar” das prostitutas. Elas estavam impedidas de vir à janela tentar cativar clientes, devendo as janelas de suas casas estarem tapadas com tábuas. A separação entre os territórios públicos e o espaço privado deveria ser total. A rua era um espaço a ser protegido e liberto para que todos pudessem circular. A divisão entre espaço público e privado no controlo da prostituição foi transposta para a letra de um popular fado:

É numa rua bizarra
 A casa da Mariquinhas
 Tem na sala uma guitarra
 E janelas com tabuinhas
 Vive com muitas amigas
 Aquela de quem vos falo
 E não há maior regalo
 Que a vida de raparigas
 É doida pelas cantigas
 Como no campo a cigarra
 Se canta o fado à guitarra
 De comovida até chora
 A casa alegre onde mora
 É numa rua bizarra.

(“A Casa da Mariquinhas”, de Silva Tavares & Alfredo Marceneiro, sublinhado meu).

A Polícia: ordem, resistências e negociação dos usos da rua

31 Se as acções de engenheiros e médicos têm sido muito estudadas por historiadores, as práticas policiais, entendidas neste contexto de transformação dos usos da rua, são, ainda, um tema por estudar. A polícia, na sua relação com o espaço urbano, constitui uma temática que apenas superficialmente tem sido abordada.

32 Em 1829 era criada em Londres a Metropolitan Police. Tratava-se de uma instituição com jurisdição sobre um território que não era apenas o da cidade de Londres (o coração da cidade - cerca de 1 milha - tinha e tem uma outra polícia), mas um espaço mais amplo, o metropolitano. Depois de décadas de discussão parlamentar, o governo inglês obtinha, finalmente, autorização para criar um corpo uniformizado de homens que responderia directamente ao ministro do interior. Seu principal objectivo ou, pelo menos, o mais referido nos discursos parlamentares, era a prevenção da criminalidade. Pouco tempo depois, homens fardados de azul (para assim se distinguirem dos militares), começavam a patrulhar, vinte e quatro horas sobre vinte e quatro horas, as ruas da grande Londres. Poucos anos depois, em 1854, o parlamento inglês nomeou uma comissão com o objectivo de avaliar os resultados obtidos por este corpo, tendo em vista um possível alargamento deste modelo institucional a outras cidades inglesas. Um dos resultados desta comissão interessa-nos aqui particularmente. Dizia ela que, em termos

criminais, a nova polícia não tinha conseguido resultados tão positivos, mas que, um tanto surpreendentemente, a presença dos polícias em patrulha tinha permitido melhorar bastante o caótico trânsito de carroças nas entupidas ruas londrinas (Winter, 1993: 50-64). De facto, a nova polícia revelava-se uma excelente forma de administrar os problemas das ruas da cidade. Ao longo de todo o século XIX e no princípio do século XX, o modelo da polícia de Londres, os populares Bobbies, seria adoptado em todas as grandes cidades⁶.

33 É necessário analisar a estrutura da organização policial para se compreender o porquê desta relação. A territorialização do poder do Estado tem sido um campo de origem de diversos estudos. A produção de mapas ou o desenvolvimento das estatísticas são exemplos de um processo em que o Estado avança no sentido de conhecer para governar o território da nação. A centralização política dos agentes administrativos periféricos foi uma dinâmica histórica global. Este processo é normalmente analisado com a totalidade de um determinado território nacional em mente, conferindo-se especial atenção ao progressivo avanço territorial do Estado central. Mas, voltando à cidade, a questão que se coloca é: como se reflectiu este processo no espaço urbano?

34 As cidades, e particularmente as capitais políticas, desde o século XVII vinham sofrendo este processo de centralização política (Hespanha, 1994). O que estava a acontecer à totalidade dos territórios nacionais durante o século XIX, já tinha acontecido antes aos espaços urbanos. Então: engendrou o Estado novos e, especificamente, urbanos dispositivos de controlo? Existiram, de facto, medidas de governo territorial especificamente direccionadas para as cidades. E isso aconteceu porque existiu vontade política para o fazer, mas também porque os efeitos do processo de urbanização obrigavam o Estado a encontrar respostas para problemas que só então, e só nas cidades, se colocavam. A polícia, nos moldes em que se desenvolveu a partir do século XIX, foi um processo exclusivamente urbano de territorialização do poder do Estado.

35 Olhemos para o caso de Lisboa para compreendermos mais detalhadamente como é que a polícia constituiu uma forma específica de territorialização, percebendo assim sua relação de proximidade com a rua. Em 1867 eram criados os Corpos de Polícia Civil de Lisboa e do Porto. Apesar de na mesma altura ter sido prevista a criação de Guardas Campestres, apenas em 1910 as zonas rurais de Portugal teriam direito a uma força policial rural, a Guarda Nacional Republicana. Até lá, manter-se-iam as polícias de Lisboa e Porto, e seriam progressivamente criadas polícias urbanas nas capitais de Distrito. Como é normalmente assinalado, Portugal sofre de uma macrocefalia em relação a Lisboa. Também em relação à polícia era Lisboa que verdadeiramente interessava, sendo as outras organizações reproduções menores do exemplo Lisboeta. Ao longo do tempo a polícia de Lisboa mudou algumas vezes de nome: Polícia Civil até 1910, Polícia Cívica de Lisboa entre 1910 e 1927 e Polícia de Segurança Pública desde 1927. No entanto, é necessário frisar, a substância da organização permaneceu inalterada, ou melhor, as mudanças registaram-se em processos mais longos no tempo, não dependendo da mudança de designação. A polícia de Lisboa, seguindo o modelo internacional, dependia do governo central, era uma estrutura hierárquica, controlada burocraticamente, com esquadras (em inglês utilizam-se as expressões police station ou precincts) que dividiam o espaço da cidade em zonas, composta por homens fardados que percorriam em patrulha as ruas da cidade.



Polícia em Patrulha - Início século XX - Joshua Benolie

36 Desde o início, as funções policiais foram extremamente amplas. Citando o regulamento do corpo policial, vemos como ao polícia era pedido que executasse acções bastante diversas:

37 “Aos Guardas compete: 1º Rondar constantemente de dia e de noite, durante as horas de serviço que lhes tocarem, as ruas, praças e travessas do giro que lhes for designado (...), evitando pendências e escândalos, e sobretudo protegendo eficazmente a segurança das pessoas e da propriedade, e os mais direitos do cidadão; 2º Vigiar muito particularmente as reuniões públicas, observando as formalidades legais; 3º Impedir o porte e uso de armas proibidas; 4º Reprimir a mendicidade pelas ruas e praças públicas, e não consentir ajuntamentos que possam perturbar ou embaraçar o trânsito; 5º Impedir que as mulheres públicas façam má vizinhança ou causem escândalo; 6º Evitar que nos passeios, mercados, teatros, á saída e entrada dos templos e nos demais sítios (...), haja atropelamentos ou se dificulte o trânsito público; 7º Não consentir que carruagens, cavaleiros, vendedores ambulantes, aguadeiros e quaisquer pessoas que conduzam objectos volumosos ou de peso, transitem pelos sítios que lhe são vedados ou atropelam as pessoas que andam a pé; 8º Admoestar os condutores de animais de carga ou de transporte para os não maltratarem (...). Devem proceder contra aqueles que obrigam os animais a conduzir cargas visivelmente superiores ás suas forças; 9º Vigiar os vadios e pessoas de mau procedimento; 10º Acudir aos incêndios e adoptar as providências convenientes; 11º Prestar [auxílio] ás autoridades judiciais, administrativas e militares; 12º Prestar as informações que lhes forem pedidas; 13º Dar parte diária de todos os acontecimentos extraordinários e criminosos; 14º Solicitar do chefe ou requisitar directamente, o auxílio da força armada; 15ª Autenticar as transgressões de posturas e regulamentos municipais; 16º Vigiar os indivíduos que se tornem suspeitos a fim de prevenir os crimes que porventura premeditem; 17º Acompanhar ao posto policial mais próximo as crianças abandonadas ou perdidas; 18º Prestar os primeiros socorros aos feridos, alienados ou embriagados que encontrarem; 19º Fechar as portas das escadas que encontrarem abertas depois da hora de recolher⁷.

38 Reflectindo dinâmicas que, de uma forma geral, ocorriam em todo o mundo do trabalho, também dentro da organização policial ocorreram processos de especialização. Este movimento foi o resultado tanto da própria prática policial como de políticas programadas. Uma reforma da polícia, em 1893-1894, estabeleceu três grandes áreas: investigação criminal, administrativa e segurança pública. A investigação criminal, como o próprio nome indica, estava encarregue de investigar os crimes cometidos, colectando provas e identificando os suspeitos. Este serviço era dirigido por um magistrado judicial, facto que constituiu uma fonte de inúmeras quezílias entre as chefias policiais. Ao apoiar-se em técnicas científicas, este ramo de polícia vai ao longo dos anos autonomizar-se de forma vincada da restante organização policial. A secção administrativa tinha um mandato relacionado com questões de segurança sanitária e alimentar. Era um tipo de serviço fortemente burocrático, com a produção de relatórios e registo de expediente. Finalmente, a segurança pública era a secção territorial por excelência. Abarcava o grosso dos recursos humanos disponíveis, tendo nas esquadras e nos polícias fardados a base da sua estrutura. Ao longo das quatro décadas seguintes, estas três áreas digladiaram-se dentro da polícia de Lisboa. Este processo interno resultou, devido a jogos de poderes e à própria natureza das funções de cada uma das divisões, em fusões (a segurança pública com a administrativa) e em dissensões institucionais (o caso mais evidente foi a investigação criminal)⁸.

39 Era, então, a Segurança Pública que o comum habitante da cidade percepcionava como sendo a polícia. Era ela que lidava com a pequena criminalidade e com a violência quotidiana interpessoal que tantas apreensões causavam nas elites. Mas era também ela que fazia sobressair a dimensão de serviço público do trabalho policial que tem sido indicada em diversos estudos (Punch, 1973). Aspectos como o transporte de doentes para os hospitais ou a vigilância sobre incêndios em habitações eram serviços policiais que surgiram mais por pedidos das próprias comunidades do que por uma política estatal expressa. Estas dinâmicas na construção do mandato policial, que o sociólogo americano Michael Lipsky designou de *Street-Level Bureaucracy*, sustentavam-se na tensão entre aquilo que as elites políticas desejavam e o que as populações urbanas passaram a exigir do Estado. Esta característica decorria de uma forma específica de territorialização da polícia de segurança pública: esquadras e patrulhas. Num modelo que designámos de escalas de proximidade, a polícia

colocava-se, quotidianamente, face a face com o cidadão. E, se isso permitia ao Estado impor de forma mais constante a lei, obrigava-o, também, a responder aos problemas da cidade. Passemos então a analisar o processo histórico destas escalas de proximidade da organização policial.

40 Policiamento comunitário é uma designação que tem preenchido milhares de páginas nos estudos policiais desde os anos 1970. A aproximação entre a polícia e a comunidade policiada tem sido apresentada como o modelo policial do futuro. Mas, tenhamos isto em atenção, este era também o modelo no passado. Em 1867, os 250 polícias de Lisboa foram distribuídos em 12 esquadras. Estas esquadras dividiam o território da cidade em zonas mais pequenas que, em geral, correspondiam aos bairros da cidade. No entanto, aquilo que entendemos hoje, ser uma esquadra – a casa da polícia – não foi um modelo criado num determinado momento, mas, antes, um processo histórico que nos conduziu ao actual modelo. Podemos, assim, falar da construção da esquadra enquanto lugar. Em 1867 as expressões esquadra ou estação policial não remetiam automaticamente para um lugar físico, para um edifício onde se prestavam serviços públicos. Assim, por exemplo, o primeiro mapa das esquadras de Lisboa não continha o sítio onde determinada esquadra se iria estabelecer, mas as ruas que pertenciam a determinada esquadra. A noção de esquadra remetia sobretudo para uma zona da cidade. Com o tempo as esquadras, cada vez mais com uma noção de edifício público, foram ganhando importância no seio da estrutura policial. Algumas passaram a albergar presos, embora a maioria fosse concentrada num só local. Os habitantes da cidade passaram a deslocar-se à esquadra do seu bairro para requerer os serviços da polícia (fazer uma queixa, pedir o transporte de um doente, pedir um atestado de pobreza que lhes permitia aceder a determinados subsídios etc.). A sua importância cresceu também nas questões relacionadas com o funcionamento interno da polícia. Ao longo dos anos os procedimentos policiais passaram a exigir a circulação de cada vez mais papel. A esquadra constituiu-se então como lugar onde as acções de escrita da burocracia tinham lugar.

41 Na hierarquia interna, o posto de chefe de esquadra era de vital importância. Os chefes de esquadra respondiam directamente ao Comissário Geral. Eram eles que instruíam os polícias e controlavam sua disciplina. Ao assumirem o comando de uma determinada esquadra eles tinham o poder de definir políticas locais (no sentido do bairro) de policiamento. Isto é, se eles eram um elo na cadeia hierárquica, e por isso tinham de obedecer ordens que recebiam de cima, estavam, contudo, numa posição em que podiam engendrar práticas policiais que melhor se adaptassem à zona da cidade em questão⁹.

42 O número de esquadras foi aumentando progressivamente. Em 1930 se situava em volta das trinta, acompanhando, portanto, o crescimento da cidade. Fisicamente, as esquadras passaram a estar mais visíveis ao cidadão. Nos primeiros anos elas eram casas de habitação alugadas, pequenas e insalubres, mudando frequentemente de local. Depois as chefias policiais preocuparam-se em melhorar suas condições, tornando-as mais visíveis aos habitantes da cidade. A ocupação de antigos conventos religiosos permitiu melhorar as condições físicas das esquadras policiais (só no regulamento de 1894 ficou estabelecido que a porta da frente deveria, no cimo, possuir uma placa a dizer Polícia.). Um aspecto, que pode passar por pormenor, mas que atesta de forma significativa a construção social da esquadra de polícia: apenas em 1894 as esquadras passaram a estar abertas 24 horas por dia. Antes dessa data, abriam às oito horas da manhã e fechavam às quatro horas da tarde.

43 Com a criação das modernas forças policiais, a autoridade do Estado adquiriu uma visibilidade quotidiana que em momento algum da história tinha sido conseguida. Chegamos então à unidade mínima da organização policial – a rua. Para nós, que nascemos no século XX, tornou-se um hábito cruzarmo-nos com um polícia apeado ou num carro de polícia. No século XIX, este facto constituiu uma enorme inovação na acção do Estado. Ao instituir a patrulha como serviço policial básico, o Estado ganhava presença quotidiana perante os cidadãos, mas, como reverso da medalha, ao fazê-lo nestas condições específicas, perdia o controlo absoluto sobre estes homens investidos com a sua autoridade. Como acentua Michael Lipsky, uma das principais características das Street Level Bureaucracies é a ampla discricionariedade de que gozam os seus agentes. A rua era, também, um campo de escolhas para o indivíduo policial.

Agir ou não agir? Como agir? Apesar de inseridos numa organização, que se preocupou em níveis crescentes com a formação e o controlo do trabalho policial¹⁰, os polícias tinham um amplo poder individual para decidirem eles próprios. A imagem socialmente construída do polícia como juiz de rua tinha uma reprodução real nas práticas policiais (cf. Revista Polícia Portuguesa nº 6 Março / Abril de 1938).

44 Até há bem pouco tempo a polícia de Lisboa era um receptáculo de indivíduos que migravam do campo para a cidade (Vaz, 2004). A polícia representava um emprego que, apesar dos baixos salários, era relativamente seguro. Desta forma, os indivíduos fixaram-se por longos anos na polícia, tomando-a como um emprego para a vida. Se a isto somarmos o facto de se favorecer, dentro da organização policial, uma certa estabilidade nos lugares ocupados por cada polícia, podemos concluir que era relativamente comum o mesmo polícia policial durante anos o mesmo conjunto de ruas¹¹. À streetcorner society (White, 1969) o Estado respondeu com o streetcorner politician (Muir, 1977). Como resultado do poder discricionário detido pelo polícia, a imagem pública oscilou entre extremos. Entre o polícia que “quando não namora medita, e quando não medita namora”, e o hábil Antunes:

45 “Um solitário bípede representando uma instituição, [que] corre, busca, vigia, oculta-se, espiona, captura, repreende, admoesta, ameaça, condena; ele é a ordem, é a força, é a lei, a justiça, o direito. Interroga, inquire, investiga: pergunta a este porque motivo está parado, àquele qual a razão secreta que o determina a passear, corre atrás de um que se lhe torna suspeito por tomar um cabriolé à hora, regressa perseguindo regressa perseguindo outro que subiu à imperial de um ónibus; manda Pulquéria para o Aljube [estabelecimento prisional em Lisboa]; aprisiona Pedro no Governo Civil [local onde se situava o Comissariado Geral da Polícia e onde ficavam os presos]; sepulta Paulo na esquadra policial, e vai continuando sempre a correr e a suar atrás do resto da sociedade que Antunes odeia porque ela anda à solta. Uma vez por mês Antunes descansa dois minutos – um minuto para ler a portaria de louvor que lhe é dirigida, outro minuto para cortar os calos – e recomeça com novo brio”¹² (488-489).

46 Estamos então perante um tipo de organização que privilegiava a proximidade com os cidadãos, através de uma organização por escalas que chegava até ao que era considerado o território mínimo, a rua. Era idéia dominante entre chefias policiais que apenas uma presença visível e constante permitiria uma actuação de facto eficaz. A territorialidade como um dos eixos estruturantes da polícia concretizava-se numa ocupação do espaço em que escalas da organização iam sendo responsabilizadas por unidades territoriais progressivamente menores. A rua e o polícia em patrulha eram a unidade mínima ou, se preferirmos, a unidade base na organização da acção policial.

47 Compreender a relação da polícia com a rua passa então, em primeiro lugar, por identificar o seu duplo sentido. Por um lado, a rua é o objecto da acção policial. Como referia o Comissário Geral da Polícia Cívica de Lisboa em 1914, uma das principais missões da polícia era “desembaraçar o leito das ruas”. Num segundo sentido, a rua deve ser entendida como parte da própria organização policial. Assim, a íntima relação entre polícia e rua era substanciada na principal prática policial – a patrulha – constituindo-se então esta relação numa estratégia de proximidade administrativa, que permitia prevenir e actuar em situações de emergência.

48 Se aos engenheiros e aos médicos cabia encontrar soluções e construir espaços que promovessem a boa circulação, aos polícias competia, em interacção com os cidadãos, tornar efectiva uma circulação eficaz. Os polícias tinham de promover uma relação pacífica entre os diversos actores em circulação. A urbanização fez com que mais gente vivesse em cidades tendo estas, consequentemente, aumentado em tamanho. Mas tratou-se também de um aumento dos movimentos de circulação. Mais gente, mais móvel. Assim, os meios de transporte aumentaram em número e em diversidade. Assistiu-se à difusão dos transportes públicos: primeiros os omnibus, depois os tranways e os eléctricos e, finalmente, os autocarros. As carroças, e demais veículos movidos por cavalos, foram progressivamente substituídas pelos automóveis. No meio desta grande variedade de veículos, os pedestres, a quem a nova cidade não concedia privilégios. Ainda habituados a um espaço público urbano onde circulavam livremente, muitos peões pagaram com a vida as consequências de uma cidade em rápida mudança. Se pensarmos, por exemplo, em ruas sem marcas no pavimento ou sinais

de trânsito, que no caso de Lisboa só surgiram de forma massiva após a 2ª guerra mundial, percebemos o quão fulcral era a acção policial neste domínio.

49 A mudança para uma função circulatória das ruas obrigou a polícia a lidar com os outros usos tradicionais da rua. Actividades como o comércio ambulante ou um leque alargado de sociabilidades viram-se progressivamente confinadas a regras que, ou ordenavam a sua utilização do espaço público, ou as remetiam para espaços privados e semipúblicos. Os moços de fretes, os contratadores de bilhetes de teatro e outras pessoas que tinham a rua como ambiente de trabalho, viram-se alvo de intensa regulamentação estatal e controlo policial. Com o avançar das décadas algumas destas actividades viram-se definitivamente condenadas ao desaparecimento ou a mudarem sua forma de estar na rua. Os moços de fretes passaram a circular em camiões, os vendedores de jornais e os contratadores de bilhetes instalaram-se em quiosques colocados pelo município. Festas e comemorações como, por exemplo o Carnaval, foram alvo de um intenso controlo que eventualmente ditou o seu desaparecimento das ruas da cidade.



Polícia sinaleiro regulando o trânsito de automóveis

Conclusão

50 A rua é ainda um objecto incerto para todas as ciências sociais. De facto, parece não existir uma perspectiva teórica e metodológica consensual, capaz de englobar e sistematizar a multiplicidade de sentidos que a rua assume consoante o contexto em que o trabalho se insere. Quando abordamos a rua como objecto de estudo uma das principais dificuldades é encontrar um fio condutor onde possamos sistematizar a rua como território, evitando assim os problemas associados aos múltiplos sentidos que “rua” pode tomar.

51 A mudança ocorrida na rua e no seu estatuto enquanto espaço público é de certa forma paradoxal. A uma afirmação da rua enquanto espaço de todos, corresponde, simultaneamente, um processo que a declara como espaço de ninguém em particular. Duas idéias convêm aqui reter como a sùmula desta mudança no conceito de rua. Por um lado, o lado do Estado, a crescente acção administrativa tinha de obedecer ao respeito pela liberdade individual. A acção do aparelho de Estado contemporâneo não pode ser dissociada do ideal liberal das garantias individuais e da protecção e respeito da propriedade, que o Estado devia respeitar e promover¹³. Por outro, este processo ocorreu num espectro social abrangente de uma cultura da mobilidade como traço distintivo de modernidade urbana. É na confluência destas duas idéias que se definirá a acção do Estado no que respeita ao traço e aos usos da rua.

52 A mudança na funcionalidade oficial das ruas – de uma ampla variedade de actividades para uma quase exclusiva função circulatória – acontece a partir do século XIX. Neste processo o Estado assume um papel fundamental. Mas o Estado não era, e não é, um bloco uno e sólido. Ao invés, incorpora diferentes serviços que actuam segundo abordagens também elas diversas. O poder dos engenheiros e dos médicos sustentou-se num saber técnico consolidado ao longo as décadas. Pelo contrário, o poder dos polícias sustentou-se num tipo de organização específico que aproximava o Estado das rotinas quotidianas dos habitantes da cidade. Mas mais do que um poder impositivo, o poder policial, neste contexto de transformação dos usos da rua, deve ser entendido como um poder negociado – uma negociação quotidiana da ordem. Se tanto engenheiros como médicos actuavam numa vertente de planificação, em que a execução não contemplava, normalmente, uma interacção directa com os habitantes da cidade. Os polícias, pelo contrário, baseavam a sua actuação na interacção quotidiana com os cidadãos, quer nas ruas, quando da patrulha, quer, de forma crescente, nas esquadras quando solicitados pelos próprios cidadãos.

- 53 Em relação à polícia tento explorar a hipótese de o mandato policial não ser exclusivamente uma determinação política e organizacional. Tratando-se antes de um jogo de poder e negociação, onde estes dois planos têm uma importância fulcral, mas em que as condições económicas, sociais e geográficas são também factores determinantes. Neste contexto, argumentei que o significado de “segurança pública” remetia mais para a regulação de comportamentos sociais no espaço público urbano, do que obrigatoriamente para comportamentos criminais.
- 54 O desafio parece residir, agora, no descortinar das cartografias de cada cidade. Isto é: se parece correcto afirmar que as ruas se padronizaram num modelo de circulação, isso não significa que todas as ruas da cidade tenham seguido este modelo. Entre o rebuliço do centro da cidade e os calmos bairros habitacionais, persistiram, de forma inteiramente legal ou informalmente consentida pelas autoridades, usos da rua que não se encaixaram na função circulatória da rua.

Bibliografia

- BALDWIN, Peter C. (1999), *Domesticating the Street: the reform of public space in Hartford 1850-1930*, Columbus: Ohio State University Press
- BERLIERE, Jean-Marc (1999), *Monde des Polices en France*, Paris : Editions Complexe.
- BRETAS, Marcos Luiz (1995), *A Guerra das Ruas: Povo e Polícia na Cidade do Rio de Janeiro*, Rio Janeiro: Arquivo Nacional.
- BRETAS, Marcos Luiz (1997), *Ordem na Cidade. O exercício quotidiano da autoridade policial no Rio de Janeiro, 1907-1930*, Rio de Janeiro: Rocco.
- CLAVAL, Paul (1979), *Espaço e Poder*, Rio de Janeiro: Zahar Editores.
- DAVIS, Mike (1992), *City of Quartz: excavating the future in Los Angeles*, New York: Vintage.
- DENYS, Catherine (2003), *La Territorialisation policière dans les villes aux XVIII*, in *Revue d'Histoire Moderne & Contemporaine*, 50, 1, pp. 13-25.
- DIOGO, Maria Paula, MATOS, Ana Cardoso (2004), *Jogos de Identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses*, in HEITOR, Manuel, et. al. *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no século XX*, Lisboa: D. Quixote, vol. I, pp. 189-199.
- EMSLEY, Clive (1996), *The English Police: a political and social history*, London: Longman
- FYFE, Nicholas R. (1991), *The Police, Space and Society: The Geography of Policing*, *Progress in Human Geography*, 15,3, pp. 249-267.
- FARIA, José Alberto de (1934), *Administração Sanitária*, Lisboa: Ministério do Interior / Imprensa Nacional de Lisboa
- FOUCAULT, Michel (2004), *Sécurité, Territoire, population*. London : Gallimard/Seuil.
- GARNEL, Rita (2002), *A Loucura da Prostituição*, in *Themis*, III, 5, pp.139-158
- GOMES, Bernardino António (1871), *O esgoto, a limpeza e o abastecimento das águas em Lisboa*, Lisboa: Typ. Da Academia Real das Sciencias.
- GARNEL, Rita (2003), *O Poder Intelectual dos Médicos*, *Revista de História das Ideias*, 24, pp.213-253.
- GONÇALVES, Cândido Gonçalo Rocha (2007), *A Construção de Uma Polícia Urbana, Lisboa 1890-1940*, Tese de Mestrado em Sociologia, Lisboa: ISCTE.
- HERBERT, Steve (1997), *Territoriality and the Police*, in *Professional Geographer*, 49,1, pp.86-94
- HESPANHA, António M. (1994), *As Vésperas do Leviathan. Instituições e Poder Político, Portugal séc. XVII*, Coimbra: Almedina.
- HESPANHA, António M. (2005), *O Direito Administrativo como emergência de um Governo Activo*, in *Revista de História das Ideias*, 26, pp. 119-159.
- JACOBS, Jane (1961), *The Death and life of Great American Cities*, New York: Random House.
- JOYCE, Patrick (2003), *The Rule of Freedom. Liberalism and the Modern City*, London: Verso
- LEFEBVRE, Henri (1991), *The Production of Space*, London: Wiley
- LIPSKY, Michael (1980), *Street-Level Bureaucracy: Dilemmas of the individual in public services*, New York, Russel Sage Foudation.
- LISBOA, Maria Helena (2002), *Os Engenheiros em Lisboa. Urbanismo e Arquitectura (1850-1930)*, Lisboa: Livros Horizonte.
- MCSHANE, Clay, (1994), *Down the Asphalt Path: The Automobile and the American City*, New York: Columbia University Press.
- MCSHANE, Clay, (1999), *The Origins and Globalization of Traffic Control Signals*, *Journal Urban History*, 25, 379-404
- MONKKONEN, Eric H. (1981), *Police in Urban America, 1860 – 1920*, Cambridge: University Press
- MUIR, William Ker (1977), *Police: Street Corner Politicians*, Chicago: Chicago University Press
- OLIVEIRA, Luísa Tiago (1992), *A Saúde Pública no Vintismo*, Lisboa: João Sá da Costa
- PAES, Miguel Carlos Correa, *Melhoramentos de Lisboa e Seu Porto*, Lisboa: Typ. Universal, 1883-1884, vol.1, pp. 407-435.

- PEZERAT, P. J. (1865), *Mémoire sur les Études D'Améliorations et Embellissements de Lisbonne*, Lisbonne : Imprimerie Franco – Portugaise.
- PUNCH, Maurice, NAYLOR, Trevor (1973), *The Police: a social service*, in *New Society*, May, 358-361
- RIBEIRO, Orlando (1994), *A Rua Direita de Viseu*, in RIBEIRO, Orlando, *Opúsculos Geográficos*, V Volume Temas Urbanos, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. [originalmente publicado em *Geographica*, 16, 1968, pp.4-63]
- RODRIGUES, Teresa (1995), *Nascer e Morrer na Lisboa Oitocentista. Migrações, mortalidade e desenvolvimento*, Lisboa: Edições Cosmos.
- SENNETT, Richard (1976), *The Fall of Public Man*, London: Faber and Faber.
- SILVA, Álvaro Ferreira da (1994), *Modos de Regulação da Cidade: A mão visível na expansão urbana*, Penélope, 13
- SILVA Álvaro Ferreira da (2001), *Ideais Oitocentistas de Modernização Urbana. O embelezamento como projecto (1858-1891)*, in PINHEIRO, Magda, BAPTISTA, Luís V., VAZ, Maria João (coords), *Cidade e Metrópole: centralidades e marginalidades*, Oeiras: Celta Editora.
- SPENCER, Elaine Glovka (1992), *Police and Social Order in German Cities*, Dekalb: Northern Illinois University Press.
- STEEDMAN, Carolyn (1984), *Policing the Victorian Community. The Formation of English Police Forces, 1856-80*, London: Routledge.
- THALE, Christopher (2004), *Assigned to Patrol: neighbourhoods, police and changing deployment practices in New York city Before 1930*, in *Journal of Social History*, 37, 4.
- THALE, Christopher (2007), *The Informal World of Police Patrol. New York City in early twentieth century*, in *Journal of Urban History*, 33:2, pp. 183-216.
- VASCONCELOS, J. Leite (1927), *De Terra em Terra*, Vol. I, Lisboa
- VAZ, Maria João (2004), *Atitudes Populares e Repressão Policial da Criminalidade em Lisboa (1880-1910)*, in *Direito e Justiça*, Vol. Especial, pp.47-67.
- WINTER, James (1993), *London's Teeming Streets 1830-1914*, London: Routledge
- WHITE, William Foote (1969), *Streetcorner Society*, Chicago: Chicago University Press
- WILLIAMS, Alan (1979), *The Police of Paris 1718-1789*, Baton Rouge: Louisiana State University Press.

Notas

- 1 O projecto se intitulava “A Cidade e a Rua: uma aproximação etnográfica à vida urbana” e foi coordenado pela Prof. Doutora Graça Índias Cordeiro, com financiamento da Fundação Ciência e Tecnologia do Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior [CIES/FCT POCI/ANT/57506/2004].
- 2 Lei de 31 de Dezembro de 1864, *Diário de Lisboa* nº 10, 13 de Janeiro de 1865. Esta lei, da responsabilidade do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, estava incluída num extenso programa legislativo relativo aos diferentes meios de comunicação. O ministro, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, era “o paradigma da figura do engenheiro civil que emerge na segunda metade do século XIX, que percepciona e dá a ver a sua profissão numa dimensão de intervenção activa na sociedade: o engenheiro tem um papel social, na medida em que a sua acção é insubstituível no desenvolvimento das estruturas materiais associadas ao progresso e ao bem-estar, e “objectualiza-se” como promotor da modernidade” (Diogo, Matos, 2004).
- 3 Em Lisboa, assim como no resto do país, ainda existem hoje diversas ruas com a designação de “Direita”. Para o caso do Brasil, Orlando Ribeiro dá-nos os exemplos da, hoje, Rua do Chile em Salvador e da Rua 7 de Setembro no Rio de Janeiro.
- 4 A principal associação de automobilistas, o Automóvel Clube de Portugal, foi por longos períodos presidida por engenheiros. Esta associação fez ao longo dos anos inúmeras campanhas de pressão política para que aumentassem as condições de supremacia dos automobilistas nas ruas de Lisboa.
- 5 As prostitutas legalmente registadas passavam a ser designadas por “toleradas”.
- 6 Sobre a polícia inglesa ver Emsley (1996) e Steedman (1984); na restante Europa, o exemplo alemão foi abordado em Spencer (1992), o francês em Berliere (1999). O caso norte-americano encontra-se magnificamente sintetizado, num dos clássicos dos estudos policiais, em Monkkonen (1981). Para o Brasil consulte os trabalhos de Marcos Luiz Bretas (1995; 1997).
- 7 Regulamento Geral e Disciplinar do Corpo de Polícia Civil de Lisboa, art. 27º – Abril de 1894.
- 8 Não posso, por razões de espaço mas também porque não se enquadra nos objectivos deste artigo, aprofundar a análise destas dinâmicas internas da organização policial. Remeto para a minha tese de mestrado, onde este assunto se encontra desenvolvido. Cf. Gonçalves (2007).
- 9 Sobre a definição de tipos de policiamento consoante as zonas da cidade, analisando o exemplo do controlo da mendicidade em Lisboa cf. Gonçalves, 2007.

10 Na minha tese de mestrado analiso dois tipos de controlo do trabalho policial: a tecnologia e a burocracia. (Cf. Gonçalves, 2007).

11 É muito difícil documentar empiricamente esta situação, apesar de ter sido uma imagem muito difundida pelas chefias policiais. Na minha pesquisa consultei as ordens de serviço diárias e posso afirmar que em determinados períodos esta situação ocorreu de facto. Christopher Thale (2004, 2007) chegou, com uma comprovação empírica sólida, a uma conclusão semelhante para o caso da polícia de Nova Iorque

12 QUEIROZ, Eça de, ORTIGÃO, Ramalho, As Farpas: crónica mensal da política, das letras e dos costumes, Estoril: Principia, 2004 [1872], pág. 365.

13 Obviamente os regimes autoritários que tanto Portugal como o Brasil viveram não respeitaram estes direitos. Mas estes são ideais que, ao longo dos últimos dois séculos, se consolidaram socialmente, conseguindo vencer os regimes políticos autoritários.

Para citar este artigo

Referência eletrónica

Gonçalo Rocha Gonçalves, « Para que servem as ruas? A acção do Estado na transformação dos usos do espaço público urbano (séc. XIX - XX) », *Ponto Urbe* [Online], 2 | 2008, posto online no dia 30 Dezembro 2008, consultado o 30 Dezembro 2015. URL : <http://pontourbe.revues.org/1906> ; DOI : 10.4000/pontourbe.1906

Direitos de autor

© NAU
