

PLANEJAMENTO URBANO

## O bonde e a cidade: os caminhos da sociabilidade

**Clara Natalia Steigleder**

*Socióloga, doutora em Planejamento Urbano e Regional, professora na Universidade Federal de Pelotas na área de Tecnologia em Transporte Terrestre.  
E-mail: natalasteigleder@gmail.com*

**Célia Ferraz de Souza**

*Arquiteta, doutora em Planejamento Urbano e professora da UFRGS, coautora  
E-mail: cfrsouza@terra.com.br*



O bonde foi no Brasil da época uma escola de tolerância: tolerância de ideias e tolerância social.<sup>1</sup>

Durante muito tempo os deslocamentos foram balizados pela escala humana e o uso de animais era o que permitia, mesmo com longas viagens, explorar territórios, conquistar espaços e realizar trocas. Com o desenvolvimento dos meios de transporte algumas dimensões da vivência do urbano, como aproximar pessoas, transportar bens e mercadorias, estabelecer relações sociais, ganharam uma proporção muito maior. Este artigo analisa como, no contexto das transformações pelas quais as cidades brasileiras passaram no seu processo de urbanização, no início do século XX, insere-se o desenvolvimento dos transportes, principalmente os coletivos. Atualmente sua importância está relacionada com a sustentabilidade econômica e ambiental da vida nas cidades. Entretanto, além de tratar da expansão física das cidades, esta análise enfatiza a importância do transporte coletivo - no caso, o bonde - do ponto de vista social. Durante as viagens ampliavam-se as formas de sociabilidade, contribuindo para uma mudança qualitativa do ponto de vista das relações estabelecidas na circulação.

Nos bondes, da mesma forma que em outros lugares públicos, as pessoas de alguma forma se desenvolviam como seres que passavam a coabitar espaços de uma cidade que estava se modernizando e que requeria deles uma habilidade maior para viver em sociedade. A riqueza dos bondes reside justamente no fato de que sua contribuição para a inserção do indivíduo na cidade moderna está

1. FREYRE, Gilberto. *Sociologia do bonde*. In: STIEL, Waldemar. *História do transporte urbano no Brasil - bondes e trólebus*. 1984, p. 62.



relacionada tanto a uma dimensão física quanto social, sendo que as duas juntas estão vinculadas a um processo de individualização crescente por parte do indivíduo.

Embora esta análise apresente aspectos presentes no processo de expansão da maioria das cidades brasileiras, o recorte espacial do estudo é a cidade de Porto Alegre entre 1890 e 1945, no espaço urbano que as linhas de bonde foram aos poucos demarcando. A escolha por este recorte temporal deu-se pela importância que teve este período no processo de modernização da cidade, especialmente na área de transporte, com a organização da circulação viária, a consolidação dos eixos de extensão e a construção de novas vias arteriais.

### DA CHARRETE AO BONDE: AS CIDADES AMPLIANDO SEUS LIMITES FÍSICOS

A Revolução Industrial possibilitou que, a partir do século XVIII, grandes avanços ocorressem nos meios de transporte. Isto porque o incremento na produção de mercadorias, com a necessidade de escoar a produção, evidenciou a precariedade do sistema de transportes da época. No Brasil, o regime escravocrata utilizava os escravos para o transporte, os chamados “bestas humanas”, formados por negros, índios e mamelucos. Eram eles que transportavam pessoas, alimentos e metais preciosos pelo país afora. Segundo Da Matta, essa presença maciça de escravos usados como máquina ou animal de carga e de transporte foi um dos fatores que contribuíram para atrasar o uso de motores e instrumentos mecânicos.

No Brasil arcaico, tudo era feito por escravos – substitutos de carros, veículos, esgotos, canos e máquina a vapor. A sociedade era vagarosa e a relação entre espaço e tempo, que na equação newtoniana determina velocidade, simplesmente não era destaque nos cálculos de comércio ou no transporte, o que conduziu, tal como em Portugal, a um incrível descaso em relação à construção de estradas, condição básica para o progresso. Nesse sistema, o bonde puxado a burro, a carruagem e o carro de boi foram contemporâneos e substituíram gradualmente o transporte individual nas cadeirinhas.<sup>2</sup>

No final do século XIX, antes do aparecimento dos bondes elétricos, a população menos abastada das cidades andava a pé e a cavalo, e quem podia pagava um carro de aluguel - na época charretes movidas a tração animal - ou diligências. Na história do transporte coletivo no Brasil, antes dos bondes puxados por burros, em algumas cidades circularam as maxambombas. Eram parecidas com o bonde puxado a

2. DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. 2010.

burros, mas mais simples, barulhentas e instáveis. As primeiras cidades a utilizarem este tipo de serviço foram Rio de Janeiro em 1859 e Salvador em 1860. Em Porto Alegre este serviço teve início em 1865.<sup>3</sup> Como trafegavam em trilhos de madeira, os descarrilamentos eram frequentes, causando vários transtornos para os passageiros. A passagem era cobrada conforme o poder aquisitivo do usuário e variava de viagem para viagem. Transportava em torno de 20 passageiros.

Figura 1

Segundo informações coletadas no Museu Memória Carris de Porto Alegre é possível que esta imagem seja de uma maxambomba. Não há registros seguros deste tipo de transporte, sabe-se apenas que era muito parecido com um bonde puxado a mula.



Fonte: Museu Memória Carris.

Concomitantemente com as maxambombas, por volta de 1870, os bondes a tração animal começam a circular na maioria das capitais brasileiras. Em Porto Alegre o primeiro bonde a tração animal entrou em circulação em 1873 na linha Menino Deus, causando um verdadeiro alvoroço no dia de sua inauguração. A expectativa de que os novos carros da recém criada Companhia Carris de Ferro Porto Alegrense melhorassem bastante a qualidade do transporte urbano na cidade era grande. Em 1888, Porto Alegre já contava com quatro linhas de bondes a tração animal: Menino Deus (via João Alfredo e via Venâncio

3. OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.



Aires) Caminho Novo e Partenon. Era a cidade se expandindo para as suas regiões. Com o centro histórico consolidado, era o momento de expandir as moradias ao longo das principais vias de acesso. Entretanto, como o trabalho estava concentrado no centro, obrigava a maior parte da população ao trajeto diário do núcleo-origem.<sup>4</sup>

Segundo Pesavento, duas contribuições dos meios de transporte foram fundamentais para o crescimento urbano: uma está relacionada à expansão da cidade e a outra, à ideia de regularidade que começa a aparecer tanto no alinhamento das ruas como na implantação de jardins e praças públicas. Ou seja, o desenvolvimento dos transportes, aliado ao aparecimento da energia elétrica, provocou diversas mudanças no uso das ruas: a regularização e o alinhamento das fachadas, uma maior circulação na área do comércio, e começam a ser construídos prédios destinados somente a esse fim. Com isso, ocorre uma separação do espaço privado do espaço do trabalho. Há um incremento também no número de equipamentos urbanos para poder dar conta desses novos serviços, como abrigos, postes de luz etc., provocando mudanças no aspecto e uso das ruas, que se tornam mais variados e dinâmicos.<sup>5</sup>

Em relação à expansão das cidades, Araújo<sup>6</sup> analisa que os bondes tiveram um duplo papel a partir de 1870: atender a uma demanda já existente e estimular a procura por novas áreas, facilitando a acessibilidade até locais de pouco interesse da população. Do ponto de vista socioeconômico, a autora observa que no Rio de Janeiro, até 1906, os bondes eram mais utilizados por pessoas que moravam em bairros de classe média e alta, como Botafogo, Jardim Botânico, Lagoa, Tijuca e Andaraí, e o trem por pessoas com menor renda. Em Porto Alegre não foi diferente:

Porto Alegre cresceu em torno dos trilhos. O desenvolvimento da cidade, a abertura de novas ruas e loteamentos foram determinados pela implantação das linhas de bonde. Os interesses da empresa e dos proprietários de terras eram comuns. Os trilhos eram direcionados para determinadas áreas, que transformariam em loteamento. As terras eram doadas para as aberturas de vias e o transporte instituído logo a seguir.<sup>7</sup>

Embora seja possível considerar que os bondes tenham sido o primeiro transporte coletivo “de massa” para a época e compartilhado por pessoas de diferentes classes sociais, Araújo<sup>8</sup> chama a atenção para

4. OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

5. PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2008.

6. ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993.

7. CARRIS (org.). *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

8. ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993.

uma acentuação das diferenças sociais no processo de urbanização das cidades, uma vez que a ampliação da malha urbana teria suscitado a estruturação estratificada do espaço social, contribuindo para a separação física entre ricos e pobres.

A autora observou também que no Rio de Janeiro, ainda na época do Império, havia bondes apelidados de “bagageiros”, cujas principais características eram o valor da passagem reduzido e que se podia viajar nele descalço, carregando trouxas de roupas ou cestos de verduras. Em 1889, surgiu o bonde “caradura” ou “taioba”, maior e mais confortável, mas ainda assim com os mesmos princípios do anterior; a diferença era que a bagagem tinha que ser depositada no centro do veículo. Esses eram os bondes populares.<sup>9</sup> Os bondes da elite carioca, apelidados “ceroulas”, surgem em 1900 e transportavam famílias ilustres, normalmente para alguma sessão de teatro. Eram veículos mais confortáveis, adornados, tapete no chão e bancos cobertos com capas de brim branco, “amarrados por cadarços, à semelhança da peça íntima do vestuário masculino de época”.<sup>10</sup> Como esses bondes faziam os trajetos dos teatros, os outros carros deixaram de passar por eles, obrigando a população menos abastecida a utilizar os “ceroulas”. Segundo Araújo, isto causou uma série de protestos por parte dos que não podiam pagar o valor da passagem:

A desigualdade social acentuada pelos serviços de transporte revoltava a população, que reagia em massa de forma mais ou menos pacífica contra o que julgava arbitrário, o que nem sempre ocorria diante de atos políticos ou de medidas econômicas tomadas pelo governo.

O bonde, em especial, era um serviço extremamente valorizado por famílias de diferentes setores da sociedade.<sup>11</sup>

Apesar de não se constituírem como espaços totalmente democráticos, a autora também destaca a importância dos bondes como elementos de interação social, uma vez que reuniam nas viagens diferentes tipos sociais, desde políticos, funcionários públicos, operários, jornalistas, advogados, enfim, uma gama diversificada de pessoas e categorias sociais: “no Rio de Janeiro, como em Washington, D. C., um senador podia sentar-se ao lado de um operário. Em ambas as cidades, além da função de meio de transporte, andava-se de bonde por prazer”.<sup>12</sup>

Diferentemente de outros espaços da vida cotidiana, os bondes, além de integrar os espaços urbanos e expandir a cidade, suscitaram emoções na população. Araújo cita como exemplo um escrito de Machado

9. *Idem.*

10. *Ibidem*, p. 291.

11. *Ibidem*, p. 293.

12. ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993, p. 294.



www.antp.org.br

de Assis sobre o sentimento de um motorneiro ao conduzir um bonde elétrico no Rio de Janeiro:

Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu bonde, com grande ar de superioridade. Posto não fosse feio, não eram as prendas físicas que lhe davam aquele aspecto. Sentia-se nele a convicção de que inventara, não só o bonde, mas a própria eletricidade.<sup>13</sup>

No imaginário das pessoas o andar de bonde se tornava, em alguma medida, a experimentação da modernidade. Esse imaginário está relacionado ao simbolismo presente na criação das máquinas, dos artefatos técnicos. Este simbolismo, que possibilita a sua reprodução, determina um estilo de vida social no qual estes símbolos da modernidade – e os transportes são um deles – passam a interferir de maneira contundente na conformação da vida social nas cidades. Conforme Sávio isto ocorre porque os artefatos técnicos estão inseridos em vastas redes de conhecimento e controle, sendo dentro delas que se desenvolvem como força impulsionadora da ciência e da tecnologia e de uma forma de vida considerada civilizada. Esta seria a dupla natureza dos artefatos técnicos: tecnocientífica e social, envolvendo tudo e todos, criando inclusive um imaginário social no qual estes símbolos da modernidade ganham uma relevância para além de sua utilidade.<sup>14</sup>

Atualmente esse sentimento de emoção em relação ao transporte por ônibus, se existe em alguns lugares, certamente não possui o alcance que os bondes tiveram. Isto porque mesmo não respondendo, enquanto política pública, aos princípios democráticos da convivência social, os bondes constituíram-se como espaços nos quais estes princípios estavam de alguma forma sendo desenvolvidos. É a partir desta formulação que os bondes, enquanto um meio de transporte, passam a ter um papel importante no processo de modernização das cidades, não apenas do ponto de vista material, da expansão do espaço urbano, mas também como dimensão social e filosófica, pois carregaram consigo um ideário de modernidade. Este ideário está presente, por exemplo, no sentimento de orgulho e prazer que o bonde, enquanto um símbolo da modernidade, despertava nas pessoas.

No transporte, a questão da eficiência e da otimização do tempo e do espaço aparecem como referência de qualidade. Sua utilização, número de viagens, segurança viária são temas que desafiam o poder público na busca de soluções eficientes. Alguns estudos têm contribuído na área da engenharia de transportes ampliando a visão sobre a viagem em si, passando a considerar que viajar também representa a possibili-

13. *Conto de Machado de Assis publicado na Gazeta de Notícias em 12.3.1911, s. p. Apud: ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de, op. cit., p. 293.*

14. *Sobre a influência dos artefatos técnicos na sociedade ver: SÁVIO, Marco Antônio C. A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. 2002.*

lidade da participação dos indivíduos em diferentes atividades, como leitura, trabalho, cultura, diversão. Esses estudos consideram que, mesmo sendo o transporte uma atividade meio, é importante considerar a possibilidade de que o tempo de viagem possa ter uma utilidade positiva para o indivíduo e a sociedade.<sup>15</sup>

Vasconcellos<sup>16</sup> propõe, a partir de uma visão sociopolítica da circulação urbana, ampliar o entendimento sobre a circulação, analisando que, além de se constituir como uma atividade meio, possibilitando o acesso a diferentes espaços (trabalho, lazer, estudo etc.), seria também uma atividade fim. Esta perspectiva é particularmente interessante por dois motivos: primeiro por estar muito pouco presente no pensamento e nas definições que pautam as políticas públicas na área de trânsito e transporte e, por isso mesmo, entende-se que é importante reforçá-la a partir da elaboração de estudos com essa perspectiva de análise. Segundo, porque analisar a circulação e o transporte como atividade fim incita a olhar para as interações que ocorrem entre indivíduos ao circularem e destes com o espaço a sua volta como relações sociais estabelecidas num determinado tempo e lugar, permeadas, portanto, pelas características sociais e políticas da sociedade. Entende-se que esta perspectiva de análise sobre o transporte e a circulação amplia a visão sobre o caráter mutável dessas atividades, o que possibilita pensar em alternativas reais de mudanças no sentido de relações mais democráticas e equitativas no uso do espaço de circulação.

### A “HABILIDADE DO SOCIAL” COMO DIMENSÃO DA MODERNIDADE

Um dos espaços privilegiados de realização da circulação é o transporte coletivo, daí a importância deste como espaço de sociabilidade. Analisar o transporte coletivo sob a ótica de um espaço no qual podem ocorrer relações horizontalizadas, plurais e democráticas, no qual todos os passageiros estão em iguais condições na escala hierárquica da sociedade, provoca a reflexão sobre dimensões sociais e políticas entranhadas na inconclusa modernidade brasileira.

A sociedade e os indivíduos ganham existência na relação de um com o outro, por isso pode-se afirmar que a sociedade está permanentemente sendo construída e reconstruída pelas interações que cotidianamente ocorrem entre os indivíduos. Para Simmel<sup>17</sup> um traço cons-

15. ORY, D. T. & MOKHTARIAN, P. L. *When is getting there half the fun? Modeling the liking for travel.* *Transportation Research Part A* 39, 2005, p. 97-123.

16. VASCONCELLOS, Eduardo de Alcântara. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo.* 1999.

17. SIMMEL, Georg. *A metrópole e a vida mental.* In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno urbano.* 1976.



www.antp.org.br

tituinte do desenvolvimento dessas interações aparece na forma de sociabilidades. O autor não está em busca de uma interpretação da cidade com o objetivo de desenvolver uma visão analítica da mesma, nem da sociedade, mas, sim, parte de uma perspectiva de análise mais abstrata, a sociabilidade, para construir interpretações que se aproximam do que seriam fragmentos sobre a vida dos indivíduos, sua individualidade, os estímulos que passam a existir na cidade grande e as interações sociais.

A alteração permanente e rápida de estímulos exteriores intensifica os estímulos nervosos do indivíduo que, num processo de diferenciações ao observar as imagens do espaço urbano, desenvolve-se social e psicologicamente. Este exercício cotidiano vivido nas grandes cidades possibilita que o indivíduo vivencie também um processo de individualização que o auxilia a desenvolver uma identidade própria constituída a partir de sua experiência nos diferentes espaços da cidade. Essa perspectiva desenvolvida por Simmel<sup>18</sup> é importante para compreender a relação de interdependência existente entre indivíduos na vida em sociedade e destes com o espaço que habitam.

Assim como a vida na metrópole contrasta profundamente com a vida rural, justamente pela forma como os estímulos exteriores se apresentam para o indivíduo, os diferentes espaços das cidades quando começam a se modernizar também apresentam esse contraste. Nas figura 2 e 3 pode-se observar, nas características urbanísticas e sociais, a diferença entre o arraial e o centro da cidade de Porto Alegre no início do século XX. Na primeira imagem vê-se a av. 13 de Maio, atual av. Getúlio Vargas, que fazia a conexão com o Arraial Menino Deus e era um dos eixos de expansão da cidade nesse período.<sup>19</sup>

Já a rua Voluntários da Pátria era e é atualmente um dos locais mais movimentados de Porto Alegre. No início do século XX caracterizou-se por uma rua de comerciantes e industriais, devido à proximidade com o rio. Ponto de concentração de carretas, esta rua era inicialmente chamada de Caminho Novo, por ter sido o principal eixo de expansão da cidade para a zona norte. Nela foi implantada, em 1874, a primeira linha férrea ligando Porto Alegre a São Leopoldo e, em 1876, a linha foi estendida a Novo Hamburgo, o que possibilitou uma fixação maior de imigrantes alemães nessas cidades. A estação férrea localizava-se na esquina da rua Voluntários com a rua Conceição, onde atualmente funciona um terminal de ônibus.

18. SIMMEL, Georg. *A metrópole e a vida mental.* In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno urbano.* 1976.

19. SOUZA, Célia Ferraz de & MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana.* 2007.

Figura 2

A av. Getúlio Vargas era uma rua de belas mansões habitadas por ilustres industriais e comerciantes da cidade. Para chegar a ela, o bonde tinha que passar pelo riacho numa ponte feita de madeira, substituída por uma de metal em 1903. Nesta foto de 1917 observa-se o bonde da linha Menino Deus fazendo seu trajeto e, ao fundo, a igreja que deu nome ao Arraial.<sup>20</sup>



Fonte: Porto Alegre: uma história fotográfica.

Figura 3

Rua Voluntários da Pátria na década de 1920. Esta rua foi aberta em 1808, ainda na época do Império, com o objetivo de possibilitar o acesso às quintas situadas na margem do rio Guaíba. Ao longe, no final da rua, podem ser vistas as chaminés das fábricas instaladas na região que com o passar do tempo formou o 4º distrito.<sup>21</sup>



Fonte: Museu Memória Carris.

20. FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia histórico*. 1988.

21. FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia histórico*. 1988.



A mudança de um ambiente mais tranquilo e pacato para um mais complexo e movimentado é importante para Simmel, na medida em que a figura central para sua análise é o cidadão, que é diferente do cidadão, uma vez que não necessariamente conhece e exerce seus direitos, e é diferente do transeunte, que muitas vezes anda indiferente ao que acontece a sua volta. O cidadão se aproxima muito da figura do *flâneur*, que numa relação amorosa com a cidade, “ocupa espaços urbanos, desloca-se por seus diversos territórios e estabelece relações de proximidade e distância com outros cidadãos, em contextos específicos e situados”.<sup>22</sup> As discontinuidades presentes nas imagens captadas pelos que andam pela metrópole, somadas ao ritmo e à velocidade da vida moderna, provocam um tipo de experiência totalmente desorientadora. Como afirma Jacobs, as metrópoles são “cheias de desconhecidos”<sup>23</sup> e a experiência, que no campo é mais duradoura e contínua, demanda do homem da metrópole uma intelectualidade maior.

A cidade moderna passa a ser então o lugar do desenvolvimento de sentimentos contraditórios pelo indivíduo que, ao mesmo tempo em que se protege, desenvolve a capacidade de uma maior sociabilidade. Nas palavras de Simmel, “a vida na cidade grande extrai do homem, enquanto criatura que procede a discriminações, uma quantidade de consciência diferente da que a vida rural extrai”.<sup>24</sup> Essa intelectualidade desenvolvida pelo homem tem o objetivo de preservar o indivíduo e adaptá-lo às constantes mudanças características das metrópoles. Isso provoca um distanciamento psíquico, uma atitude de reserva na relação com o outro, ao mesmo tempo em que existe uma maior aproximação corporal.

Assim como o indivíduo fica desorientado, se protege e desenvolve uma atitude de reserva, também por um maior trabalho intelectual, esse mesmo indivíduo se torna mais sensível e desenvolve, inclusive, a capacidade de uma maior sociabilidade. Nessa relação de proximidade e distância, o indivíduo vai construindo suas interações, inclusive com o espaço. Habituar-se às mudanças que ocorrem nos espaços físicos das cidades requer do indivíduo ao mesmo tempo uma atitude de “tolerância e reserva”, de proximidade e distância. Compreender esse exercício social era muito importante para Simmel, uma vez que, segundo Pechman, o conceito de “sociabilidade, com suas idiosincrasias subjetivas e objetivas, era a chave para a compreensão da vida em sociedade”.<sup>25</sup>

22. FRÚGOLI Jr., Heitor. *Sociabilidade urbana*. 2007, p. 7.

23. JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 2009, p. 30.

24. SIMMEL, Georg. *A metrópole e a vida mental*. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno urbano*. 1976, p. 12.

25. PECHMAN, Robert Moses. *Na selva das cidades, um blasé e três voyeurs – Simmel, Hopper, Hitchcock e Vettriano*. In: PECHMAN, Robert Mooses (org.). *A pretensão de Simmel: cultura e subjetividade na metrópole contemporânea*. 2014, p. 87.

Esse jogo inconsciente se transforma numa estratégia de vida, na qual dimensões sociais e individuais estão permanentemente em tensionamento, redefinindo, inclusive, a relação dos indivíduos com dimensões da vida pública e privada. Esse jogo inconsciente ganha amplitude justamente quando a vida na urbe se torna uma experiência desnorteadora quando, como analisa Sennet,<sup>26</sup> a velocidade das transformações em diferentes esferas da vida é, inclusive, responsável por um tipo de ansiedade, sentida no plano individual, mas que tem sua tradução na vida pública. Nesse momento, a atitude de resguardo, de reserva, que as pessoas desenvolvem umas com as outras é necessária para que se desenvolvam as relações de sociabilidade, ou seja, quando é necessária uma separação nítida entre dimensões da vida privada e dimensões da esfera pública. Isso porque para o desenvolvimento da “habilidade do social” é condição que as relações entre os indivíduos sejam impessoais, uma vez que é na esfera pública, e não na privada, e não a partir de questões privadas, que se estabelecem as relações sociais. Nessa perspectiva, a cidade grande transforma-se no “lócus desse tipo de contato para a vida social ativa, o fórum no qual se torna significativo unir-se a outras pessoas sem a compulsão de conhecê-las enquanto pessoas”.<sup>27</sup>

O impulso da sociabilidade é algo além das dimensões concretas que preenchem a vida do indivíduo, como o trabalho, o sentimento de fome, de saciação, de amor, a religiosidade, dimensões que se transformam em formas de sociação quando geram maneiras de estar com os outros e de interagir nos espaços sociais. O conceito de sociação é chave para compreender a concepção de Simmel sobre a relação entre indivíduo e sociedade, uma vez que mais do que formas de associação, para o autor esse conceito está relacionado ao desenvolvimento de relações desprovidas de interesses pessoais, muitas vezes são conflituosas e/ou de subordinação/dominação. Nessa relação social as qualidades pessoais como amabilidade, cortesia, educação, cordialidade, atributos considerados individuais, da personalidade do indivíduo, são menos enfatizados como tais, sendo autorregulados pelo indivíduo a partir do que Simmel denomina “sentido do tato”,<sup>28</sup> marcando os limites dos impulsos individuais e permitindo o desenvolvimento da relação de alteridade. Assim, para Simmel, a primeira condição para que ocorra a sociabilidade é a discrição, pois as pessoas se socializam quando há o resguardo de umas em relação às outras. Quanto mais impessoais as relações, maior a possibilidade de que exista sociabilidade.

26. SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. 2014.

27. *Idem*, p. 414.

28. SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. 2006, p. 65.



www.antp.org.br

Na sociabilidade não entram o que as personalidades possuem em termos de significações objetivas, significações que têm seu centro fora do círculo de ação: riqueza, posição social, erudição, fama, capacidades excepcionais e méritos individuais não desempenham qualquer papel na sociabilidade. Quando o fazem, não passam de uma leve nuance daquela imaterialidade com a qual apenas à realidade é permitido penetrar o artifício social da sociabilidade.<sup>29</sup>

Ao contrário do que pode ser observado na sociedade contemporânea, na qual a vida pública tornou-se uma questão formal e a atitude de reserva e a subjetividade estão cada vez mais “pessoais”, gerando uma ansiedade no indivíduo a respeito de si na relação com o outro,<sup>30</sup> o princípio da sociabilidade na modernidade diz respeito ao que cada indivíduo pode *garantir* ao outro. Essa garantia está relacionada a valores sociáveis como a alegria, a vivacidade, a liberdade, sendo que esta medida deve ser compatível com os valores recebidos por esse indivíduo. O princípio da sociabilidade, portanto, pressupõe que exista uma condição de igualdade entre os indivíduos, uma vez que, para que se desenvolva a sociabilidade, o indivíduo deve despir-se de tudo que é inteiramente pessoal e material, ou seja, “daquilo que a sociação entra previamente como seu material e do qual se despe em sua condição de sociabilidade”.<sup>31</sup>

Como os valores variáveis são estados de espírito, é muito comum que quando se pensa em sociabilidade esta esteja associada a lugares de lazer. Entretanto, os espaços de sociabilidade podem variar conforme o acesso a determinados recursos sociais e econômicos. Nas classes médias e altas geralmente o desenvolvimento da sociabilidade está relacionado ao tempo livre, o tempo de lazer. Entretanto, nas classes populares a sociabilidade pode se desenvolver na rotina do dia-a-dia, ao ir ao mercado fazer compras, buscar as crianças na escola, ir à padaria, andando de ônibus, de trem, nos trajetos percorridos para chegar até eles, nas paradas e terminais. Por isso, o estudo das interações sociais em qualquer época possibilita extrair dimensões essenciais de fenômenos muitas vezes considerados corriqueiros, casuais, como andar de bonde ou esperar a sua chegada numa estação ou num pequeno abrigo.

### OS BONDES COMO “ESPAÇOS DE PASSAGEM” DA CIDADE PEQUENA PARA A CIDADE GRANDE

Os bondes integraram os diferentes espaços das cidades brasileiras durante aproximadamente um século (1870-1970), contribuindo não somente para sua expansão, mas também ampliando a mobilidade das pessoas que moravam em locais afastados do centro ou mesmo no seu

29. *Ibidem*, p. 67.

30. SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. 2014.

31. SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. 2006, p. 69.

entorno próximo. Na passagem de um local ao outro, os bondes possibilitaram que o indivíduo experimentasse novas formas de contato ou de associação características de uma cidade que aos poucos estava se modernizando. Essa perspectiva está relacionada ao pensamento de Robert Park sobre o papel dos transportes na mobilização do homem individual. Segundo Park, essa passagem rápida de um lugar a outro acaba suscitando um tipo de distanciamento do indivíduo em relação aos outros, o que também contribui com seu processo de individualização.<sup>32</sup>

Durante as viagens de bonde, ocorria uma proximidade física maior, mas ao mesmo tempo, como forma de se preservar, o indivíduo desenvolvia um distanciamento psíquico, manifestado na atitude de reserva que, numa perspectiva moderna, faz parte das relações que se estabelecem no espaço público. Mas a sociabilidade não se desenvolvia apenas no interior dos bondes, também em relação ao espaço exterior havia um contato mais próximo com as pessoas que caminhavam ou assomavam às janelas para ver o bonde passar rente às suas calçadas. As aberturas laterais permitiam subir e descer praticamente em qualquer lugar, depois as janelas grandes e abertas possibilitavam também que o passageiro estivesse mais próximo do espaço físico da cidade, conhecendo e se apropriando dos diferentes espaços em transformação.

Figura 4  
Bonde circulando na rua Marechal Floriano em 1910.



Fonte: Museu Memória Carris.

32. PARK, Robert. A cidade. In: VELHO, Otávio Guilherme. O fenômeno urbano. 1976.



Com o passar dos anos, os modelos de bondes foram se alterando. Alguns, como o bonde gaiola, por exemplo, eram todos fechados e as janelas gradeadas. Apesar disso, a proximidade com o espaço exterior durante as viagens ainda estava bastante presente. Mesmo sendo proibido, muitos passageiros viajavam pendurados nos estribos dos bondes e assim podiam descer e subir em qualquer lugar. Essa prática, que pode ser observada na figura 5, era denominada “pongar” (e despongar) e significava subir (ou descer) do bonde sem que este parasse. Um relato interessante sobre essa prática é o de Flora Weisid, lembrando seus 10 anos de idade:

Em 1923 nós morávamos na rua da Praia e eu ia visitar uma tia no Bom Fim, apanhei o bonde Escola na praça 15 de Novembro. Entrava na Otávio Rocha e subia para a Independência. Como a energia elétrica não era suficiente e tinha pouca força para fazer o bonde subir a lomba, ele ia bem devagar. Eu, sentada no comboio, que era um bonde aberto dos lados e com estribos nas laterais. Muito moleca, com o bonde andando, eu pulava do bonde e subia a lomba correndo para chegar na frente do veículo e subir com o veículo em movimento.<sup>33</sup>

Figura 5  
Passageiros “pongando” em bonde da linha Partenon em Porto Alegre na década de 1930.



Fonte: Museu Memória Carris.

33. CARRIS (org.). Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias. 2002, p. 90.

Além das dimensões físicas e sociais apresentadas acima, a importância dos bondes no processo de modernização das cidades e na inserção do indivíduo na cidade moderna está relacionada também às representações construídas sobre os transportes de maneira geral como ícones de um ideário de modernidade para as cidades e suas gentes. Esta representação está relacionada com o fato de que os bondes constituíram-se como espaços nos quais os princípios norteadores do processo civilizatório moderno e inerentes à individualização do homem na perspectiva de Rouanet<sup>34</sup> podiam se desenvolver. São eles: 1) o *princípio da universalidade*, segundo o qual os direitos humanos são estendidos a todos, independentemente de raça, religião, classe etc.; 2) o *princípio da individualidade*, que implica em reconhecer que as pessoas, antes de serem parte de uma coletividade, são seres concretos com possibilidade de individualização crescente; e 3) o *princípio da autonomia*, segundo o qual todos os seres humanos estão aptos a pensarem por si mesmo, não podendo ser tutelados nem ideologicamente, nem em suas ações.

Analisando esses princípios é possível perceber a importância que adquire o transporte coletivo - no caso, os bondes - como um espaço que pode contribuir para o desenvolvimento destas dimensões numa sociedade. Diferentemente do uso do transporte individual, permeado por valores simbólicos em questões como modelo, ano, marca, tamanho, desenho e dimensões, no coletivo e, em sua espera, nos terminais ou nas paradas, existe *a priori* uma relação de igualdade entre as pessoas, uma vez que estão sujeitas às mesmas condições de transporte. Faça sol ou chuva, com ou sem ar condicionado, a situação é a mesma para todos. Essa condição favorece o exercício do princípio da universalidade, na medida em que é possível o reconhecimento do “outro” como um igual, criando as condições para o desenvolvimento de uma alteridade positiva.

Ao mesmo tempo, em relação a si, esse ser que é social, mas também individualizável, tem mais condições de perceber-se como indivíduo, com suas características próprias e independentes do lugar que ocupa na hierarquia social. Este exercício contribui para desenvolver o princípio da individualidade. Por último, o princípio da autonomia, em grande medida relacionado ao princípio da universalidade, é perceptível no fato de que o uso do transporte coletivo cria as condições para o desenvolvimento de uma maior autonomia em relação ao poder simbólico que é atribuído ao automóvel na sociedade brasileira. Com isso, os usuários podem fazer escolhas mais conscientes em relação à forma como vão se deslocar, andando inclusive muito mais a pé por consequência.

34. ROUANET, Sérgio Paulo. *Mal-estar na modernidade: ensaios*. 1993.



Ao contrário do automóvel, o transporte coletivo suscita a ocorrência de relações marcadas pela impessoalidade e horizontalidade no que diz respeito à hierarquia social, possibilitando o desenvolvimento de uma alteridade positiva. O automóvel, se utilizado como meio de transporte, pressupõe uma racionalidade que tem como base a igualdade e o individualismo, entretanto no Brasil seu uso é caracterizado por uma prática denominada como “elástica”, “familiarista” e “pessoalística”, características que reproduzem a estrutura hierárquica que marca a formação da família brasileira.<sup>35</sup> Como observou Gilberto Freyre, o bonde foi “um instrumento de democratização, no sentido de promover o encontro e a intimidade física, absolutamente igualitária, entre pessoas conscientes de seu posicionamento social, mas obrigadas a sentar-se lado a lado”.<sup>36</sup>

Atualmente vive-se no Brasil um ideário de desenvolvimento econômico e social que privilegia formas individualizadas de apropriação do espaço público. Estas formas de ocupação, no que tange ao transporte, foram particularmente incentivadas a partir da década de 1950 e estavam calcadas numa visão de modernidade associada ao transporte individual em detrimento do coletivo. Ao par disso, as reformas urbanas ocorridas em diversas cidades do país ao longo do século XX, além de expulsar populações mais pobres para locais afastados dos centros das cidades, do ponto de vista do transporte foram aos poucos terminando com a circulação de bondes, substituindo-os em parte por ônibus que já vinham tendo sua circulação ampliada desde a década de 1920 aproximadamente, mas principalmente reforçaram o modelo rodoviário, com a abertura de grandes avenidas, túneis subterrâneos e elevados. Um conjunto de ações que fez com que a ideia de progresso e modernidade passasse a estar relacionada ao uso do automóvel.<sup>37</sup>

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os bondes atravessaram a cidade e as diversas formas de sociabilidade, das classes médias e baixas, da encosta da planície à cidade baixa, do declive ao auge da cidade. Reforçaram a estruturação do meio urbano e forjaram a estruturação do indivíduo na cidade moderna. Contribuíram para a integração dos diferentes espaços da cidade ampliando a mobilidade das pessoas que moravam em locais afastados do centro. Essa passagem de um local ao outro possibilitou a experimentação de novas e ampliadas formas de contato caracterís-

35. DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. 2010.

36. FREIRE, Gilberto apud DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. 2010, p. 21.

37. RODRIGUES, Juciara. *500 anos de trânsito no Brasil: convíte a uma viagem*. 2000.



ticas de uma cidade que aos poucos estava se transformando. Dessa forma, foram um importante elemento de ligação física e social entre o espaço da casa e seu entorno imediato, onde o indivíduo desenvolvia relações de proximidade com seus vizinhos ou conhecidos, e o centro da cidade, que no período estudado passava por intensas e diversas transformações, tornando-se aos poucos um lugar de maior fluxo de pessoas e veículos, ampliando a possibilidade de encontros entre desconhecidos, a multidão.

Considerando a cidade como o lugar de construção da civilidade, da urbanidade, através de uma maior interação entre seus habitantes, principalmente em lugares públicos, voltar ao passado, ao tempo dos bondes, foi uma das formas encontradas para pensar o transporte coletivo não apenas como um meio para o indivíduo acessar as questões necessárias a sua sobrevivência e reprodução, mas também como um espaço no qual pode se desenvolver socialmente pela dimensão democrática que possui.

Embora com características diferentes dos bondes (disposição de assentos, cobrança de passagens, velocidade, aberturas, trajetos entre outras) pode-se afirmar que o transporte coletivo ainda representa a possibilidade de ser um espaço de desenvolvimento de sociabilidades. Assim como os bondes, além de integrar espaços físicos, do ponto de vista social também é um lugar no qual é possível a ampliação do contato físico e social entre as pessoas. Quando isto ocorre, o transporte cumpre um papel importantíssimo na sociedade que é o de ser um elemento que provoca o exercício das relações democráticas, uma vez que, durante as viagens, indivíduos de diferentes extratos econômicos e sociais, etnias, religião, culturas, ficam em condições de igualdade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer – a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. Rio de Janeiro: Rocco, 1993.
- CARRIS. *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. Porto Alegre: Secretaria Municipal da Cultura, 2002.
- DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia histórico*. 1ª edição. Porto Alegre: Editora da Universidade – UFRGS, 1988.
- FREIRE, Gilberto. Sociologia do bonde. 1959. In: STIEL, Waldemar. *História do transporte urbano no Brasil – bondes e trólebus*. EBTU. Brasília, DF: Editora Pini, 1984, p. 62.
- \_\_\_\_\_. *Apud: DAMATTA, Roberto. Fé em Deus e pé na tábua ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.



- FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. *Sociabilidade urbana*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2007.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.
- OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. Porto Alegre: SMT, 1976.
- ORY, D. T. & MOKHTARIAN, P. L. When is getting there half the fun? Modeling the liking for travel. *Transportation Research Part A* 39, 2005, 97-123.
- PARK, Robert. A cidade. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno urbano*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.
- PECHMAN, Robert Moses. Na selva das cidades, um *blasé* e três *voyeurs* – Simmel, Hopper, Hitchcock e Vettriano. In: PECHMAN, Robert Moses (org.). *A pretexto de Simmel: cultura e subjetividade na metrópole contemporânea*. 1ª edição. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2ª edição. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.
- RODRIGUES, Juciara. *500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem*. Curitiba: AbDetran, 2000.
- ROUANET, Sérgio Paulo. *Mal-estar na modernidade: ensaios*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- SÁVIO, Marco A. C. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: Educ, 2002.
- SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2014.
- SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno urbano*. 3ª edição. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.
- \_\_\_\_\_. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.
- SOUZA, Célia Ferraz de & MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2ª edição. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume/ Fapesp, 1999.