

O bonde e a cidade: memória e história nos caminhos urbanos.

Clara Natalia Steigleder¹

¹ Universidade Federal de Pelotas - Centro de Integração do Mercosul – Curso Superior de Tecnologia em Transporte Terrestre - Rua Francisca da Silva, 155 – Eldorado do Sul/RS - (51) 98459 9995 - nataliasteigleder@gmail.com.

SINOPSE

Este estudo investiga as representações sociais e o imaginário coletivo construído sobre as viagens de bonde. O recorte urbano temporal é Porto Alegre/RS entre 1890 e 1945. Esta escolha deu-se pela importância deste período para o crescimento e modernização da cidade, especialmente na área de transporte. Este artigo discute os bondes como elementos estruturadores da cidade e analisa as interações sociais que ocorriam em seu interior e na relação indivíduo-espço.

PALAVRAS-CHAVES: Bondes, Urbanização, Representações sociais, Sociabilidade

1. INTRODUÇÃO

Os bondes marcaram, do ponto de vista do transporte coletivo, um período muito importante do desenvolvimento do país, uma vez que estiveram presentes no processo de expansão e modernização de muitas cidades brasileiras durante praticamente um século (de 1870 a 1970 aproximadamente). Além de terem contribuído para o crescimento urbano, integrando espaços físicos e expandindo as cidades, contribuíram também para a ampliação das relações de sociabilidade.

Este estudo teve como objetivo investigar a memória relacionada às representações sociais e o imaginário coletivo construído sobre as viagens de bonde e sobre a cidade na literatura. A partir dessas representações, buscou-se analisar as interações sociais que ocorriam em seu interior e discutir a relação indivíduo-espço. O recorte urbano temporal foi a cidade de Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, entre 1890 e 1945. Esta escolha deu-se pela importância que teve este período para o crescimento e modernização da cidade, especialmente na área de transporte, com a construção da Av. Borges de Medeiros, Av. Farrapos e a canalização do Arroio Ipiranga, entre outras obras relevantes para a cidade.

Partindo do conceito de representações coletivas de Durkheim (1978), mas com a compreensão da relação dialética entre indivíduo e sociedade, as representações sociais são consideradas reflexos de algo que está além da expressão da consciência coletiva, relacionadas a um estado total de atenção e, por isso, construídas na interação entre indivíduos e destes com o meio. São interpretações, pensamentos, modos de perceber a realidade, que podem ser traduzidos pelo que se conhece como senso comum, mas que são fundamentais para compreender as práticas sociais e as relações de sociabilidades desenvolvidas. Do ponto de vista das ciências sociais, entende-se que o conceito de representações sociais, uma vez que incorpora o indivíduo como aquele que elabora representações a partir de suas vivências cotidianas, contribui para compreender como se constrói o imaginário coletivo, uma vez que a vida cotidiana apresenta-se como uma realidade interpretada pelos homens e subjetivamente dotada de sentido para eles, na medida em que forma um todo coerente.

Essa realidade construída a partir da vivência cotidiana, nas rotinas diárias, nos trajetos entre a casa e o trabalho, nas viagens, são formas de interpretar o mundo que se materializam através da atribuição de sentido aos lugares e às pessoas. Essa sensibilidade, essa multiplicidade de interpretações, possíveis em parte por tudo que a modernidade acarretou no sentido de transformação do indivíduo, reforça a importância da cidade como o lugar do desenvolvimento do pensamento e das ideias.

A cidade é um constructo social, não existe a não ser pelo sentido que os homens dão aos seus traçados, aos seus prédios, a suas movimentações, relações, enfim, a sua experiência no espaço urbano. Analisar esse sentido, reconstruir esse imaginário permite “inventar” o passado. As diferentes reconstruções interpretativas das cidades são sempre invenções de um espaço num determinado tempo. Além disso, são invenções que também partem de um sistema de representações sociais do próprio pesquisador que precisa ater-se a um número limitado de aspectos, que como analisa Braudel (1978), são muitos e diversificados. Por isso, pesquisar sobre o passado é uma busca pelo significado atribuído por homens e mulheres às suas experiências no tempo no qual viveram. Esse significado é possível de ser resgatado a partir da análise do imaginário social que aparece representado de diferentes formas: uma delas é a literatura.

2 DIAGNÓSTICO: O BONDE NOS CAMINHOS URBANOS

Os bondes circularam em quase cem cidades brasileiras a partir de 1870. Em Porto Alegre, a linha Menino Deus foi a primeira a operar em 1873. Com 16 km de extensão, saía do centro da cidade e ia em direção à zona sul até o final da atual Av. Getúlio Vargas. Entretanto o transporte era muito precário, os trilhos eram de madeira e a imperícia dos cocheiros facilitava o descarrilamento, provocando constantes paradas durante a mesma. Os percursos das linhas e seus desvios também contribuíam para tornar as viagens mais demoradas, cansativas e repletas de episódios pitorescos. Segundo relatos, num determinado dia, um desses “expressos” saiu às seis horas da Praça da Alfândega e chegou ao fim da linha à meia-noite (CARRIS, 2002).

Em 1888 já existiam quatro linhas de bondes circulando em Porto Alegre, todas da Companhia de Bondes Porto Alegrense: Menino Deus (via João Alfredo); Menino Deus (via Venâncio Aires); Caminho Novo e Partenon. As três primeiras linhas partiam da Praça da Alfândega e a quarta da frente da Capela do Espírito Santo, local onde mais tarde foi construída a Catedral Metropolitana no centro da cidade. O itinerário das linhas foi definido em função da topografia da área central da cidade, mas pode-se perceber que uma vez consolidado o núcleo habitacional, que, na época, era a do atual centro histórico. Com a criação de novas linhas em 1893, como a Independência, São João, Navegantes, São Pedro, Glória, Floresta, começou a consolidação de moradias também ao longo desses caminhos, acompanhando o traçado dos bondes diariamente levava e trazia trabalhadores ao centro da cidade, onde se concentrava o trabalho.

Uma preocupação existente nesse período era com a expansão da cidade para o norte, por isso, a importância do Arraial dos Navegantes e da linha São João, que saía do centro pela Voluntários da Pátria. Juntamente com a inauguração da linha férrea indo até São Leopoldo em 1874 e Novo Hamburgo em 1876, contribuíram para o desenvolvimento da região norte da cidade. Os arraiais foram crescendo e, na sua fusão com outros arraiais, foram constituindo-se bairros como, por exemplo, o Bairro Santana, fruto da junção do Arraial de São Miguel, com parte do Partenon. Da mesma forma, o bairro Floresta é composto por parte da Av. Independência e da Av. Cristóvão Colombo. Com essa nova demanda por transportes, em 1893, além da Companhia de Bondes Porto Alegrense, começa a operar a Companhia de Bondes Carris Urbanos, que amplia em 1896 a circulação urbana, com mais três novos traçados e cinco novas linhas (OVADIA, 1976).

No apagar das luzes do século XIX a cidade se ilumina: as primeiras experiências com eletricidade e iluminação ocorrem em 1895. Os lampiões a gás foram aos poucos substituídos pelas modernas lâmpadas incandescentes e os bondes passam a circular sobre trilhos de ferro. A instalação dos trilhos demorou sete meses para ser concluída e a instalação da rede aérea e demais adaptações nas antigas linhas de bonde que possibilitariam a circulação de bondes elétricos só ficou concluída em 1908. A viagem inaugural dos bondes elétricos aconteceu durante a noite na linha Partenon e, como o veículo estava todo iluminado, deve ter criado um clima de cidade grande para Porto Alegre.

Além do Partenon, os bondes elétricos atendiam o Menino Deus e passaram a operar as linhas Glória e Teresópolis (OVADIA, 1976).

Em 1906 a Companhia Carris de Bondes Porto Alegre e a Companhia de Bondes Carris Urbanos se fundem, formando a Companhia Força e Luz Porto Alegre e passando a ter sua própria usina de geração de energia. Além de prestar os serviços de distribuição de energia elétrica na cidade, a nova companhia iniciou a eletrificação das linhas de bonde, e, no mesmo ano, comprou 37 bondes elétricos da United Electric em Preston da Inglaterra. Esses veículos carregavam em torno de sessenta pessoas confortavelmente acomodadas e foram eles que inauguraram a eletrificação do sistema em Porto Alegre em 1908. Os demais veículos eram menores e possuíam capacidade para vinte a trinta pessoas sentadas. Com o uso da energia elétrica, as viagens passaram a ser mais rápidas, os carros andavam iluminados e se tornaram mais potentes, facilitando, inclusive, as subidas das ladeiras do centro. A cidade conseguiu ampliar ainda mais seus limites, tornando possível o desenvolvimento de uma ampla rede técnica que integrou diferentes espaços através dos trilhos, postes e fios elétricos, valorizando, inclusive, o solo urbano com a criação de uma melhor infraestrutura de rede.

Em 1916 o número de linhas foi ampliado novamente. Algumas foram eliminadas, como as linhas Cidade, São Pedro, Floresta, Partenon (via Santana) e Menino Deus (João Alfredo). Porém, segundo Ovadia (1976), as mudanças mais significativas em relação ao transporte ocorreram no centro da cidade com a implantação de duas linhas circulares: a Duque, que subia a Rua Bento Martins e galgava a ladeira da península e a Circular que atravessava a Rua da Praia em toda a sua extensão, utilizando o traçado da linha Menino Deus e fechando o circuito pela Rua 1º de Março. Outra mudança significativa foi a escolha da Praça da Alfândega como o centro de convergência dos transportes coletivos, ou seja, o ponto inicial de todas as linhas de bondes da cidade. Assim, toda a área do entorno da Praça da Alfândega foi muito valorizada e, com o início das obras de ampliação do porto em 1911, e, logo em seguida, a edificação dos prédios dos Correios e Telégrafos, da Delegacia Fiscal, da Alfândega e Mesa de Rendas, essa área passa a ser considerada "A" entrada da cidade.

Como a área urbana e industrial crescia rapidamente, na década de 1920 houve a necessidade de que o transporte coletivo respondesse a essa realidade. A forma encontrada foi transformar antigos bondes à tração animal em reboques, que eram puxados pelos bondes elétricos. Essa prática, apelidada de comboio, durou até 1936 e transportou, além de passageiros, cargas e diversos materiais utilizados na implantação dos trilhos para as novas linhas que seriam criadas. Apesar dos incrementos na frota, as reclamações sobre a qualidade do serviço continuavam. Além das longas esperas nos pontos e estações, que muitas vezes podiam chegar a duas horas, os descarrilamentos e os acidentes eram frequentes e provocavam inúmeras interrupções no trânsito. Para tentar diminuir esses problemas, entre 1925 e 1946, a Carris desenvolveu novamente um programa de ampliação da frota. A partir da década de 1930, entretanto, a concorrência entre ônibus e bondes se acentua e ocorre uma diminuição no número de passageiros dos bondes. Em 10 anos, o número de passageiros transportados passou de 48 milhões (1917) para 17 milhões (1927).

Apesar da crise, o que contribuiu para garantir mais alguns anos de operação dos bondes foi que a cidade continuava crescendo e duas questões se afirmavam cada vez mais: 1) a Praça da Alfândega e a Praça XV como centro de convergência do transporte coletivo, inclusive com a construção de um abrigo dos bondes nesta última; 2) o caráter radial do sistema viário da cidade. Isto possibilitou uma sobrevida aos bondes na década de 1940, chegando a transportar em 1937 aproximadamente 59 milhões de passageiros. Entre 1940 e 1950 a Carris chegou a possuir 229 carros transformando Porto Alegre na cidade com o maior acervo de bondes antigos em operação no mundo. Entre 1928 e 1954, a Carris foi administrada por uma empresa norte-americana, a Bond & Share, momento em que começam a circular na cidade os primeiros ônibus (auto-ônibus), que posteriormente concorreriam com os bondes (STIEL, 1984).

A partir da década de 1960 a população começou a requerer um transporte mais rápido e os ônibus, juntamente com os automóveis, conquistaram a população. A transformação do Brasil num país moderno significou, assim, a valorização e a primazia do transporte rodoviário em detrimento do transporte ferroviário. Além disso, o lugar de centralidade que o automóvel passou a ocupar ao longo do século XX significou fazer parte de um “processo civilizatório” pelo qual passava o mundo, e que foi acompanhado de uma transformação no planejamento e na organização do espaço urbano.

Depois de quase cem anos em operação, os bondes param de circular. Eram considerados lentos, velhos e barulhentos. Os trilhos, na opinião de alguns impediam que as ruas fossem asfaltadas, o que era visto como um entrave para o desenvolvimento da cidade e os paralelepípedos causavam danos às suspensões e molas dos automóveis. A última viagem de bonde em Porto Alegre foi no dia 8 de março de 1970. Muita gente não queria perder a possibilidade de andar pela última vez nesses carros. As pessoas se vestiram elegantemente e foram para a frente da sede da Carris na Av. João Pessoa. Outros ficaram esperando nas paradas. O prefeito, secretariado e autoridades civis, militares e eclesiásticas, participaram da solenidade de despedida dos bondes. Foram hasteadas bandeiras a meio-pau em sinal de luto. O último bonde, acompanhado da tripulação, foi recolhido ao depósito às 20h30 (CARRIS, 2002). Uma das principais heranças deixadas pelos bondes em Porto Alegre foi o fato de que em cima de seus trilhos foram construídos os corredores exclusivos para ônibus ratificando os caminhos traçados para a expansão da cidade a mais de cem anos atrás.

3. PROPOSIÇÕES: A LITERATURA COMO FONTE DE PESQUISA DO IMAGINÁRIO

Pensar a partir das representações construídas e pela memória requer ter no horizonte do objeto da representação algo que se passou por fora da experiência do vivido e do observável. Pensar sobre o não observável é preocupar-se menos com a anunciação ou descobertas de verdades absolutas sobre a cidade e seus espaços, seus moradores e suas percepções, e mais com considerar as fontes indícios daquilo que teria acontecido um dia e com as quais o historiador constrói uma versão. A literatura é uma das fontes a partir da qual se podem apreender essas percepções, uma vez que os escritores, muitas vezes ao construir versões sobre os fatos, acabam atribuindo diferentes significados ao passado.

A relação entre cidade e literatura é antiga. Na literatura urbana europeia destacam-se Balzac e Dickens como sendo os grandes romancistas do século XIX. Em seus romances, descreveram exaustivamente as cidades de Paris e Londres e a vida de seus habitantes. Baudelaire e Alan Poe, da mesma forma, fizeram dessas cidades o tema de seus poemas. No Brasil, a temática urbana teve grandes escritores, como Machado de Assis, Lima Barreto, Aloísio Azevedo entre outros que, no final do século XIX e início do XX, debruçaram-se sobre o Rio de Janeiro. No Rio Grande do Sul o romance urbano passa a ter representatividade a partir da década de 1930, com as obras de autores como Érico Veríssimo e Dyonélio Machado, cujos romances situaram-se em Porto Alegre.

Nesta análise são descritas as percepções de personagens de seus livros em seus caminhos pela cidade, nos bairros, no trajeto do bonde que os levava diariamente de casa ao trabalho e vice-versa. O objetivo foi mostrar como, através desse imaginário relatado na literatura, se manifestavam as tensões entre proximidade física e distanciamento psíquico em indivíduos que, para poder desenvolver a “habilidade do social”, necessitavam individualizar-se na acepção moderna do termo, com relações de sociabilidade a partir de questões presentes na esfera pública em detrimento daquelas da esfera privada.

4 RESULTADOS: O BONDE E AS MUDANÇAS NAS FORMAS DE CONVIVÊNCIA SOCIAL

Se das janelas do bonde o olhar estava voltado para as mudanças na paisagem urbana - o que representava um estímulo para os passageiros -, dentro dos bondes eles foram aos poucos aprendendo a conviver uns com os outros mais detidamente, a dividir o espaço, a tocar-se mesmo que infimamente, a olhar e ser olhado.

Entre as décadas de 1930 e 1940, Porto Alegre vivia o auge de seu processo de modernização. A área urbana da cidade havia se transformado bastante, com o adensamento do centro e dos bairros em seu entorno. Segundo Monteiro (1995) a cidade vivia um novo momento do capitalismo, no qual as barreiras do tempo e do espaço deveriam ser minimizadas, visando a uma maior produção e reprodução do capital. A adaptação do indivíduo a essa nova realidade não era simples: ao mesmo tempo em que no centro vivia-se esse turbilhão de mudanças, muitos dos que ali trabalhavam residiam em arrabaldes, ainda em condições muito aquém do que se considerava uma cidade moderna.

Na tentativa de participar do mundo a sua volta, muitos sofriam com as contradições de viver numa cidade com problemas relativos à pobreza, à desigualdade social e à exclusão. Dimensões presentes nos dias atuais em várias cidades do Brasil, conseguir sobreviver nessa frágil modernidade constitui-se num desafio cotidiano para muitos homens e mulheres. No imaginário social da época, os bondes estavam relacionados com a modernidade. Iam e vinham lotados de gente. Muitas das viagens eram verdadeiras escolas de tolerância social, quem ali estava tinha que necessariamente aprender a conviver, conhecendo e relativizando as atitudes do outro.

Nos locais de espera, da mesma forma que ocorre atualmente nas paradas de ônibus, as pessoas se olhavam curiosas, algumas se conheciam, outras só de vista. Às vezes estabeleciam conversações sobre os mais variados assuntos: o tempo, a vida, os filhos, o custo de vida etc. Caminhando em direção ao fim da linha do bonde, vai o personagem de Os Ratos, Naziazeno (MACHADO, 1980), que vive num arrabalde de Porto Alegre. Sua casa ficava a umas duas quadras do fim da linha. Enquanto andava, observava a movimentação dos que embarcariam ansiando passar despercebido.

O bonde mexeu-se! Das portas, num e noutro ponto, despegam-se os homens, abanam para trás, vão-se pôr nos postes brancos. Da casa contígua à sua sai um rapaz de uns vinte anos, o ar comedido. Cumprimenta a Naziazeno, um cumprimento sério, sem intimidade (MACHADO, 1980, p. 20).

Antes de subir no bonde, Naziazeno observa novamente o seu vizinho. Quase nada sabe sobre ele, nunca conversaram, mas o pouco que sabe sobre o rapaz, aliado à situação conflituosa que vive, o faz refletir sobre sua vida, suas angústias e as manobras que utiliza para driblá-las.

O moço seu vizinho, que espera o bonde quase a seu lado, relanceia-lhe às vezes um pequeno olhar. Sempre Naziazeno se intrigou muito com esse rapaz silencioso, com cara de quem não vê e não compreende. Só muito tempo depois foi que soube que ele é empregado de escritório na "Importadora". Talvez não compreenda "aquilo". Talvez não saiba o que imaginar. São tão diferentes... Ele nunca briga com a mulher, nunca levanta a voz... Talvez não compreenda... Naziazeno se sente mais a gosto. Passa-lhe pela cabeça que vai assumir uma atitude de cínico e isto um pouco o perturba. Mas quando o rapaz o fita de novo (ele já o fez várias vezes com regularidade naqueles poucos momentos) ele se firma naquela ideia, diante do seu olhar sereno e vazio, e ergue um pouco a cabeça, embebe-a no ar fresco da manhã (MACHADO, 1980, p. 21).

Outro homem, em outro ponto da cidade, também saído das páginas de um romance, Caminhos Cruzados, de Érico Veríssimo (1978), aguarda o bonde. Enquanto espera, o professor Clarimundo pensa sobre o quanto lhe parece desagradável andar em tal veículo. Duas razões lhe bastam: acha-o muito perigoso por ter de conviver *por alguns minutos com gente desconhecida, com povo, com humanidade. As relações novas sempre o atemorizam* (VERÍSSIMO, 1978, p. 156). Se para o canhestro professor de Érico, o bonde lhe causava insegurança social, para outros ele se constituía numa reconfortante segurança. É o caso de uma mãe que aguardava nos fins-de-semana a chegada de seu filho notívago.

Até mais ou menos aos meus 21 anos, nos fins-de-semana, minha mãe só dormia depois das três e meia ou quatro horas, pois ficava esperando ouvir o barulho do “bonde coruja” chegando no fim da linha, travando, trocando a alavanca e voltando. Quinze ou vinte minutos depois, eu chegava em casa (VERÍSSIMO, 1978, p. 156).

A cidade tornava-se cada vez mais populosa. Esse ir e vir, esse contínuo movimento que leva as pessoas de um lugar para outro, era potencializado pelos bondes que eram como mãos embaralhando um baralho com gente de todos os naipes, misturando-as, cruzando-as. Ele, o bonde e eles, seus passageiros, estavam permanentemente estabelecendo novas situações, novas relações na medida em que mudavam constantemente os personagens das ruas. A cidade agora era sempre nova, um lugar de ser e ver, de olhar e ser olhado.

Na cidade grande as transformações que vão ocorrendo no espaço urbano, bem como a velocidade impingida pelos meios de transporte, estimulam o indivíduo a captar rapidamente essas mudanças. A convivência, agora ampliada, obriga-o também a desenvolver-se mentalmente, ampliando sentidos para poder sobreviver no meio de tanta gente. Um desses sentidos é o do olhar, observando atentamente o mundo ao seu redor. Benjamin foi um dos autores que se debruçou sobre o sentido do olhar na modernidade. A experiência real, relacionada à intensificação dos encontros na cidade grande e que se manifesta no receio de Naziazeno e do prof. Clarimundo, traz à tona o fato de que *todo o homem, tanto o melhor quanto o mais miserável, traz consigo um segredo, que caso fosse conhecido, torná-lo-ia odioso a todos os demais* (BENJAMIN, 1991, p. 67).

Desenvolver o sentido do olhar, observar o outro e ser observado, implicava em uma exposição não existente anteriormente. Naziazeno não desejava se expor, viaja num horário que não é o seu. Justifica esse temor pela necessidade de conseguir o dinheiro, que é preciso adiantar-se um pouco e fazer alguns “contatos” no centro. Dado o dilema vivido pelo personagem, a falta de gente conhecida o tranquiliza. Afinal, se fossem os de sempre, certamente algum deles, seus vizinhos, teriam ouvido a discussão dele com a mulher de manhã cedo sobre o pagamento do leite. Por isso, embora o bonde esteja lotado, se sente aliviado ao perceber que não conhece ninguém. *O bonde leva uma “outra gente”. Não a que ele está acostumado a ver, às nove ou dez horas, a “sua” hora. “- Melhor, melhor.” Essa falta de “conhecidos” apazigua-o* (MACHADO, 1980, p. 21).

O transporte coletivo é um dos lugares nos quais o sentido do olhar se desenvolve e inquieta. O que provoca no indivíduo essa inquietação é justamente o fato de se deparar com os outros, tendo que ficar às vezes horas cruzando olhares sem pronunciar uma palavra. Muitas vezes, sem saber objetivamente o porquê, desviar o olhar de certas pessoas é muito difícil (BENJAMIN, 1991). Normalmente, são circunstâncias que provocam um incômodo em quem observa e em quem é observado, povoando o indivíduo de reflexões sobre si e os outros.

O bonde continua a sua marcha, parando aqui e ali, entrando pessoas, saindo algumas, e uma dança de lugares quando uma ou outra sai. Já Naziazeno tem um companheiro de banco, à sua esquerda, porque à direita se acha um dos espaldares em que ele se apoia. À sua frente, o outro banco, igual ao seu, está se enchendo também. Um soldado, de pé, as pernas abertas, ampara-se, mais para o fundo, numa das colunas. Toda essa gente se enxerga, se observa (MACHADO, 1980, p. 23).

O desenvolvimento do “olhar”, assim como da sociabilidade, torna-se parte constituinte do processo de individualização na modernidade. Naziazeno vive em parte esse processo ao estar permanentemente absorto com o assunto do leite, imaginando como enfrentá-lo, e, ao observar um passageiro sentado na sua frente, inicia automaticamente uma reflexão sobre sua miserável condição.

Ele tem mesmo o ar de pessoa de fora, de gente da campanha (...). Certamente não mora na linha do bonde. Habita uma pequena chacinha, onde possui a sua criação. Tudo é relativa fartura lá. (...) Aquela cara

também inspira respeito, aquela cara de olhar moroso, que traduz uma compreensão lenta e firme (MACHADO,1980, p. 24).

E sente vergonha por seu semblante tão diferente do daquele homem, pesa-lhe nesse momento a sua situação econômica, da qual alguns vizinhos tinham ciência, pois ouviam as brigas com a esposa e se não ouviam estaria estampada em sua cara. Ao observar o passageiro, percebe que seu semblante também pode ser lido como ele faz com o homem a sua frente.

Naziazeno tem medo que lhe *leiam* na cara essa *compreensão* de tudo, essa inteligência das coisas, miserável e aviltante (...), parece que está mentindo em cada palavra verdadeira e angustiante que profere (MACHADO,1980, p. 24).

No bonde, diferentemente da rua, as pessoas estão circunscritas a um determinado espaço limitado e fixo. Em silêncio levam de um lado para o outro seus planos, aspirações, anseios, angústias, medos. Essa atitude de resguardo, de reserva em relação a sua vida privada, o não querer deixar transparecer, é muito importante no desenvolvimento da sociabilidade, uma vez que ela não se dá a partir de questões privadas, mas sim de temas que estão presentes no âmbito da esfera pública. Prisco imagina um poeta falando sobre o bonde:

Dizem os poetas, que é nobre ocultar-se o sofrimento; sofrer-se sufocando a mágoa!...No bonde, ninguém chora, porque o acanhamento não deixa; ou quando tal acontece, o pranto cai, discreto, abafado, oculto sob os mil disfarces que o terror das vistas indiscretas lhe impõe.

O bonde com sua pobreza é mais nobre do que o luxuoso auto, cúmplice de crimes célebres, perigoso e discreto veículo propício às perigosas concepções da perversidade humana! (PRISCUS, 1914).

No desenvolvimento da sociabilidade a conversação adquire uma importância singular. O conteúdo em si não é o mais importante, mas sim, o contato que torna o vínculo possível. E elas se davam à miúdo nas paradas e no interior dos bondes. Muitas vezes se estendiam ao motorneiro e ao condutor. Tanto é que foi necessária a colocação de uma plaqueta onde dizia: “O motorneiro é cuidadoso, não conversa em serviço”. E ela vinha acompanhada de outra que indicava as consequências do desrespeito aos procedimentos sentenciando: “prevenir acidentes é dever de todos”. Mesmo com a proibição, não eram incomuns as conversas entre o motorneiro e os passageiros. Relatos como o de uma antiga usuária, lembrando sua época de menina, conta que utilizava a linha Duque em Porto Alegre, cujo bonde ainda era o modelo “gaiola”.

Eu era menina, viajava no “Duque” com minhas tias. Ainda me lembro daquele jeito simples, tranquilo, que se sentia no bonde, funcionários e passageiros se conheciam, conversavam, trocavam receitas de chás caseiros... (CARRIS, 2002, p. 53).

A linha Duque era uma linha curta que fazia um trajeto circular pelo centro de Porto Alegre. O motorneiro costumava parar em frente às casas dos usuários para apanhá-los ou largá-los. As pessoas se conheciam, o motorneiro sabia quem era quem, onde morava, sua rotina, os hábitos... Apesar de ser uma linha que atendia moradores do centro da cidade, o bonde acabava sendo uma extensão da casa, um espaço de relações de proximidade.

“Boa tarde, trouxe um pedaço do meu pão para o senhor.” “Obrigado!” “Bom dia, dona Ignácia, melhorou do reumatismo?” “Sim, obrigada!” “Seu marido não apareceu ontem, dona Merica.” “É que ele está amolado.” Bom dia, o senhor sabe se dona Elvira já foi para o mercado?” “Já foi, ela vai lhe esperar lá.” (CARRIS, 2002, p. 53).

Em sua análise sobre o que representaram os bondes no Rio de Janeiro para as mudanças na relação entre a família e a cidade, Araújo (1993) observa que, por atender inclusive ao subúrbio, o bonde intensificou a socialização e a interação social das famílias, embora tenha contribuído também para a segregação espacial e residencial. Segundo a autora, embora o

bonde tenha contribuído para quebrar o isolamento tradicional dos setores dominantes, a interação que passa a ocorrer na dinâmica da vida urbana *invoca uma ilusória permeabilidade das fronteiras de classe* (ARAÚJO, 1993, p. 285). Entretanto, o relato de Araújo sobre as vivências dentro do bonde é interessante para pensar o desenvolvimento da sociabilidade a partir da pluralidade de assuntos que permeavam essa atividade cotidiana.

Reclamava-se da má educação dos cocheiros, motorneiros e cobradores que pareciam estar sempre de mau humor. Elogiava-se a elegância das senhoras, que sentavam no banco de trás para proteger os chapéus e os penteados. Discutia-se sobre a adequação de fumar cigarros ou charutos, protestava-se contra os gracejos dos rapazes galantes que abordavam as mocinhas bonitas e desacompanhadas (ARAÚJO, 1993, p. 294).

Em seu escrito *Sociologia do bonde*, Gilberto Freyre (1959) considera que as conversas no bonde fizeram parte da tradição brasileira de gostar de discutir sobre qualquer assunto, desde as questões do cotidiano, da moda, do futebol, até temas mais polêmicos, como a política. No meio das conversas, não era incomum ver também passageiros aproveitarem a viagem para jogar, sendo um dos jogos as apostas na loteria, comprando bilhetes de indivíduos que, agilmente, subiam e desciam dos veículos em movimento.

O jogo do bicho é que era mais discreto, embora a paixão por ele não fosse menos generalizada: tanto nos bondes, de regresso do trabalho a casa, um dos assuntos principais era qual dos passageiros ganhara no bicho; e porque, em virtude de que tabela ou de que sonho. Quase sempre era em virtude de sonho: em torno da interpretação dos sonhos ou de seus símbolos se prolongavam conversas das quais participavam indivíduos de diferentes classes, raças e profissões, democraticamente reunidos pelo bonde e pela paixão pelo jogo do bicho (FREIRE, 1959 *In*: STIEL, 1984, p. 62-63).

Mais importante que acertar no Jogo do Bicho era a capacidade de interpretar um sonho e descobrir o animal e, por consequência, o número certo. E, assim, ao contar o sonho no bonde o passageiro desvela um pouco de si. Nos bondes mais antigos, que ainda possuíam bancos largos onde muitos supunham caber o mundo, dependendo do sexo e dos atrativos, muitos sonhavam em espremer-se num banco de bonde junto a uma bela dama. As paqueras eram inevitáveis. Muitos casais se conheceram, se apaixonaram e casaram sob o testemunho dos bondes. Mas também tinha os aproveitadores que se serviam da situação. O colunista Álvaro Sodré publicou em julho de 1922, nas páginas da revista *FonFon*, um artigo com o sugestivo título de “Bolina” tratando desses tipos oportunistas encontrados nos bondes.

tipo paradoxal que a cidade inteira conhece, o tal que só acha lugares vazios nos bancos onde viajam moças e meninas. (...) E enquanto o bonde corre, já uma perninha ameaça um assalto, depois a mão, logo em seguida o joelho, depois tudo... Se ela reage, ele se melindra, protesta e desce para esperar outro bonde e outra vítima. Se ela consente, ele só não se senta no colo porque os outros protestam (SODRÉ, 1922).

De diferentes maneiras, o bonde possibilitou experimentar a vida urbana. Ampliou os temas de conversas, os encontros de amigos, os amores, levou alguns a conflitos interiores e exteriores, uniu pessoas e tirou a vida de outras. Viajar de bonde era participar da modernidade, fazendo o indivíduo experimentar a vida social, seus limites e sua ampliação.

5 CONCLUSÕES

O objetivo deste estudo foi investigar a memória relacionada às representações sociais e o imaginário coletivo construído sobre as viagens de bonde e sobre a cidade na literatura. A partir dessas representações, buscou-se analisar as interações sociais que ocorriam em seu interior e discutir a relação indivíduo-espço. Foi possível perceber que foi construído um sentido da sociabilidade nos livros analisados. As conversações, as diferentes formas de interação, mas também o constrangimento pela presença do outro, estão presentes tanto no

romance *Os Ratos*, de Dyonélio Machado, como em *Caminhos Cruzados*, de Érico Veríssimo. A leitura mostrou que durante as viagens e nos pontos de espera do bonde, muitas vezes a proximidade física veio acompanhada de um distanciamento, uma atitude de reserva por parte dos personagens, como forma de preservar-se daquele contato que o perturbava, que o deixava exposto.

A proximidade física e o distanciamento psíquico também ocorrem atualmente nas viagens de ônibus, suscitando em alguma medida as relações de sociabilidade. Entretanto, também pode ser observado que existe, não apenas no transporte coletivo, mas em várias circunstâncias sociais, uma espécie de barreira provocada pelo uso de aparelhos tecnológicos que limitam muitas vezes o desenvolvimento dessas relações. O encontro entre passageiros habituais, alguns, inclusive vizinhos, o fato de conhecer o condutor e o cobrador, e estes em algumas linhas conhecerem os passageiros e suas particularidades, inclusive econômicas, como foi mostrado pelos relatos apresentados, tudo isso contribuía para que o indivíduo se sentisse mais seguro e pudesse olhar para o exterior, observar as mudanças no espaço físico, as transformações pelas quais a cidade passava, trocar ideias sobre aspectos da cultura, dos hábitos etc. que se modificavam.

Entende-se que a proximidade física traduzida nas conversas, nas trocas de olhares, nos flertes, nas confusões e atropelos dentro dos bondes, nas discussões inclusive, contribuiu efetivamente para o desenvolvimento da sociabilidade no sentido de uma individualização crescente por parte do indivíduo. Os relatos apresentados mostram como em determinadas circunstâncias nas quais os passageiros sentiam-se pouco à vontade no meio de tantas pessoas, acabavam adotando uma atitude mais reservada, quase não querendo ser percebido, como no caso de Nazizeno em *Os Ratos*. Quando ocorre este tipo de atitude, o indivíduo volta-se para dentro, o incômodo provocado pelo olhar concreto ou imaginado dos outros passageiros provoca a necessidade de pensar sobre si, e ao fazer este movimento, se desenvolve como indivíduo e ser social. Isto corrobora com a ideia de que os bondes tiveram uma importância para além da questão econômica e material, sendo também um espaço que contribuiu para o desenvolvimento social e individual.

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.
- BENJAMIN, Walter. *A Paris do Segundo Império em Baudelaire*. In: BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. São Paulo: Editora Ática, 1991.
- BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a história*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1978.
- CARRIS *130 anos: relatos da história e outras memórias*. Porto Alegre: PMPA, 2002.
- DURKHEIM, Émile. *As regras do método sociológico*. São Paulo: Abril Cultural, 1978.
- FREIRE, Gilberto. *Sociologia do bonde*. 1959. In: STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. Brasília, DF: Editora Pini, 1984, p. 62-63.
- MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. São Paulo: Ática, 1980.
- MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.
- OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. Porto Alegre: SMT, 1976.
- PRISCUS, MARCUS. *Coisas da rua. “O Pirralho”*. Nº 137 de 04.04.1914. Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: <http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/pirralho/213101> Acessado em 01 mar 2016.
- SODRÉ, Álvaro. *Os bondes*. Revista *Fon-Fon*, nº29, ano XVI, 1922.
- STIEL, W. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. Brasília: Pini, 1984.
- VERÍSSIMO, Érico. *Caminhos Cruzados*. 16ª Ed. Porto Alegre: Globo, 1978.