

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**SOBRE OS TRILHOS DO BONDE, OS CAMINHOS DE UMA CIDADE
BRASILEIRA**

Mara Regina do Nascimento

Dissertação apresentada como requisito parcial e último para a obtenção do grau de Mestre em História do Brasil, sob a orientação da Prof^a Dr^a Léa Freitas Perez.

**Porto Alegre
1996**

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Curso de Pós-Graduação em História

**SOBRE OS TRILHOS DO BONDE, OS CAMINHOS DE UMA CIDADE
BRASILEIRA**

Mara Regina do Nascimento

Porto Alegre
1996

AGRADECIMENTOS

Este trabalho, realizado com o suporte financeiro do CNPq, tornou-se possível também graças a um conjunto de esforços e afetos para os quais gostaria de expressar o meu agradecimento.

A Léa Freitas Perez que, além de uma orientação criteriosa e de singular competência, tributou-me sua inestimável amizade. Devo a ela o reconhecimento da importância de uma nova visão, mais generosa e poética, sobre a História do Brasil.

A Marion Kruse Nunes, pela oportunidade que ofereceu-me em 1992 de trabalhar pela primeira vez na pesquisa histórica sobre a Carris, juntamente com a equipe sob a sua coordenação no Centro de Pesquisas Históricas da Secretaria Municipal de Cultura. A ela agradeço também pela prontidão com que cedeu-me, nos últimos meses, todo acervo coletado naquela ocasião para que eu pudesse novamente consultá-los.

Aos colegas de curso Mozart, Dinah, Centurião, Jussara e Manolo pela amizade e pelo saudável exercício de troca de idéias, realizado ao longo desses dois anos.

A Sra. Mirian Ribeiro Antonini, pelo empréstimo de seus antigos e valiosos cartões postais da cidade de Porto Alegre, que serviram para ilustrar parte desse trabalho.

A Carla Helena Carvalho Pereira e Rosana dos Santos Sanches, pela prontidão e disponibilidade com que sempre me ajudaram a resolver as antipáticas, mas necessárias, questões burocráticas que requer a realização do curso.

E, em especial, ao André que, ao entrar na minha vida, ajudou-me a lembrar o que eu, como mestranda, estive sujeita a esquecer: o ato de escrever exige muito mais da alma do que da razão.

SUMÁRIO

<i>NO TRÂNSITO E NO MOVIMENTO DA CIDADE BRASILEIRA</i>	8
1. A CIDADE E A MODERNIDADE	16
1.1 OCUPAR PARA CIVILIZAR	22
1.2 MODERNIZAR PARA CIVILIZAR	28
2. OS TRAJETOS DOS BONDES E A TRAJETÓRIA HISTÓRICA DA CIDADE	43
2.1 DOS CAMINHOS E DOS TRILHOS NUM PORTO ALEGRE	50
2.2 UMA LEBRE DE TRÊS ANOS CORRE MAIS QUE UM BURRO DE CEM	56
3. A URBANIDADE E A FESTA	87
3.1 O LUGAR DO CARNAVAL	94
3.2 NO ANDAR DO BONDE, A VIVÊNCIA DA CIDADE	105
<i>A SOCIEDADE BRASILEIRA TOMA O BONDE</i>	126
LINHA DE TEMPO	131
BIBLIOGRAFIA	136
FONTES PRIMÁRIAS	143
LISTA DE ILUSTRAÇÕES	147

NO TRÂNSITO E NO MOVIMENTO DA CIDADE BRASILEIRA

Há, na historiografia brasileira, um certo consenso teórico que insiste em enquadrar o desenvolvimento das nossas cidades em um processo de evolução capenga, incompleta ou às avessas. A cidade brasileira dificilmente é encarada como um fenômeno que passou a existir em função do desencadeamento de outros; ao contrário, é sempre vista como coisa autônoma e independente, como um corpo estranho ou artificial, que chega para interromper um curso, cujo fim não se sabe muito bem qual seria. É como se a sociedade brasileira, historicamente representada pelos senhores de engenho e seus escravos, ou pelos barões do café e os imigrantes ou os donos das primeiras indústrias e a classe operária emergente do século XIX, não estivesse pronta ainda para a “selvagem” vida no meio urbano.

Essa idéia traz como centro um equívoco teórico-metodológico, que procura, nos fatos históricos relativos ao urbanismo, a parcialidade e a linearidade, e despreza o relativismo, a rede de inter-relações e a simultaneidade que tais fatos comportam.

Tomadas como desordenadas, improvisadas e apressadas, nossas cidades não são até hoje perdoadas, ou melhor, bem assimiladas, naquilo que tiveram de mais rico e peculiar: a mistura de códigos, a miscigenação entre o tradicional e o moderno, a convivência cotidiana, por exemplo, entre a escravidão e o surgimento das máquinas industriais, dos projetos cientificistas de higienização com a vivência concreta da distribuição de água à população pelos carros-pipa ou do despejo das fezes humanas no rio mais próximo, do desejo circunspeto progressista e modernizante na implantação dos componentes materiais urbanos, que são os meios de transporte, a luz elétrica, a canalização de água com a transgressão, a plasticidade, o riso e a falta de prudência da atividade carnavalesca...

Tomando como ponto de partida uma estrada de via única que leva somente à história e ao tempo europeus, historiadores que têm a cidade brasileira como tema esqueceram-se de relativizar ou olhar com cuidado o tempo e a história brasileiros como processos que, partindo de uma forte ligação com o ideário moderno europeu, não fizeram desse ideário um fim em si mesmo, mas misturando-se a ele, tornaram o cotidiano do espaço urbano algo original, gerando uma nova configuração que permitiu o aparecimento de uma estrada de múltiplas vias.

Edgar Morin diz que, ao tratarmos da relação de interdependência entre o passado, o futuro e o presente, deveríamos levar em conta que *a realidade social é multidimensional. A dialética não anda nem sobre os pés nem na cabeça; ela gira porque, antes de tudo, é jogo de inter-reações, isto é, circuito em perpétuo movimento. Tudo o que é evolutivo obedece a um princípio policausal.* E até mesmo os processos que chamamos de evolutivos não são nem eles mecânicos ou lineares. *As invenções, inovações, criações, técnicas culturais, ideológicas modificam a evolução e até a revolucionam, e fazem, daí em diante, com que os princípios de evolução evoluam*¹. Quanto mais a ação do homem der existência a desvios ou imprevistos nos processos históricos, mais rico em complexidades eles tornar-se-ão; é justamente por isso que a história, por um lado feita de rupturas e de crises, é também, ao mesmo tempo, repleta de criações e de inovações. Morin diz, por analogia, que: *ao procurar a Índia, o homem foi parar [na] América*².

Ao pensar a cidade brasileira, que foi gerada no momento em que nosso país passou a integrar-se na chamada “era planetária”³, inaugurada com os grandes descobrimentos marítimos, a percebo como um fenômeno rico e complexo que se frutificou a partir do projeto moderno europeu, e inesperadamente deu novo destino a ele — as cidades do Novo Mundo foram inventadas com a modernidade e, por causa delas e dentro delas, a modernidade foi reinventada.

¹ MORIN, Edgar. *Para sair do século XX*. 1986, Rio de Janeiro: Nova Fronteira, p. 311.

² MORIN, Edgar. *O paradigma perdido. A natureza humana*. 1973, Lisboa: Publicações Europa-América, 5 ed., p. 23.

³ MORIN, Edgar e KERN, Anne Brigitte. *Terra-Pátria*. 1995, Porto Alegre: Editora Sulina, p. 19.

Dentro da cidade, as edificações, as melhorias tecnológicas, os equipamentos materiais, como os meios de transporte coletivos, são o reflexo desta complexidade. As grandes invenções como os trilhos de ferro, a técnica da macadamização (calçamento com brita aglutinada e comprimida, com 30 cm de espessura, que antecedeu as técnicas atuais de calçamento de ruas), o uso de animais primeiro, e depois dos cabos elétricos para a movimentação dos bondes, a construção de casas assobradadas e frontalmente ajardinadas, o surgimento dos cortiços, o uso de cores sóbrias nas roupas dos homens e das mulheres, os projetos urbanísticos de organização moral e espacial da cidade são todos exemplos de mudanças ocorridas em concomitância temporal com a Europa e também com os Estados Unidos.

É clara a cumplicidade *de facto* do Brasil com o restante do mundo ocidental no plano dos ideais urbanos; a diferença esteve na maneira como aqui se propagaram ou se concretizaram tais ideais, que tiveram de se moldarem ao contexto social, geográfico, político e econômico brasileiros, e por isso perderam as formas que possuíam originalmente, para aqui adquirir outras — e a isso grande parte dos historiadores apressadamente chamou de tentativa frustrada ou atrapalhada de copiar o que vem de fora.

Perdeu-se muito tempo tentando provar a inferioridade tecnológica, econômica ou política do Brasil em relação ao Primeiro Mundo, desde que este nos conquistou, e deixamos de enriquecer nossas pesquisas, pois não levamos em conta a rede de complexidades e reciprocidades, surgidas a partir do momento em que o mundo tornou-se efetivamente redondo, sobretudo no que diz respeito à compreensão das diversidades culturais que um projeto que, mesmo pretendendo ser uno e evolutivo, não conseguiu sufocar completamente.

Foi no meio urbano, sob a forma de uma “harmonia conflitual”⁴, que se desenrolaram ao mesmo tempo, o anseio do esquadrihamento moderno — como idéia — e a improvisação — como coisa não projetada.

⁴ Termo que tomo emprestado de Michel Maffesoli, em *O Tempo das Tribos. O Declínio do Individualismo nas sociedades de massa*, ao ver a vitalidade do interior da cidade ligada a um equilíbrio entre elementos

Perceber a cidade brasileira a partir desse prisma é lançar um novo olhar sobre ela, seguindo o que sugere Peter Burke: *Cada vez mais historiadores estão começando a perceber que seu trabalho não reproduz “o que realmente aconteceu”, tanto quanto o representa de um ponto de vista particular.*⁵ É também ressaltar que, como diz Hayde White, *o historiador poderia ser visto como alguém que, a exemplo do artista e do cientista [procuraria enfatizar a importância de se perceber] o caráter singular das coisas comuns.*⁶

A partir de reflexões como estas é que me proponho a analisar a relação da cidade brasileira com a modernidade, desde a última metade século XIX às primeiras décadas do XX, sob o prisma dos seus meios de transporte coletivos urbanos, tendo como caso privilegiado a cidade de Porto Alegre.

No primeiro capítulo, procuro conceituar duas idéias-chave que permeiam e norteiam a linha teórica do trabalho. Essas idéias são o conceito de civilização de Norbert Elias, cuja definição considero mais adequada, e a de modernidade, que, dentre as concepções existentes, optei por aquela elaborada por Jean Baudrillard; ambas contextualizadas no lugar onde se concretizaram: a cidade ocidental. Para tal, utilizo as tipologias de Max Weber sobre a cidade e sua inerente delimitação territorial ligada às demarcações administrativa, afetiva e religiosa, categorias essas que estão sempre em relação umas com as outras.

Julgando que a cidade é o território da modernidade, procuro situá-la historicamente, num primeiro momento, a partir do movimento europeu das descobertas marítimas e a conseqüente fundação das cidades no Novo Mundo. Essas cidades nasceram sob o signo do pensamento moderno e sob os dogmas do capitalismo comercial, que são a secularização, a racionalidade e a homogeneização. A urbanização

heterogêneos. Também Gilberto Freyre, em *Casa-Grande & Senzala. Formação da Família Brasileira sob o Regime da Economia Patriarcal*, utiliza-se dessa idéia ao falar de *equilíbrio de antagonismos* para caracterizar a sociedade brasileira. (Ver capítulo I).

⁵ BURKE, Peter (org.) *A Escrita da História, novas perspectivas*. 1992, São Paulo: Editora UNESP, 2. ed., p. 337.

⁶WHITE, Hayde. Apud: KRAMER, Lloyd. “Literatura, Crítica e Imaginação Histórica: o desafio literário de Hayden White e Dominick LaCapra”. In: HUNT, Lynn. *A Nova História Cultural*. 1995, São Paulo: Martins Fontes Editora Ltda., pp. 131-173, p. 160.

era o instrumento que possibilitava a realização do processo civilizador, de caráter messiânico e redentor, que precisava sair da Europa e espalhar-se pelo mundo — tal como a modernidade.

No Brasil dos séculos XVI, XVII e XVIII, o moderno traduziu-se pelas atitudes que os colonizadores tomaram para possuir o território que lhes pertencia: as medidas político-administrativas da coroa portuguesa, o uso da mão-de-obra escrava, a monocultura agrícola e pecuarista, a implantação de freguesias e feitorias (os embriões de nossas cidades) e o estabelecimento da estrutura social patriarcal e familiar. O resultado de tais atitudes criaram, dentro das cidades brasileiras, uma ordem social complexa e peculiar, ancorada em antagonismos miscíveis, de uma riqueza híbrida incomparável, conforme interpretou Gilberto Freyre⁷.

Procuro, ainda, desenvolver a idéia de que no século XIX o moderno das cidades brasileiras expressou-se pela via das transformações modernizantes em concomitância com a industrialização inglesa e francesa. A higienização, a preocupação com o desenvolvimento tecnológico, o desejo do devir e o desencantamento marcaram de maneira singular a cidade desse período. Se, por um lado, a cidade do século XIX vivia o momento de uma tendência a enobrecer as necessidades técnicas, fazendo delas objetos artísticos e agentes da implantação do novo, sob o ritmo efêmero da moda (como disse Walter Benjamin⁸) por outro, a modernidade tomou a forma da modernização, *tout court*, ligando-se à busca do progresso como o elemento fundamental para, concretamente, melhorar a infraestrutura urbana, incrementar a industrialização e disciplinar as formas de produção e de trabalho. Para Alain Touraine, no século XIX, *era preciso trabalhar, organizar-se e investir para criar uma sociedade técnica geradora de abundância e de liberdade. A modernidade era uma idéia, ela se torna por acréscimo uma vontade*, [pois no século

⁷ A miscigenação como caracterização do processo da formação urbana brasileira é conceito-chave em duas obras fundamentais de Gilberto Freyre, utilizadas aqui. São elas: *Casa-Grande & Senzala. Formação da Família Brasileira sob o Regime da Economia Patriarcal* e *Sobrados e Mucambos. Decadência do Patriarcado Rural e Desenvolvimento do Urbano*.

⁸ BENJAMIN, Walter. “Paris, capital do século XIX”. In: KOTHE, Flávio. *Walter Benjamin*. Coleção Sociologia, 1991, São Paulo: Editora Ática. pp. 30-43, p. 42

oitocentista] *não se tratava mais simplesmente de dar passagem à razão afastando os obstáculos do seu caminho; era preciso querer e amar a modernidade; era preciso organizar uma sociedade criadora de modernidade, automotriz*⁹.

Foi nessa atmosfera que os meios de transporte coletivos, os bondes, passaram a ter importância fundamental dentro do meio urbano, como uma imagem de progresso que poderia ser concretizada: máquinas com estruturas de ferro ambulantes, sobre trilhos também de ferro, que concorreriam com as ingênuas carroças. Era o avanço da técnica em oposição à estabilidade do tradicional. As carroças, os tálburis, as caleças bem mais fáceis de pilotar, as cadeirinhas e os palanquins, movidos pela força do homem negro, podiam carregar menos pessoas, como uma família ou indivíduos isoladamente, e ainda ligavam-se à idéia de cidade pequena, familiar. Mas os bondes, não. Eles anunciavam, pelos seus itinerários, que a cidade expandia-se e que as necessidades da população em se locomover aumentavam. Eram sinal de mudanças. Viajar, ou passear, por um quarto de hora ou por meia hora ao lado de um desconhecido, sem dirigir-lhe a palavra, ou então trocar conversa formalmente sobre a política ou os costumes, com alguém que não se sabe exatamente quem é, era o sinal de novos tempos que o bonde poderia proporcionar. A eletricidade, força motriz oculta para os olhos, que não podia ser vítima de chacotas ou apelidos como os burros, reforçou ainda mais a veneração do progresso industrial e dos avanços da racionalidade científica, na primeira década do século XX.

No segundo capítulo, faço uma análise mais específica sobre a cidade de Porto Alegre, retomando as concepções acerca da modernidade, tratadas no capítulo anterior. A modernidade como um modo de civilização, que não se restringiu apenas ao Velho Mundo, também fez parte do ideário do cidadão porto-alegrense na relação que ele mantém com a sua urbe.

Como no Brasil o hibridismo e a plasticidade são princípios fundamentais de organização social, nossas cidades propiciaram a atmosfera da festa — espaço plural,

⁹ TOURAINE, Alain. *Crítica da Modernidade*. 1994, Petrópolis: Editora Vozes, p. 68.

onde as diferenças se congregam e a rigidez é amolecida; onde a atitude coletiva está ancorada na sensibilidade.

Para além de uma concepção histórica unidimensional, que ignora a complexidade e a multiplicidade da realidade humana com seu cosmos de sonhos e de fantasmas, considero a perspectiva carnavalesca da história uma excelente pista para auxiliar o historiador a escrever sobre o mundo. Segundo Dominick LaCapra, parceiro teórico de Hayde White, o carnaval *testa e contesta todos os aspectos da sociedade e da cultura através do riso festivo: os que são questionáveis podem ser preparados para a mudança; os que são considerados legítimos podem ser consolidados.*¹⁰

Por essa razão, reservo o terceiro capítulo para tratar, com base nas concepções da Escola de Chicago, a cidade como um estado de espírito, que, no Brasil, se revela através da festa religiosa e do carnaval. Fazendo uso das idéias de Roberto DaMatta, Gilberto Freyre, Mikhail Bakhtin e Jean Duvignaud, discuto a festa brasileira não somente na sua forma institucional e etnográfica, mas também como um modo cultural que está entranhado na visão de mundo, na sensibilidade sobre as coisas e na relação que o brasileiro tem com o meio urbano. Fundada com o aval dos princípios éticos, religiosos, científicos e arquitetônicos da modernidade, a festa no Brasil (que está visceralmente ligada à cidade) carnavalizou esses princípios e deu-lhes uma cara nova, sem aniquilá-los, mas enriquecendo-os e aumentando-lhes a complexidade.

¹⁰ LACAPRA, Dominick. Apud: KRAMER. “Literatura, Crítica e Imaginação Histórica”. In: HUNT. *A Nova História Cultural*. Op. cit., p. 163.

1. A CIDADE E A MODERNIDADE

Na cultura ocidental, desde o século XV, civilização e posse do espaço não se separam. E onde a conquista territorial se efetivou, um empreendimento organizador do espaço foi arquitetado. Em nome do ideal civilizador, o mundo ganhou uma nova configuração — a de mundo moderno — e tanto para a Europa como para a América, a Ásia e a África, novos elementos foram adicionados à sua antiga estrutura social, política e econômica. Depois das descobertas marítimas, o mundo nunca mais foi o mesmo. Assim, simultaneamente existia para os europeus a preocupação com a ocupação espacial e a percepção de que o mundo havia se alargado. A aldeia global aumentava seu diâmetro num mesmo projeto de civilização. E a América passou a fazer parte do jogo de inter-relações a que o homem europeu e o asiático já haviam iniciado, timidamente, na Idade Média. Edgar Morin diz:

Durante a Idade Média ocidental, e embora suas Histórias não se comuniquem, embora suas civilizações permaneçam herméticas umas às outras, frutas, legumes, animais domésticos são transportados e aclimatados do Oriente ao Ocidente, da Ásia à Europa, assim como seda, pedras preciosas, especiarias. A cereja parte do mar Cáspio para o Japão e a Europa. O damasco vai da China até a Pérsia, da Pérsia ao Ocidente. A galinha se espalha da Índia para toda a Eurásia. A atrelagem de tiro, depois o uso da pólvora, da bússola, do papel, da imprensa chegam da China à Europa e fornecem os conhecimentos e instrumentos necessários para seu progresso e em particular para o descobrimento da América. As civilizações árabes introduzem o zero indiano no Ocidente. Antes dos tempos modernos, os navegadores chineses, fenícios, gregos, árabes, vikings descobrem largos espaços do que eles não sabem ainda ser um planeta, e cartografam ingenuamente o fragmento que conhecem como sendo a totalidade do mundo. Em suma, o Ocidente europeu, essa pequena extremidade da Eurásia, durante a sua longa Idade Média, recebeu do vasto Extremo Oriente as técnicas que lhe permitirão reunir os conhecimentos e os meios de descobrir e de

*chamar à razão a América.*¹¹ Para esse autor, a era moderna, preparada lentamente em diversos pontos do Globo e inaugurada a partir dos descobrimentos marítimos, inaugurou também a era planetária, e a sua concepção de que ideais de civilização podem ser exportados.

As palavras moderno ou modernidade, quando utilizadas aqui, têm a conotação dada por Jean Baudrillard e Alain Touraine.

Jean Baudrillard diz: *A modernidade não é um conceito sociológico, nem um conceito político, nem propriamente um conceito histórico. A modernidade é um modo de civilização característico que se opõe ao modo da tradição, isto é, a todas as outras culturas anteriores ou tradicionais: face à diversidade geográfica e simbólica destas outras culturas, a modernidade se impõe como uma, homogênea, se irradiando mundialmente a partir do Ocidente. [Ela] é uma estrutura histórica e polêmica de mudança e crise. Sob esta forma, a modernidade é localizável somente na Europa a partir do século XVI e não toma seu sentido senão a partir do século XIX.*

Para Jean Baudrillard, a modernidade é, por isso, *o jogo de signos, de costumes e de cultura* que resultaram das *mudanças técnicas, científicas e políticas ocorridas desde o século XVI*¹². Historicamente, segundo o autor, ela tem se desenrolado desde a chegada de Colombo à América, no século XV, passando pela descoberta da tipografia e das descobertas de Galileu, que inauguraram o humanismo do Renascimento; aparece também nas intenções da Reforma Luterana e sua repercussão no mundo católico; nos fundamentos filosóficos de Descartes e na filosofia do Iluminismo, que originaram o pensamento individualista e racionalista do mundo ocidental. Ela também esteve presente nas técnicas administrativas do Estado monárquico centralizado, que substituiu o sistema feudal; e, culturalmente, a modernidade relaciona-se com a *secularização total das artes e das ciências*. [A modernidade] *tomou uma tonalidade burguesa liberal que não cessará depois de marcá-la ideologicamente*¹³.

¹¹ MORIN e KERN. *Terra-Pátria*. Op. cit., p. 18-19.

¹² BAUDRILLARD, Jean. "Modernité". In: *Biennale de Paris. La modernité ou l'esprit du temps*. 1982, Paris: Editions L'Esquerre, pp. 28-31, p. 28.

¹³ BAUDRILLARD. "Modernité". Op. cit., p. 28.

Alain Touraine também a define: *A modernidade não é mais pura mudança, sucessão de acontecimentos; ela é difusão de produtos da atividade racional, científica, tecnológica, administrativa.*

A modernidade exclui todo o finalismo. A secularização e o desencanto de que nos fala Weber, que definiu a modernidade pela intelectualização, manifesta a ruptura necessária com o finalismo religioso que exige sempre um fim da história, realização completa do projeto divino ou desaparecimento de uma humanidade pervertida e infiel à sua missão.

*A idéia de modernidade substitui Deus no centro da sociedade pela ciência, deixando crenças religiosas para a vida privada.*¹⁴

A palavra civilização designa, aqui, o objetivo que o homem ocidental se propôs a perseguir, para a realização do seu modo de vida e de comportamento e que terminou por constituir-se em um processo, encarado como evolutivo, que deve ser prosseguido. Aliado à razão, o processo de civilização tem caráter de instrumento útil que serve para aperfeiçoarem-se os governos, as leis, a educação, as instituições, o conhecimento científico e os costumes ocidentais, não importando as fronteiras territoriais, já que o homem moderno julga-se capacitado de levar a civilização a qualquer lugar que considere ainda não suficientemente civilizado. Encarada como uma propriedade e obra acabada, a civilização é o trunfo do homem ocidental sobre os outros povos.

Sobre o nascimento do conceito de civilização até a sua transformação em processo progressivo, Norbert Elias diz: *Ao contrário do que acontecia no momento da gênese do conceito, a partir de agora o processo de civilização é considerado pelos povos como acabado, no interior das suas próprias sociedades: eles sentem-se essencialmente portadores de uma civilização existente ou acabada, que têm de transmitir a outros, como porta-estandartes da civilização para o exterior. Do processo que fica para atrás, de todo processo civilizacional, a consciência guarda apenas uma vaga lembrança. Aceita-se o resultado desse processo como manifestação*

¹⁴ TOURAINE. *Crítica da modernidade*. Op. cit., p. 17.

do fato de ser superiormente dotado. Que esse comportamento civilizado tenha levado séculos a atingir não interessa, como não interessa saber de que maneira se atingiu. A partir de agora, pelo menos para as nações que se fizeram conquistadoras e colonizadoras, e por isso se tornaram uma espécie de camada superior para vastas extensões do mundo extra-europeu, a consciência da sua superioridade, a consciência dessa “civilização”, serve para justificar o seu domínio, tal como outrora “politesse” e “civilité”, os antepassados do conceito de civilização, haviam servido à camada superior aristocrática da corte para justificar o seu.

*Conclui-se, efetivamente, uma fase essencial do processo civilizacional no momento em que a consciência da civilização, isto é, a consciência da superioridade do comportamento próprio e das suas substancializações em ciência, técnica ou arte, começa a alastrar-se por nações inteiras do Ocidente.*¹⁵

Conceitualmente, modernidade e civilização entram em comunhão quando expressam, juntas, a idéia de que existem padrões técnicos, científicos e culturais que devem ser disseminados, por serem tomados como verdade absoluta. Num processo de dentro para fora, iniciado na Europa, o Ocidente, sente-se capaz e responsável por transmitir tais padrões aos outros povos.

No que concerne à questão urbana, a modernidade, como o modo da civilização ocidental, pôs-se em marcha, num primeiro momento, como expansão territorial pelo mundo do além-mar, tendo na fundação das cidades e na busca da globalização do formato econômico e social destas, os elementos fundamentais deste processo¹⁶, e, depois, mais tarde, a partir do século XIX, sob um aspecto mais particular, que foi o da

¹⁵ ELIAS, Norbert. *O Processo Civilizacional*. 1989, Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1^o vol., (primeira edição em 1939), p. 100.

¹⁶ Para Léa Perez, este momento da história ocidental se situa num contexto em que as relações da economia urbana e o processo de urbanização ultrapassam as fronteiras das nações para assumirem um caráter internacional. A autora coloca: *A economia europeia se abre a novos horizontes, as inovações tecnológicas transformam o ciclo da vida. A expansão territorial dá à organização do espaço uma nova configuração em escala global. Neste sentido, a configuração urbana brasileira é contemporânea desse processo e, ainda mais particularmente, ela é tributária do desenvolvimento do capitalismo comercial europeu.* Ver: PEREZ, Léa Freitas. “A Constituição da Rede Urbana Brasileira nos Quadros da Formação do Mundo Ocidental Moderno”. In: *Estudos Ibero-Americanos*. 1993, Porto Alegre: PUCRS, v. XIX, n. 2, pp. 117-138, p. 117.

crença na modernização do meio urbano como caminho único que levaria ao desenvolvimento pleno.

É no século XIX que a modernidade concentra-se mais nos espaços internos da cidade, nos seus projetos arquitetônicos e avanços tecnológicos. A modernização, via industrialização, prepara o triunfo da modernidade. *A racionalidade componente indispensável da modernidade, se torna além disso, um mecanismo espontâneo e necessário de modernização.*¹⁷ A modernização é endógena da modernidade e não o contrário.

É sabido que diferentes, variados e sinuosos caminhos foram percorridos pela sociedade ocidental entre os séculos XVI, XVII, XVIII e XIX, no entanto, parece ter havido um consenso das sociedades desses períodos de que o ato de civilizar se realiza num movimento progressivo, linear, messiânico e redentor. Foi na cidade que esse fenômeno se deu, inicialmente, na busca da padronização ideal de comportamentos e, *a posteriori*, pela sua realização plena, utilizando-se para isso, como se fez no século XIX, a racionalização intimamente ligada à melhoria tecnológica e à crença quase cega nos modelos científicos.

¹⁷ TOURAINE. *Crítica da modernidade*. Op. cit., p. 19.

1.1 OCUPAR PARA CIVILIZAR

A concepção da importância de se ocupar espacialmente uma região varia conforme a época e as necessidades político-administrativa, econômica e psicossociológica de uma sociedade. Ocupar e civilizar até o século XVIII teve, na Europa, por um lado, devido às descobertas de um mundo novo, praticamente virgem e possuidor de uma natureza bruta dominante, um caráter quase épico, com legado renascentista, que via homem e natureza como duas extremidades opostas e conflitantes. Preparados militarmente e imbuídos de mentalidade redentora, os europeus partem para a América convencidos da necessidade de levar a civilização, que se traduzia na evangelização, ao homem primitivo. Nessa concepção, o ato de Civilização consistia em provar a superioridade do branco sobre a gente selvagem dos trópicos.

No Brasil, particularmente, o europeu não encontrou, como na Índia, nenhuma riqueza comercial imediata; aqui o ato civilizatório, para dominar o homem e a natureza foi o de, primeiramente, organizar, sob o arrimo religioso, a empresa agrícola e a sociedade escravocrata, possibilitando o sedentarismo e a ocupação efetiva¹⁸.

Com a formação das cidades, a metrópole garantia a sua continuidade na ocupação colonial, e depois, mais tarde, a partir do século XIX, momento em que o sistema colonial se desfez, as cidades, mais aperfeiçoadas tecnicamente, passaram a servir como termômetro da auto-suficiência e do progresso material alcançados.

¹⁸ FREYRE. *Casa-Grande & Senzala. Formação da Família Brasileira sob o Regime da Economia Patriarcal*. 1992, Rio de Janeiro: Record, 29. ed., (primeira edição em 1933), p. 24.

Segundo Léa Perez, o processo de colonização do Brasil foi um *empreendimento moderno que combinou ações comerciais e militares e cruzada civilizadora. A terra foi consolidada nas mãos portuguesas pela via da força armada, uma conquista militar. O próprio empreendimento ultramarino foi feito sob as graças papais, como uma cruzada moderna, cujas bulas reconheciam e aprovavam os primeiros passos.*¹⁹ Aqui, o português encontrou o elemento de objetivação da ação civilizadora e colonizadora: *as almas para Jesus Cristo*²⁰, como disse Gilberto Freyre.

A permanência no território, e o ato de conquistá-lo espacialmente, é uma façanha do esforço civilizatório do homem moderno; e temos na constituição das cidades brasileiras, um modelo dessa preocupação, como analisou Gilberto Freyre ao tratar do período colonial brasileiro, mostrando-nos como a posse e a demarcação do território caracterizam uma das faces da modernidade. Ele diz: *De qualquer modo o certo é que os portugueses triunfaram onde outros europeus falharam: de formação portuguesa [o Brasil] é a primeira sociedade moderna constituída nos trópicos com características nacionais e qualidades de permanência. Qualidades que no Brasil madrugaram, em vez de se retardarem como nas possessões tropicais de ingleses, franceses e holandeses.*²¹

Para novos desafios — que se traduziam no desejo de conquistar e dominar o que as novas terras reservavam —, foram aproveitadas pragmaticamente velhas fórmulas. Os europeus do século XVI eram há muito homens cidadãos²² e desde o medievo vinham ampliando e aperfeiçoando-se nas relações capitalistas de tipo urbano e comercial; sabiam, por experiência, que a cidade, como instituição, era a geradora da nova ordem. Por que, então, não implantá-las no Novo Mundo?

¹⁹ PEREZ, Léa Freitas. “Para além do bem e do mal: um novo mundo nos trópicos”. In: *Estudos Ibero-Americanos*. 1995, Porto Alegre: PUCRS, v. XXI, n. 1, pp. 49-59, p. 52.

²⁰ FREYRE. *Casa-Grande & Senzala*. Op. cit., p. 242.

²¹ FREYRE. *Casa-Grande & Senzala*. Op. cit., p. 12.

²² É importante lembrar que em Portugal os elementos caracterizadores da urbanidade madrugaram em relação ao resto da Europa; lá o espírito político e de realismo econômico e jurídico foram elementos decisivos da formação nacional. A burguesia marítima portuguesa desde o século XIV predominou fortemente sobre a nobreza rural. FREYRE. *Casa-Grande & Senzala*. Op. cit., p. 54.

No Brasil, assim foi feito. A implantação de estabelecimentos comerciais ou de instituições político-administrativas não obedeceu à mesma ordem cronológica pela qual passaram as cidades européias desde o medievo, mas nossas cidades foram criadas a partir do modelo destas, mesmo que inicialmente mais rudimentares tecnicamente; e ao longo da sua formação, sofreram adaptações exigidas pelo clima, pela gente que aqui se misturou e pelas situações históricas particulares.

Iniciando pelas feitorias²³, que serviam como mercados regulares, passando pela construções de fortificações ou muros, seguido da implantação da instituição religiosa e do aparato político-administrativo local, nossas cidades nasceram sob o feitiço moderno, de feição comercial, típica dos séculos XVI, XVII e XVIII, num processo rápido e desimpedido dos entraves feudais. Muitas delas, entre os primeiros 20 ou 30 anos de existência, já tinham o seu traçado urbano desenvolvido, eram sede de governo ou possuíam mais de uma praça de comércio — elementos que, para Max Weber, caracterizam o local como cidade.

Sob o prisma da análise weberiana, observamos que a categoria tamanho ou nível de avanço material por si só não torna uma cidade mais moderna que a outra, mas sim outras classificações mais complexas e indissociáveis.²⁴

Segundo Ruben Oliven, o enquadramento conceitual que Max Weber (e também Karl Marx) dá para a cidade a classifica como uma *Variável Dependente*, ou seja, uma organização social que não se auto-explica; que não é uma totalidade sozinha, mas uma objetivação de uma totalidade na qual se insere. Ela é uma Variável Dependente de um complexo entrelaçamento de fatores econômicos, políticos, militares, religiosos.

Para Ruben Oliven, em Max Weber, *a cidade é o primeiro pressuposto do capitalismo moderno, mas posteriormente o seu desenvolvimento é resultado dele. A cidade se originou na comunidade relativamente autônoma de burgueses livres que*

²³ Sobre o nascimento das cidades brasileiras e a sua relação com a implantação das feitorias, Aroldo de Azevedo afirma: as feitorias foram, sem dúvida, os primeiros povoados surgidos no país, os mais remotos embriões das nossas cidades. AZEVEDO, Aroldo de. “Embriões das Cidades Brasileiras”. In: *Boletim Paulista de Geografia*, 1957, São Paulo: Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, n. 25, pp. 31-69, p. 37.

²⁴ WEBER, Max. “La dominación no legítima (Tipología de las ciudades)”. In: *Economía y Sociedad. Esbozo de sociología comprensiva*. 1944, México: Fondo de Cultura Económica, pp. 938-1024.

*existiu no período de transição do feudalismo para o capitalismo, mas estas comunidades rapidamente perderam sua independência e tornaram-se o alicerce do Estado-nação.*²⁵ Por isso é uma estrutura social muito além da área urbana; é ao mesmo tempo um modo de habitar (civismo, civitas) e uma forma de participar (política, pólis).

Em Max Weber, a cidade é o lugar onde a relação de vizinhança entre os seus habitantes, que formam uma comunidade regida por interesses comuns, está sob uma ordem político-administrativa que se preocupa com a demarcação do território e com o controle político das relações sociais urbanas. O nível político-administrativo, essencial, somado à atividade produtiva e à existência de um mercado local regular e variado — quesitos obrigatórios para caracterizar economicamente o lugar como cidade — formam os três elementos essenciais da cidade ocidental moderna. É importante chamar a atenção que, na análise weberiana, a categoria político-administrativa para a caracterização da cidade é mais importante que a econômica.²⁶

A partir desses critérios é que Max Weber situa as cidades medievais, que, sob ponto de vista político-administrativo, nasceram como fortalezas e postos de guarnição, onde havia a preocupação com a regulamentação da propriedade fundiária e com a organização do poder que regia a comunidade. Em volta dessa estrutura se encontrava o mercado local de trocas, que reunia sob o mesmo interesse os habitantes do lugar.²⁷

É necessário, ainda, observar que Max Weber considera importante, além dos fatores já citados, caracterizar a cidade como sendo uma associação fraternal, que se realiza em nível religioso, quando a união de seus habitantes é promovida pela crença em um deus ou santos comuns, tornados oficiais pela presença de uma igreja ou capela do lugar.²⁸

²⁵ OLIVEN, Ruben George. *Urbanização e Mudança Social no Brasil*. 1984, Petrópolis, Editora Vozes, 3. ed., pp. 14 e ss.

²⁶ Apud. PEREZ, Léa Freitas. “Dois olhares sobre o urbano: Max Weber a Escola de Chicago”. In: *Revista Veritas*, 1994, Porto Alegre: PUCRS, v. 39, n. 156, pp. 621-637, p. 623.

²⁷ PEREZ. “Dois olhares sobre o urbano”. Op. cit., p. 622-623.

²⁸ PEREZ. “Dois olhares sobre o urbano”. Op. cit., p. 264.

Assim, a cidade ocidental moderna, que nasceu da medieval, é um espaço que, orquestrado por uma lógica racional de organização, reúne em seu interior elementos político-administrativos, juridicamente concebidos, aliados a uma dinâmica economia de troca, em forma de um mercado local variado e regular, marcado pela especialização permanente da produção econômica; e é também o lugar em que as pessoas, ligadas por laços de fraternidade e de culto, formam uma comunidade.

Sob este aspecto Max Weber e Michel Maffesoli comungam da idéia de que a cidade é um somatório entre o espaço geográfico de dimensão demarcada concretamente pelo poder do Estado e o espaço social delineado, este sim sem limites e fronteiras, por múltiplos grupos fortemente unidos em um sentimento comum que estrutura e assegura, na diversidade, a unidade da cidade. Para Michel Maffesoli, a dinâmica própria da urbe propicia uma relação afetiva com o território.

As fronteiras administrativas e jurídicas da cidade estão, para este autor, preenchidas e demarcadas também por outras entidades do mesmo gênero, como *bairros, grupos étnicos, corporações, tribos diversas que vão se organizar em torno de territórios (reais e simbólicos) e de mitos comuns. (...) Assim, a experiência do vivido em comum é que fundamenta a grandeza de uma cidade.*²⁹

Outrossim, para explicar conceitualmente a cidade sob o prisma da sua potência social como pulsações vitais, a Escola de Chicago, que inaugurou a Sociologia Urbana nos Estados Unidos, entre as décadas de 1920 e 1930, é o recorte mais adequado.

Para esta corrente, a cidade é capaz de gerar, com sua influência, os mais variados efeitos na vida social. É o que Ruben Oliven classifica como uma *Variável Independente*³⁰, ou seja, a cidade, sem importar muito como se formou historicamente, vale mais pelo o que já é. Robert Erza Park e Louis Wirth, principais representantes da Escola de Chicago, encararam a cidade como um organismo social, vivo, e portanto sujeito a patologias ou estado de espírito.

²⁹ MAFFESOLI, Michel. *O Tempo das Tribos. O Declínio do Individualismo nas sociedades de massa*. 1987, Rio de Janeiro: Forense Universitária, p. 171.

³⁰ OLIVEN. *Urbanização e Mudança Social no Brasil*. Op. cit., p. 19.

Robert Erza Park formulou a idéia de que a cidade é um corpo de costumes, de tradições e de sentimentos e atitudes organizados. Para este autor, a cidade *é algo mais do que um amontoado de homens individuais e de conveniências sociais, ruas edifícios, luz elétrica, linhas de bonde, telefone, etc.: algo mais também que uma mera constelação de instituições e dispositivos administrativos — tribunais, hospitais, escolas, polícia e funcionários civis de vários tipos. Antes, a cidade é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a estes costumes e transmitidos por essa tradição.*

*A cidade está envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõem; é um produto da natureza, e particularmente, da natureza humana.*³¹

Para Louis Wirth, discípulo de Robert Park, a densidade demográfica como critério para caracterizar o lugar como cidade só serve se for associada ao contexto cultural geral. Dever-se-ia levar em conta, além das diferenças e variações entre as cidades (existem as comerciais, as de mineração, as pesqueiras, as industriais, as universitárias, as capitais), a idéia de que a cidade é uma associação humana, mesmo que heterogênea.³²

Estas duas orientações conceituais — a weberiana e a da Escola de Chicago — sobre o que trazem de mais característico, cada uma a seu tempo, servem para analisar as cidades brasileiras, desde a sua fundação, sob a orientação político-administrativa e religiosa portuguesa, no início da chamada “era planetária” até a sua cumplicidade industrializante com a Europa oitocentista.

³¹ PARK, Robert Erza: “A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano”. 1916. In: VELHO, Otávio Guilherme. (org.) *O Fenômeno Urbano*. 1987, Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 4. ed., pp. 26-67, p. 26.

³² WIRTH, Louis. “O Urbanismo como Modo de Vida”. 1938. In: VELHO. *O Fenômeno Urbano*. Op. cit., pp. 90-113, p. 92-95.

1.2 MODERNIZAR PARA CIVILIZAR

Se nos séculos XVI, XVII e XVIII a modernidade se traduziu no ato evangélico de dominação territorial, que incluía o esforço desbravador de implantação de ruas, regimentos, normas de conduta e traçados urbanos, no século XIX, ela realizou-se pela via da modernização, que também não deixou de ser encarada como um dogma. As cidades ganharam a atribuição de serem também palcos da industrialização e, por isso, civilizar, no século XIX, foi intencionar prover com mais rapidez a urbe, dotando-a de equipamentos mais requintados e industrializados.

É no século XIX que a sociedade moderna, segundo Jean Baudrillard, se pensa em si mesma enquanto tal, em termos de modernidade; miticamente. *A modernidade se torna então um valor transcendente, um modelo cultural, uma moral — um mito de referência presente em todo o lugar, em parte mascarando as estruturas e as contradições históricas que lhe deram nascimento. [É neste momento que a modernidade é marcada como] a era da produtividade: intensificação do trabalho humano e da dominação humana sobre a natureza, um e outro reduzidos ao estatuto de forças produtivas e aos esquemas de eficácia e de rendimento máximo*³³.

Dada a ausência de uma revolução política e industrial nos países do Terceiro Mundo, a industrialização dos países do Primeiro Mundo tornou exportáveis os aspectos mais técnicos da modernidade: os objetos de produção e de consumo

³³ BAUDRILLARD. “Modernité”. Op. cit., p. 28.

industrial. *É em sua materialidade técnica e como espetáculo que a modernidade as investiu em primeiro lugar e não segundo o longo processo de racionalização econômica e política que se operou no Ocidente.*³⁴

A modernização é um mito da modernidade, por isso não foi por acaso que surgiram, entre as décadas de 1950 e 1970, as “teses da modernização” que postulavam um modelo a-histórico e linear de mudança social e de evolução. Essas teorias, como explicou Ruben Oliven, sustentavam que, dadas certas condições, todas as sociedades poderiam mover-se do extremo tradicional ao moderno. Todas as sociedades estariam em algum ponto do *continuum* (da barbárie à civilização), e poderiam avançar ou recuar nele. O que faria uma sociedade avançar ou recuar seria o seu nível de modernização.³⁵

Estas teorias do século XX, tão modernas quanto as que surgiram no século XIX como o marxismo e o positivismo, criaram postulados que faziam crer na modernização como via única para levar uma sociedade para o grau ideal de civilização.

Sou tributária da idéia de que o que ocorreu neste período da industrialização e da modernização não foi uma mudança radical no percurso do projeto civilizador, mas sim, sobretudo na técnica de produção; foi instituído um novo ritmo, mais veloz, na insistente tentativa de homogeneização da vida social.

Uma idéia análoga a esta que construo pode ser a de Norbert Elias a respeito do desenvolvimento da padronização dos modos e dos costumes sociais civilizadores, como, por exemplo, o comportamento à mesa. O autor diz que a prática de usar-se o garfo e a faca nas refeições foi lentamente, através de séculos, tornando-se fundamental nos rituais cotidianos da sociedade ocidental, até o momento de esse costume ser considerado “natural”. A partir daí, no século XIX, *verifica-se que se alteram ainda alguns pormenores; acrescentam-se novas normas e, das antigas, algumas tornam-se mais permissivas; surge uma quantidade de variações nacionais e sociais sobre as*

³⁴ BAUDRILLARD. “Modernité”. Op. cit., p. 30.

³⁵ OLIVEN. *Urbanização e Mudança Social no Brasil*. Op. cit., p. 30-31.

maneiras à mesa; entre as massas populares, as camadas médias, o operariado e o campesinato, é diverso o grau de penetração do uniforme da civilização e da regulação dos impulsos exigida pelo manejo desse ritual. Mas os aspectos fundamentais daquilo que o trato social numa sociedade civilizada requer e daquilo que é considerado interdito — o padrão da técnica de comer, a maneira de usar a faca, o garfo, a colher, o prato, o guardanapo e restantes utensílios — permaneceram inalterados no essencial. Há apenas a diferenciação e disposição dos utensílios na mesa, conforme a classe social ou o costume do país — garfos para a entrada, para o peixe e para a carne; garfos, facas e colheres para doces; alguns talheres mais pontiagudos, outros mais arredondados ... Tratam-se de variações sobre o mesmo tema, diferenciação dentro do mesmo padrão³⁶.

Assim também vejo a industrialização do século XIX: uma nova roupagem para um modo de civilização que se calcou em algo maior: a modernidade.

Como observou Max Weber em *A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo* é característica da civilização ocidental moderna sistematizar e racionalizar todas as áreas do saber e do fazer humano: a geometria, o Direito, a Arte, a Arquitetura, as Universidades. Esse fenômenos culturais já faziam parte da cultura de outras civilizações, mas o aspecto do tratamento racionalizado, sistemático e de utilidade prática é essencialmente ocidental³⁷. A produção de bens através do trabalho humano foi, com a industrialização, tornada mais eficaz no sentido de aceleração, de velocidade; mas não racionalizada por ela.

Ao tratar do nascimento do capitalismo moderno, Max Weber busca exemplos da dinâmica econômica do século XVI, nos monopólios e nos privilégios concedidos ao comércio ultramarino. E quando o autor trata também do momento de iniciação da industrialização no século XIX, antes do fenômeno tomar dimensões mundiais, ele diz: *A forma de organização era, em todos os aspectos, capitalistas; a atividade do empreendedor era de caráter puramente comercial; o uso do capital, em giro, no*

³⁶ ELIAS. *O Processo Civilizacional*. Op. cit., pp. 152-154.

³⁷ NASCIMENTO, Mara Regina do. “A Moderna Maxambomba”. In: *Revista Porto e Vírgula*. 1994, Porto Alegre: Secretaria Municipal de Cultura, n. 19, ano 3, pp. 10-12, p. 10.

negócio era indispensável; e finalmente, o aspecto objetivo do processo econômico, a contabilidade, era racional. Era, todavia, se se considerar o espírito que animava o empreendedor, um negócio de cunho tradicionalista: o modo de vida tradicional, a taxa tradicional do lucro, a quantidade tradicional do trabalho, a maneira tradicional de regular as relações com o trabalho, o círculo essencialmente tradicional de fregueses e a maneira de atrair os novos. (...) Ora, em determinada época esta vida de lazer foi subitamente convulsionada, e freqüentemente sem nenhuma mudança essencial na forma da organização, tais como a transição para uma fábrica unificada, para a tecelagem, apenas isto: um jovem qualquer, de uma das famílias produtoras sai para o campo, escolhe cuidadosamente tecelões para empregados, aumenta grandemente o rigor de sua supervisão sobre seu trabalho e transforma-os, assim, de camponeses em operários. Por outro lado, começa a mudar seu método de mercado, buscando tanto quanto possível o consumidor final, toma em suas mãos os mínimos detalhes, cuida pessoalmente dos fregueses, visitando-os anualmente, e, principalmente, ajusta diretamente a qualidade do produto às necessidades e desejos destes fregueses³⁸.

Não foi o investimento econômico da indústria que ocasionou tais mudanças, mas sim a instalação de um novo espírito, já instaurado anteriormente: aquele a que Max Weber chamou de “o espírito do capitalismo moderno”. Quando a industrialização chegou, o espírito moderno não era novo, mas, ao contrário, já estava há muito interiorizado pelo homem moderno.

A industrialização e a forma como ela provê a cidade oitocentista não é, pois, o que podemos chamar de nascimento da modernidade, mas sim uma forma de transformar pensamentos racionais, nascidos em outra época, em fins sociais e políticos mais concretos. Por isso a urbanização ligada à industrialização, como disse Alain Touraine, *é a obra da própria razão e, portanto, principalmente da ciência, da*

³⁸ WEBER, Max. *A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo*. 1985, São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 4. ed., pp. 43-44.

*tecnologia e da educação*³⁹. E que: *A modernidade era uma idéia, ela se torna por acréscimo uma vontade, mas sem que seja rompido o vínculo entre a ação dos homens e as leis da natureza e da história, o que assegura uma continuação fundamental entre o século das luzes e a era do progresso. (...) A modernidade, portanto, não está separada da modernização, o que já era o caso na filosofia do Iluminismo, mas ela reveste de muito mais importância num século em que o progresso não é mais unicamente o das idéias, mas torna-se o das formas de produção e de trabalho, onde a industrialização, a urbanização e a extensão da administração pública transtornam a vida da maioria.*⁴⁰

É nessa atmosfera que as “Exposições Universais”, promovidas pelas indústrias européias do século XIX, tornaram-se o centro de peregrinação ao fetiche mercadoria, como disse Walter Benjamin; *elas transfiguraram o valor de troca das mercadorias. Criaram uma moldura em que o valor de uso da mercadoria passa para segundo plano. Inauguraram uma fantasmagoria a que o homem se entregava para se distrair. As exposições universais construíam o universo das mercadorias.*⁴¹ Através delas o mundo planejava e imaginava a industrialização para todo o planeta.

Paris e Londres comandaram as exposições em 1851, 1855, 1862 e 1867; em 1873 foi a Áustria a promover outra exposição (e desta, o Brasil também participou⁴²).

A industrialização, além de proporcionar o espetáculo a que me referi, também pôs em xeque antigas crenças e vivências urbanas, fazendo a cidade olhar-se e sentir-se enferma, com necessidade de cura. Nesse sentido, pode-se dizer que o processo industrial trouxe para dentro da cidade a crise, que se refletiu no drama de reconhecer que precisava reorganizar-se e melhorar, como se fosse possível e preciso fazer a cidade passar por um processo de refino. Assim, a cidade concentrava, ao mesmo

³⁹ TOURAINE. *Crítica da Modernidade*. Op. cit., pp. 18-19.

⁴⁰ TOURAINE. *Crítica da Modernidade*. Op. cit., pp. 68-71.

⁴¹ BENJAMIN. “Paris, capital do século XIX”. In: KOTHE. *Walter Benjamin*. Op. cit., p. 35 e ss.

⁴² Em Porto Alegre também tivemos Exposições Universais significativas: entre elas a *Brasileiro-alemã*, de 1881, ocorrida em local onde hoje encontra-se a av. Lima e Silva e a de 1901 intitulada *Grande Exposição*, onde havia, além dos pavilhões específicos dos municípios do Rio Grande do Sul, os pavilhões dos motores a vento Berta, dos tecidos Rheingantz, das fotografias Ferrari e o Pavilhão das Machinas. MACEDO, Francisco Riopardense de. *Porto Alegre, História e Vida da Cidade*. 1973, Porto Alegre: Editora da UFRGS, p. 105.

tempo, a idéia de doença, representada pela crise, e de cura, materializada pelo progresso industrial.

Quando utilizo a palavra crise, não quero referir-me à morte ou à esquizofrenia de um determinado processo, mas, ao contrário, tomo o sentido dado por Edgar Morin, que vê a crise como elemento que configura e dá formato à sociedade moderna, sociedade esta que se submete constantemente a um fluxo complexo de transformações. Nela, desenvolvimento e crise são inseparáveis, porque o primeiro é dependente da segunda para existir.

Sobre a crise na sociedade ocidental, Edgar Morin diz: *Assim, no que diz respeito às sociedades ocidentais, a crise de civilização, a crise cultural, a crise dos valores, a crise da família, a crise do Estado, a crise da vida urbana, a crise da vida rural, etc. são outros tantos aspectos do ser das nossas sociedades, que estão evidentemente ameaçadas pela crise mas também vivem da crise*⁴³.

Para cada projeto, mudança ou idéia tem havido uma ruptura, um rumo que não se esperava e assim a história do Ocidente tem sido caracterizada e moldada pelas suas incertezas, crises e desvios. E é justamente essa configuração, essa dinâmica, que dá vida à evolução e à forma do desenvolvimento. Sem perturbações ou crises a modernidade, *tout court*, não se concretizaria, já que a busca do futuro cessaria. As incertezas do devir é que provocam a incessante busca da realização do que foi planejado; *a evolução só é evolução apenas quando ela não seguiu um processo provável*⁴⁴.

Neste sentido, a modernidade — nas suas idéias de progresso e de projeção para o futuro — necessita, infinitamente, de atos inaugurais para ser autêntica e aquilo que foi inaugurado precisa de um segundo ato, para que o anterior seja considerado o primeiro: como o alvo é o futuro, é necessário que o primeiro seja seguido pelo segundo para ser realmente o primeiro.

⁴³ MORIN. *Para Sair do Século XX*. Op. cit., p. 318.

⁴⁴ MORIN. *Para Sair do Século XX*. Op. cit., p. 313.

Francisco Coelho dos Santos, ao referir-se às idéias de linearidade e de universalidade da evolução histórica na modernidade, com sua busca de causas primeiras e de finalidades, diz: *O primeiro não é o primeiro se não é seguido por um segundo. Em conseqüência, o segundo não é simplesmente uma espécie de retardatário que vem depois do primeiro, pois é ele que permite ao primeiro ser o primeiro. Assim, o primeiro não consegue ser o primeiro sozinho, por suas próprias forças. Ele precisa que o segundo, pela força de seu retardo, o ajude a sê-lo.*⁴⁵

Por isso, o pensamento do homem urbano se divide entre fascínio e tristeza, pois a modernidade deixa irresolúvel o vácuo existente entre as intenções e a realidade; entre a solução de uma crise e o desejo de que haja um fluxo contínuo do progresso.

Max Weber, secundado por Julien Freund, explica esse fenômeno da seguinte forma: *O homem racionalizado sabe que vive no provisório, no incerto; sofre, porque a felicidade é para amanhã, ou para depois de amanhã, e porque se encontra situado em um movimento que não cessa de maravilhá-lo e de decepcioná-lo com novas promessas. A racionalização tem pois um caráter utopista: deixa acreditar que a felicidade é para os filhos, para os netos e assim por diante.*⁴⁶ Mas, por outro lado, este sentimento de desencantamento e hesitação, ligado à certeza de que o presente lhe pertence, é o que move os habitantes da cidade.

Para Max Weber, o emprego dos métodos científicos e a intelectualização, que geraram os progressos da técnica, trouxeram como conseqüência a descrença do homem nos poderes mágicos, nos espíritos e nos demônios, ficando perdidos os sentidos profético e sagrado das coisas. Ele observa que assim como *a racionalização ocidental exprime um desencanto do mundo, traduz também uma espécie de confiança por assim dizer desarrazoada do homem em suas obras e criações. Neste sentido ela é correlata da importância crescente que assumem a técnica e o artifício que somos os*

⁴⁵ SANTOS, Francisco Coelho dos. *O Acaso das Origens e o Ocaso das Finalidades*. 1995. Em palestra proferida na disciplina de Teorias da História, no Mestrado em História, da PUCRS, pp. 1-11, p. 9.

⁴⁶ FREUND, Julien. *Sociologia de Max Weber*. 1987, Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 4.ª ed., p. 22.

*donos, diferentemente dos fenômenos naturais*⁴⁷. A modernidade produz e é produto do desencantamento.

A doença, que no século XIX, passa a ter um tratamento de fundamentação racional e não mais uma correlação com a magia, estendeu-se à cidade⁴⁸. Pensou-se, no século XIX, que a crise urbana poderia ser sanada através da higienização, por isso, Pierre Lavedan, especialista em urbanismo, observou que a história da cidade oitocentista foi a história de uma enfermidade⁴⁹. Por sentir-se doente, essa cidade depositou na tecnologia industrial as expectativas para curar-se e, assim, razão e técnica passaram a ser, paradoxalmente, encaradas, com fé, como um caminho para a salvação.

Seguindo os rastros da medicina social e do direito, que uniram-se para impor o mesmo padrão de comportamento ideal para a sociedade, arquitetos e urbanistas trataram de “arrumar” a cidade para curá-la da desordem, que crescia como uma doença viral e, por isso, a idéia de civilização eficiente tornou-se também sinônimo de profilaxia. A preocupação com o saneamento ou com a higiene pública atingiu todo o meio urbano depois que prisões e hospitais foram reconhecidos como focos principais de doenças contagiosas, como a peste, a malária, a cólera ou a tifoide.

Foi no século XIX que ocorreram os primeiros investimentos em relação ao encanamento de água e a construções arquitetônicas, que previam ambientes com

⁴⁷ FREUND. *Sociologia de Max Weber*. Op. cit., p. 109.

⁴⁸ A preocupação com a causa da disseminação das doenças contagiosas, a sua profilaxia e o tratamento mais adequado inquietavam os homens citadinos do século XIX. Norbert Elias, em seu estudo sobre os padrões de comportamento que a civilização ocidental adquiriu, ao longo dos séculos, em relação ao controle das funções naturais como dormir, cuspir, urinar ou comer e o emprego ideal delas no meio urbano, observa que os sentimentos de vergonha e repugnância, que temos hoje em dia, a cerca de tais necessidades fisiológicas, deixaram de se concentrar na imagem de deuses ou influências mágicas, como o era no século XVI, para adquirir a partir do século XIX, através do conhecimento científico, a imagem de doenças e de seus bacilos. As medidas de ordem higiênica que foram tomadas na cidade oitocentista revelaram, além de uma valorização exacerbada nos diagnósticos da ciência, a crença na importância em homogeneizarem-se os comportamentos para poder aplicar-lhes leis mais claramente apreensíveis. Ver: ELIAS. *O Processo Civilizacional*. Op. cit. Além disso, as cidades passaram a ser vistas como os principais lugares de irradiação e concentração das doenças que afetavam a civilização. Não é difícil deduzir que a associação de idéias como controle de comportamento, profilaxia de doenças e organização higiênica da cidade afetaram todos os setores organizadores da urbe, como as diretrizes políticas, o padrão econômico, o planejamento urbano e arquitetônico, as estratégias da medicina, os projetos tecnológicos e a dinâmica das relações sociais.

⁴⁹ Apud. MUMFORD, Lewis. *A Cidade na História. Suas origens, suas transformações, sua perspectivas*. 1965, Belo Horizonte: Editora Itatiaia Limitada 12. ed., (2 Vols.), p. 677.

muita ventilação para a entrada do sol, do ar e da luz e a planos urbanísticos para parques e jardins, que consideravam as áreas verdes públicas os “pulmões” que toda a cidade necessitava ter.⁵⁰

Assim, aos poucos, as ruas transformaram-se no palco, onde desenvolver-se-ia a cena do progresso industrial e do desenvolvimento. Na busca de um aproveitamento mais alinhado dos prédios e das ruas da cidade desses tempos, evidenciou-se a opção pela profilaxia civilizatória; ela ligou-se ao fato de existir um desejo de que a cidade fosse a representação do êxito do avanço material atingido pela sociedade, mesmo reconhecendo-se, concomitantemente, que não seria possível negar-se que ela era também o símbolo de desorganização da aglomeração humana.

Fig. 01: A cidade como medida de progresso (fonte: Mirian Antonini, acervo pessoal)

⁵⁰ No século XIX, não esqueçamos, Pasteur provou que organismos microscópicos causadores de doenças multiplicavam-se na sujeira e poderiam ser eliminados, em grande parte, através do uso da água e sabão ou se expostos ao sol. Seus estudos alteraram a concepção de ambiente externo e prevenção de doenças, contribuindo para a padronização de costumes e medidas profiláticas. Sobre o assunto ver: MUMFORD. *A Cidade na História*. Op. cit., p. 604.

É interessante notar que, em cidades importantes ou capitais brasileiras, a partir do século XIX, os cadernos intitulados “Comissão de Construção e Melhoramentos do Município”, que reunia o fruto do trabalho de vereadores e urbanistas, ganham a partir de 1890, mais um título: “Construção, Melhoramentos e Embelezamento do Município”.

O emprego da palavra “embelezamento” nos relatórios de tais comissões, não é por acaso: a função era a de expressar o sentimento no qual estavam mergulhados os cidadãos desse período, que viam a cidade tornar-se feia e deformada, apesar de ser encarada também como pronta e construída. “Melhorar e embelezar” era crer que o progresso, encarado como avassalador, destruiria o primitivo e implantaria o moderno. “Melhorar e embelezar”, que aparentemente revelavam um objetivo libertador, terminaram por aprisionar o homem cidadão em perseguir o que jamais se cumpriria em sua plenitude.

Propiciou-se a fácil correlação do primitivo e do moderno com o velho e o novo; para a cidade tornar-se bonita e, é claro, limpa, era necessário destruir ou suplantar o velho — as doenças, os esgotos a céu aberto, as ruelas esburacadas e cheias de poças de chuva, os becos desalinhados, o tráfego confuso entre carroças, cadeirinhas ou tálburis, a tração manual exercida pelos negros, por exemplo. Arrumar tudo isso tornou-se um projeto do devir, mas não concretizá-lo gerou a frustração. O homem da cidade moderna desejava o novo, mas tinha que, obrigatoriamente, de conviver com a tradição, muitas vezes irresolúvel para a ciência.

Essa mesma situação processou-se no Brasil. Apenas com uma diferença fundamental: em nosso país, já que nascemos sob o signo da miscigenação, o velho e o novo coexistem e não são incoerentes. Aqui o conflito transformou-se em mistura e desejar a novidade sem saber se livrar do antigo é apenas mais um dos elementos que, somados ao nosso processo histórico-social, colaboram para fomentar o que temos de especial: o equilíbrio de antagonismos, como bem mostrou Gilberto Freyre, em *Casa-Grande & Senzala*, ao analisar a gênese do nosso complexo código de mestiçagem que

se expressa em todos os segmentos da formação nacional, seja na política, na arquitetura, na urbanização, na economia, na educação, na sociedade ou na religião.⁵¹

Nosso hibridismo, além de estar na congregação de diferentes etnias está também, para o autor, ligado aos valores da família como unidade civilizadora, que estiveram presentes desde o início da nossa formação social. Para ele, a família, unidade que em sua origem é estabilizadora pelos valores que carrega, aqui teve de ser civilizadora e dinâmica para ocupar espaços e transformá-los. A família ocidental é o núcleo social mais conservador, mas no Brasil ela foi utilizada também como elemento transformador e implantador de uma nova civilização. Ela precisava ter espírito aventureiro e audacioso, mas sem perder suas características fundamentais de hierarquia rígida.

Assim, o brasileiro esteve, desde a sua formação, mergulhado em uma hibridização de códigos, que não o assusta e nem o intimida. É uma mistura que, se transportada para outras esferas dos nossos princípios ou padrões, desvela o comportamento sincrético que temos diante do novo e do antigo, do tradicional e do moderno, da nostalgia e da decisão, da festa e do trabalho, do preconceito de cor e da miscigenação, da casa e da rua, da razão e do entusiasmo, da generosidade e da perversão. Para o brasileiro, *cada um desses lados permite “esquecer” o outro, como as duas faces de uma mesma moeda. E no entanto, os dois fazem parte e constituem expressões ou reflexões de uma mesma totalidade, de uma mesma coisa*⁵².

É na mistura de oposições, na hibridização, que caracteriza nossa sociedade, que podemos ver o projeto moderno. Sem desprezar a homogeneidade, conseguimos criar diferenças culturais e religiosas, que se adaptaram ao projeto moderno dando-lhe uma nova configuração, sem anulá-lo.

Roger Bastide, a respeito da nossa uniformidade nas oposições, observou os contrastes urbanos existentes entre São Paulo e Rio de Janeiro, e concluiu que, para entender o Brasil, *seria necessário, em lugar de conceitos rígidos, descobrir noções de*

⁵¹ FREYRE. *Casa-Grande & Senzala*. Op. cit., p. 53.

⁵² DAMATTA, Roberto. *O que faz o Brasil, Brasil?*. 1994, Rio de Janeiro: Editora Rocco, 7. ed., (primeira edição em 1984), p. 68.

*certo modo líquidas, capazes de descrever fenômenos de fusão, de ebulição, de interpenetração, noções que se modelariam conforme um realidade viva, em perpétua transformação.*⁵³

Para este autor, os contrastes em que vive o brasileiro podem ser vistos em qualquer lugar; pode ser às ruas, nas construções arquitetônicas, nas paisagens marcadas e delineadas, ao mesmo tempo, pelo verde das montanhas e o azul das águas. Dentro de um mesmo país, o autor vê duas cidades que se contrastam pela forma até como seus habitantes conduzem o seu dia-a-dia. Em São Paulo — a cidade que endeusa o trabalho e que, dizem, nunca dorme — o vagabundear (que raramente acontece) dá-se numa rápida escapadela às confeitarias para tomar de um só gole, em pé no balcão, uma xícara de cafezinho⁵⁴.

Num ritmo frenético, a cidade paulista não chega a reter recordações ou imagens do passado em seus conjuntos arquitetônicos: o cenário é sempre provisório para que se possa acompanhar as mudanças mundiais. Em São Paulo, construir e destruir são apenas duas faces da mesma moeda; sem sentimentalismo, o importante é “estar” atual.

No Rio de Janeiro, o autor diz que *espera-se tudo da sorte, do acaso, do imprevisto*, e é a especulação que move a classe média na busca da fortuna, *o dinheiro é o novo Deus adorado no Brasil*, sentencia. Lá, nos cafés, *depois dos escritórios, grupos sentados às mesinhas buscam um bom negócio, um terreno que se compre para vender pelo dobro no dia seguinte, um automóvel velho que se remende para fazê-lo passar por novo...*⁵⁵

Drástica ou lentamente, com qualidade técnica ou não, buscar a substituição do antigo tem sido o *savoir-vivre* das cidades brasileiras. Dentro delas experimenta-se constantemente o passageiro; se um novo produto ou uma nova invenção aparece, não tardará muito para que o seu correspondente ceterior seja logo considerado ultrapassado ou antiquado — sabemos do fato antes mesmo de que ocorra efetivamente o seu

⁵³ BASTIDE, Roger. *Brasil, Terra de Contrastes*. 1964, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 2. ed., (Primeira edição em 1957), p. 15.

⁵⁴ BASTIDE. *Brasil, Terra de Contrastes*. Op. cit., p. 136.

⁵⁵ BASTIDE. *Brasil, Terra de Contrastes*. Op. cit., p. 145.

desaparecimento definitivo da paisagem urbana. No entanto, por paradoxal que seja, de maneira dinâmica, o velho e o novo convivem simultaneamente, numa substituição interminável, em que para o antigo sempre haverá a novidade até o momento desta última logo tornar-se também passado.

Entre a concepção de Freyre e a de Bastide a respeito do Brasil — o primeiro mostra o *equilíbrio de antagonismos* e o segundo, *a uniformidade nas oposições* — não há discordância; para eles, os fenômenos sociais brasileiros são originais porque, apesar de vivermos sob o mesmo modo de civilização em que vive o mundo ocidental, temos peculiaridades que nos diferenciam e não nos excluem dele. Aqui, desde o século XVI, a hibridização de códigos, a miscigenação, operou naquilo em que o Ocidente possui e mais se orgulha de possuir: a racionalização, o direito, o Estado-nação, a religião monoteísta, o cientificismo, a vida urbana...

Num jogo imbricado, a modernidade brasileira do século XIX, que como ideário queria realizar-se via modernização das cidades com os equipamentos ingleses e franceses, teve como contrapartida a vivência urbana concreta, viabilizada pelos elementos antigos e tradicionais, com características luso-brasileiras, que no momento se faziam indesejáveis. Como peças de um quebra-cabeças, a negação do antigo e a inesperada miscigenação do novo com o antigo, foram se encaixando para dar forma a essa modernidade. Aqui a escravidão não impossibilitou o desenvolvimento do capitalismo industrial.⁵⁶

Ao analisar o século XIX, Gilberto Freyre também tratou de um outro processo de hibridização e chamou-o de “reeuropeização”. Foi o momento em que as atitudes estiveram sempre voltadas para a recusa do passado e para a apologia do novo: o novo, o padrão inglês de vida, e o passado, a estrutura moral luso-brasileira. Esta passou a ser

⁵⁶ Não concordo com alguns autores que vêem a abolição da escravatura, no final do século XIX, como o primeiro passo para o Brasil ingressar no capitalismo e modernizar-se de vez, nos anos subsequentes. Tais autores, da vertente materialista, como Paul Singer, por exemplo, colocam que a eliminação da mão-de-obra escrava facilitou a introdução no país de técnicas industriais modernas e que, mesmo assim, *a abolição da escravatura e a proclamação da República não tiveram uma repercussão marcante sobre o capitalismo mundial, [já que] a nossa integração na economia internacional era bastante parcial, durante o século passado e mesmo durante os três primeiros decênios deste*. SINGER, Paul. “O Brasil no Contexto do Capitalismo Internacional. 1889-1930”. In: BORIS, Fausto (dir.). *História Geral da Civilização Brasileira. O Brasil Republicano*. Tomo III, 1^o volume, 4. ed., pp. 347-390, p. 350.

rejeitada e negada e aquele, super valorizado. Dentro da cidade, alguns elementos foram se tornando essenciais à nossa vida, desde as vestimentas à moda inglesa e francesa como os chapéus, os relógios, os vestidos para senhoras com cores sóbrias e discretas até o uso da carruagem e do bonde de tração animal, este último representando a velocidade necessária à vida urbana, até ser ultrapassado pelo bonde elétrico.

A modernização oitocentista reforçou a lógica moderna de ignorar-se a mistura e desejar-se, infinita e incansavelmente, o devir. Sempre em sintonia com os acontecimentos mundiais, o Brasil viveu os efeitos míticos da modernidade, gerados pela ciência e pela técnica. (Jean Baudrillard diz que *nem a ciência, nem a técnica são, elas mesmas modernas: são os seus efeitos que o são.*⁵⁷)

Depois da chegada de Dom João VI, o contato entre brasileiros e ingleses se acentuou e misturaram-se, novamente, no Brasil o estilo de vida, a arquitetura e a moda nacional e estrangeira⁵⁸. Os serviços urbanos, como iluminação, calçamento e saneamento, se aperfeiçoaram. Mauá e os ingleses modernizaram a técnica do transporte. Os filhos das famílias ricas voltavam doutores formados da França, da Alemanha ou da Inglaterra e óperas italianas eram cantadas nos teatros. Os barões do café cresciam em importância social. Era também a época da abertura dos bancos, da criação das companhias de navegação, das discussões abolicionistas, do engrossamento das levas de imigrantes, da inauguração das fábricas de cerveja, chapéu, sabão,

⁵⁷ BAUDRILLARD. “Modernité”. Op. cit., p.31.

⁵⁸ A Corte, impregnada pelas novidades inglesas e francesas, serviu de modelo às outras cidades do país, não só na moda para os cavalheiros e damas, mas nas construções arquitetônicas ou alinhamentos urbanos, conforme afirmou a arquiteta Célia Ferraz de Souza: (...)Desde o início do século 19, estava no Brasil e, em particular no Rio de Janeiro, a Missão Artística Francesa, que fundou a primeira Escola de Arquitetura - Grandjean de Montigny - expandindo os conhecimentos das técnicas e arte francesas - École des Beaux Arts. Mas somente a partir de meados do século 19, foi que essa influência se generalizou por todo o Brasil, atingindo especialmente prédios públicos e de uso público como a Beneficência Portuguesa, o Teatro São Pedro, para citar alguns exemplos de estilo neoclássico em Porto Alegre. De maneira geral, o aparecimento das platibandas em todas as construções é uma das principais respostas dessa influência, que passou a ser um elemento regulador da arquitetura. SOUZA, Célia Ferraz de. “Morfologias e Tipologias Urbanas”. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy (coord). *O Espetáculo da Rua*. 1992, Porto Alegre: Editora da Universidade e Prefeitura Municipal de Porto Alegre, pp. 11-12, p. 11.

tecidos..., confeccionados em outros tempos no interior das casas ou mandados vir da Europa.

Juntamente com tantos avanços técnicos, o movimento, a elasticidade e a mistura se perpetuaram; numa congregação cuja a correlação conceitual mais adequada é a festa.

Fig. 02: O estilo neoclássico da Beneficência Portuguesa, acompanhado do bonde a burro que percorria, ao longe, o meio da rua. (fonte: Mirian Antonini, acervo pessoal)

**2. OS TRAJETOS DOS BONDES E A TRAJETÓRIA HISTÓRICA DA
CIDADE**

Partindo do que foi tratado no capítulo anterior, projetar e planejar os itinerários dos bondes também é uma atitude que pode ser entendida como profilática, se se levar em conta que esta era uma forma de ordenar o tráfego e organizar de maneira mais "limpa" o rumo que os habitantes deveriam tomar para circular dentro do espaço urbano. O bonde era associado à idéia de cidade maravilhosa, organizada e asseada. Ao vê-lo passar, o habitante cidadão podia admirar-se com o desenvolvimento tecnológico que sua cidade alcançara, e quando nele andava, era participante e testemunha desse progresso.

Submeter-se às regras de conduta e comportamento exigidas pelos motorneiros e cobradores não o intimidava, pelo contrário, andar bem trajado, sóbrio e respeitador dentro do bonde o colocava em harmonia com a intenção maior da cidade. As regras de boa conduta ordenavam: *Os conductores de bonds não consentirão em seus carros, pessoas vestidas ou trajadas sem a necessaria decencia, ou em estado de embriaguez, e nem proferindo palavras ou gestos offensivos á moral publica.*

Além disso, das grandes janelas ou aberturas do bonde o passageiro podia observar os antigos, mas resistentes, meios de transporte — a carroça, o cavalo, as carruagens, etc. — e sentir-se orgulhoso e superior. No entanto, por outro lado, o desconhecido — a máquina — causava-lhe medo e insegurança.

Tais considerações, aqui generalizadas, se enfocadas um pouco mais para análise do Brasil urbano no século XIX, mostram que em nosso país o desencantamento, o fascínio e o medo, advindos da modernização, se traduziram em

dois aspectos: o primeiro foi o de deixar à mostra a diferença entre a tecnologia mais antiga — a mão-de-obra escrava — e a mais recente — o uso da máquina industrial. O avanço da industrialização fez a aristocracia rural e a população da cidade fascinarem-se mas também resistirem inicialmente às máquinas e a demorarem-se a deixar de utilizar a conhecida e familiar mão-de-obra escrava para o trabalho. Por isso, mesmo impondo a novidade, a industrialização não impossibilitou, a princípio, a convivência simultânea entre o que já poderia ser considerado passado e a expectativa do que já era futuro: em nossas cidades, a introdução de técnicas industriais ocorreu, de maneira híbrida, reforço, com a escravidão.

No tocante ao desenvolvimento tecnológico brasileiro deste período, Gilberto Freyre, ao comentar a impactante substituição do escravo pelas máquinas nas cidades brasileiras, conta que durante as primeiras décadas do século passado, *na época em que na Europa ocidental e nos Estados Unidos já começava o declínio do cavalo, do burro e do boi como animais de tração e sua substituição pela tração a vapor, na antiga capital do Brasil — cidade da maior importância comercial, e não apenas política, entre as do Império — a tração humana não só não fora ainda superada pela animal como continuava quase a única. Não se enxergavam cavalos nem burros. Nem carruagens nem carroças. Só palanquins.*

Mas, por outro lado, embasbacados com os produtos ingleses, sempre em hibridização, os brasileiros passaram a valorizar a velocidade, a máquina, a força mecânica, o "antinatural". Segundo Gilberto Freyre, no Rio de Janeiro, *as próprias carruagens foram se distanciando, em estrutura e forma de palanquins e liteiras para se tornarem, cada dia mais "trens", "máquinas", obras de mecânica ou de engenharia que ao conforto e às vezes ao luxo dos forros de veludo e das lanternas de prata juntavam capacidade de rodarem com extrema velocidade pelas ruas e pelas estradas.*

O gosto pela velocidade apoderou-se de não raros brasileiros, como um demônio, fazendo de alguns quase uns endemoniados.

Ao confiar cegamente na eficácia dos produtos ingleses e franceses, a população urbana deste período, se viu envolvida concretamente em uma fase de transição, que evidenciou ainda mais a mistura entre o novo e o antigo.

Fig. 03 : Bondes: elementos modernizadores e modernizados. A legenda diz: "Essa comparação mostra claramente o tempo economizado pelos moradores da Tijuca graças aos transportes modernos e esse tempo ganho em todas as linhas modificou sensivelmente o ritmo da vida e da cidade. (anúncio da revista *Ligth* de 1932, fonte: STIEL. *História do Transporte Urbano no Brasil*. 1984, Brasília: Editora Pini Ltda, p. 312)

Neste cenário surgiu na Corte a maxambomba, primeira diligência sobre carris, sob a responsabilidade da Companhia de Ferro da Tijuca.

Como uma promessa de algo novo, este meio de transporte serviria para superar os outros, que passaram a ser considerados inferiores a ela e, portanto, inadequados para o desenho modernizador que se pretendia alcançar à época. Quando a maxambomba foi substituída pelos bondes puxados a burro, ou quando estes mais tarde foram colocados em escala de comparação aos de tração elétrica, o discurso sobre o novo repetiu-se. A cada tentativa ou experiência de um meio de transporte diferente vivia-se a sensação da entrada em uma nova era. O desejo, sempre implícito, era o de sepultar a tradição e avivar a novidade.

Com sensibilidade, um escritor, ao tratar da chegada do bonde em sua cidade, soube expressar bem essa mistura de fascínio e medo que os novos inventos traziam: *Uma febre de curiosidade tomou as famílias, as casas, os grupos. Como seriam os novos bondes que andavam magicamente, sem impulso exterior? Eu tinha notícia pelo pretinho Lázaro, filho da cozinheira de minha tia, vinda do Rio de Janeiro, que era muito perigoso esse negócio de eletricidade. Quem pusesse os pés nos trilhos ficava ali grudado e seria fatalmente esmagado pelo bonde. Precisava pular. (...) Um amigo de casa informava: — O bonde pode andar até a velocidade de nove pontos. Mas, aí é uma disparada dos diabos. Ninguém agüenta. É capaz de saltar dos trilhos e matar todo mundo...*

No entanto, nas décadas seguintes, lentamente, um novo ritmo de trabalho e de produção impôs-se com a substituição definitiva do negro pelo animal e pela máquina a vapor, das cadeirinhas, tálburis, carroças e carruagens pelo bonde, do modelo de vida português pelo inglês e francês. Mas por quase um século a admiração e a avidez do brasileiro pelo produto estrangeiro conviveram lado a lado com o seu conservadorismo escravista. Nas cidades brasileiras, negros, carregadores dos fedorentos *tigres*, dividiam a rua com o bonde, de modelo inglês, puxado por mulas; enquanto elegantes e velozes carruagens eram pilotadas por escravos castigados e estafados.

A crença exacerbada nos poderes da ciência, do direito, ou dos plantas urbanísticas, como elementos redentores do ônus da civilização, transformou a cidade do século XIX no espaço da racionalização e da técnica; e tais elementos passaram a ser entendidos como elementos possibilitadores das melhorias urbanas em relação à infra-estrutura; mas essa mesma razão e essa mesma técnica terminaram por trazer também, para o habitante da cidade, um amargo e nostálgico sentimento de ingenuidade perdida, ou da infância que se vai e não pode mais retornar. O ritmo frenético da máquina era, ao mesmo tempo admirado e temido e trazia uma sensação de perda e de desencantamento.

Existiam, nestas intenções modernizadoras, alguns propósitos que sempre foram buscados e desejados, mas que nem sempre foram atingidos. No Brasil, em especial, os ventos da modernização e da tecnologia, associadas aos modelos inglês e francês de vida, fizeram soprar uma rejeição drástica ao antigo ou ultrapassado, ou daquilo que estivesse materialmente associado à energia animal ou manual, como no caso dos meios de transporte; e fez, por outro lado, acender um desejo de viver intensamente a veneração pelo progresso, corporificado no produto novo, vindo do exterior. Foi o desvio (no sentido dado por Edgar Morin) desse momento — as formas tradicionais de meio de transporte, como a cadeirinha ou as carruagens — que gerou a possibilidade de se buscar o melhor para a cidade — o bonde. Assim, se evidenciou a complexidade das relações entre a tradição e a modernidade, nas quais esta última fez com que a primeira fosse reconhecida, apercebida, mas negada.

Fig. 04 e 05: Entrecruzamento: charretes, postes elétricos, trilhos de bonde e prédios de estilo arquitetônico conforme a tendência da época, no mundo ocidental. (fonte: Mirian Antonini, acervo pessoal)

2.1 DOS CAMINHOS E DOS TRILHOS NUM PORTO ALEGRE

É a partir desse contexto que a história da cidade de Porto Alegre também pode ser estudada. Analisando, em linhas gerais, a formação e o desenvolvimento da nossa cidade, observamos que ela não fugiu ao tipo de organização e da lógica em que se fundaram as outras cidades ocidentais, no contexto histórico dos séculos XVI e XVII. Ela já nasceu moderna, em seu esquadramento urbano e nos seus ideais urbanísticos: as defesas, assentadas em fortificações ou trincheiras, mesmo que feitas de pau-a-pique, reservavam dentro de si a sua base institucional que regulava as decisões políticas, econômicas e sociais da urbe — as igrejas, ou as capelas, e as câmaras municipais, ou as intendências.

A ponta da península foi cercada, à distância, na beira do Jacuí, pelo Forte de Santo Amaro, a sudeste pelo presídio Jesus-Maria-José, criado em 1737, em Rio Grande e mais ao norte pela fortificação de Rio Pardo. Tais fortalezas serviram para combater ou evitar o avanço espanhol. Alguns anos mais tarde, José Marcelino, a quem coube organizar o povoamento, também mandou erguer trincheiras elevadas, em torno do que acabaria por ser o perímetro urbano de Porto Alegre.

Devido à preocupação de possuir politicamente, de forma definitiva, o extremo-sul do Brasil, houve o envio de famílias de açorianos, em 1752, para povoar o que anteriormente pertencia aos espanhóis. Um grupo se estabeleceu no Sítio do Dornelles, como era conhecido o porto que se situava dentro da fazenda do sesmeiro Jerônimo de Ornellas, que já ocupava o território desde 1740. Sabe-se, no entanto, que desde 1730 os Campos de Viamão (início da povoação lusa no extremo-sul) já se achavam ocupados, pois lá foi mandada erigir uma capela à Nossa Senhora da Conceição e Santana.

Os casais açorianos, colonos agrários e pastoris, que iriam ser levados à região das Missões, terminaram por ficar no lugar em que hoje é o bairro central de Porto Alegre. Com esforço e empenho de desbravadores, e também de civilizadores, praticaram o que sabiam fazer: plantaram, colheram, pescaram, fizeram comércio, utilizaram-se do rio, do riacho, construíram pontes, o Chico da Azenha construiu o moinho d'água para moer trigo, o Joãozinho da Olaria aproveitou o barro da região e fabricou tijolos e telhas e, por entenderem que aqui seria o seu novo lar, que aqui seria a terra onde criariam seus filhos, efetivaram a relação afetiva e, ao mesmo tempo, administrativa, com a terra, fundando uma praça de comércio e a primeira capela, em 1768; uma *capela de barro, coberta de palha*, [mas que era] *um órgão da comunidade nascente, por ela criado e mantido, para suas necessidades espirituais e para a solução de certos problemas práticos de organização, comunicação e contato humano. Assim continuou sendo por muito tempo, e assim seria nas outras povoações que aqui surgiram*. Quatro anos depois, em 26 de março de 1772, a metrópole criou a Freguesia de São Francisco de Chagas, freguesia esta, que para o autor Riopardense de Macedo, *implicava no estabelecimento dos primeiros limites do povoado*. No ano seguinte, a freguesia foi elevada à categoria de paróquia e passou a chamar-se Nossa Senhora Madre de Deus de Porto Alegre. O ato de criar freguesias e paróquias revela o caráter eclesiástico da política de povoação portuguesa, para aglutinar sentimentos comuns entre os habitantes do novo território.

Também fazia parte dessa política, conceder terras a sesmeiros que teriam por obrigação comandar a ocupação do solo, de maneira a torná-lo o mais produtivo e aproveitável possível, justificando os gastos de um empreendimento tão dispendioso.

A estância de Jerônimo de Ornellas, por exemplo, Santa Ana, localizada em local elevado, já nos primeiros anos possuía *um complexo de casas e galpões, telheiros e senzalas, uma atafona, casa de hóspedes, ranchos, currais e algumas centenas de árvores frutíferas e (...) à beira d'água, na ponta da península*, [havia]

um punhado de posteiros, aplicados à pesca e à navegação fluvial. Foi próximo a essa região que se construiu também uma capela, onde é hoje a rua dos Andradas, entre a praça Senador Florêncio e a rua Caldas Júnior.

Em 1772, juntamente com a criação da Freguesia de São Francisco de Chagas, foram iniciados os trabalhos de marcação das ruas e a construção da igreja no Alto da Praia, atual Praça Marechal Deodoro. Em 24 de julho de 1773 José Marcelino de Figueiredo instalou na região o seu governo e outros órgãos administrativos.

Pelo traçado de Alexandre Montanha, também realizado em 1772, quando foram marcadas as primeiras datas para os colonos e a "praça do novo lugar", o perímetro urbano de Porto Alegre começou a ser desenhado: a cidade seria limitada ao sul pela rua da Varzinha (na linha onde hoje está a rua Demétrio Ribeiro) e a leste pela atual rua Marechal Floriano, antiga Rua da Bragança; a leste desta, uma extensão da rua do Cotovelo (atual rua Riachuelo) e das ruas Formosa e São José (atual rua Duque de Caxias) iam marcar a entrada da cidade, na altura do que hoje fica a avenida Independência, numa região conhecida como *portão*. Este era o traçado básico da cidade. A partir dele é que se deu a configuração urbana de Porto Alegre nos anos subseqüentes.

Como nas cidades européias, bem próximo à capela ficava a *Praça de Comércio*, que manteve esse nome durante mais de sessenta anos: só em 1815 adotou o nome de Praça da Alfândega. Antes ainda, no século XVIII, mais ao norte da península, já haviam *se instalado os primeiros estaleiros dos quais o mais importante teria sido a Praça Rui Barbosa, antiga Praça dos Bombeiros. Ali teriam se reunido, até o fim do século, artesãos das mais diversas especialidades, tais como serradores, falquejadores, calafates e ferreiros.*

A partir de um sistema de regras de colonização que procurava gerenciar, em princípio, religião, desenvolvimento do comércio, administração político-territorial com o objetivo de fundar cidades, Portugal deu início ao hibridismo de códigos nos trópicos: as capelas, além de serem local de culto, também misturavam-se em

importância a outros órgãos importantes para a jurisdição do lugar, como a intendência, os fortes, os muros e os mercados.

A forma como a política portuguesa misturou tudo isso fez da *religião um lugar*, como disse Michel Maffesoli, ao tratar da agregação de grupos em torno de um espaço como uma forma básica de socialidade; lugar onde a relação do homem urbano com o território que ele habita fundamenta a história cotidiana da cidade e mistura-se à sua história individual. Para esse autor: *há momentos em que o indivíduo significa menos do que a comunidade na qual ele se inscreve.*

Aqui, a "religião que se tornou um lugar", teve como primeiro nome de Porto de São Francisco dos Casais e, em seguida, Freguesia de São Francisco de Chagas, para, por fim, chamar-se Nossa Senhora Madre de Deus de Porto Alegre.

Foi a feição religiosa da ocupação portuguesa que fortaleceu a relação afetiva dos açorianos com o território que ocuparam. Eles não eram aventureiros à procura de riqueza fácil, mas sim grupos de casais (o mito gira em torno de sessenta deles) que, com coragem e em busca de trabalho, deixaram a sua terra natal, para habitarem outra e torná-la sua, afetivamente; transformando o espaço físico, demarcado e resguardado por muros e fortes, em espaço ocupado também pelo sentimento.

Para a fixação dos açorianos na península fez-se uso de uma cláusula existente na carta de concessão que determinava que sesmarias à margem dos rios navegáveis poderiam ser utilizados como logradouros públicos e, portanto, serem ocupados pelos que não tivessem propriedade. E assim foi feito. Vinte anos depois de chegarem, os açorianos receberam as terras que, mais tarde, tornaram-se as primeiras ruas de Porto Alegre, obedecendo à nova ordem política e econômica mundial de tomar posse do território plantando e instituindo cidades.

Assim, fazendo tábua rasa do passado e projetando-se sempre para o futuro, como lhe é peculiar, a modernidade colocou em ato, no sul do país, o duplo jogo da cruzada civilizatória: domínio territorial e agregação de sentimentos e desejos comuns.

No século XIX, como veremos, tendo a industrialização como portandarte, ela continuará a espalhar-se como ideário do modo de vivência social e urbana, como definiu Jean Baudrillard, numa *prática social e modo de vida articulado sobre a mudança, a inovação, mas também sobre a inquietude, a instabilidade, a contínua mobilização, a subjetividade movente, a tensão, a crise e como representação ideal ou mitológica.*

Fig. 06: A planta de Porto Alegre em 1835 (fonte: LIMA, Olympio de Azevedo. *Resultado do Recenseamento da População do Município de Porto Alegre, 1917*. Oficinas Graphics da Livraria do Comercio, p. 78)

2.2 Uma lebre de três anos corre mais que um burro de cem

Se a modernidade caracteriza-se por um modo de civilização, cujas idéias reitoras, como colocou Michel Maffesoli, têm como característica a propensão para lançar-se no futuro, a cidade — o lugar da modernidade — também se construiu a partir dessa concepção linear. O amanhã é o alvo.

No século XIX, essas idéias de projeto para o futuro e de progresso, que sempre estiveram presentes dentro das cidades modernas, ganham uma peculiaridade: a modernização como a modernidade em ato, como um processo inteiramente endógeno, conforme Alain Touraine. O capitalismo industrial e sua *modernização econômica acelerada teve como consequência principal transformar os princípios do pensamento racional em objetivos sociais e políticos gerais, (...) no século XIX é a mobilização social e política, é o desejo de felicidade que atuam como motores do progresso industrial* .

A industrialização, para o Terceiro Mundo, em conjunto com o surgimento do Estado-nação, com a constituição das instituições, como a escola e a família que emolduram o indivíduo, e com a elaboração das grandes ideologias, como por exemplo o marxismo e o positivismo, contribuiu para marcar e reforçar as outras características essenciais da modernidade: a homogeneização, a redução à unidade e a sua mobilidade e capacidade de amálgama com os elementos da Tradição.

Neste sentido, a cidade, como o lugar onde *a industrialização criou raízes*, como disse Ruben Oliven, permitiu que os componentes homogeneizadores e de mobilidade da modernidade se tornassem evidentes.

Porto Alegre não ficou fora deste quadro. Em nossa cidade o processo de industrialização também fez as soluções urbanísticas calcarem-se na higienização e na modernização técnica como projeto ideal. Também as ruas de Porto Alegre serviram como o palco por onde se desenrolou a cena da cruzada civilizatória para "limpar" e "arrumar" a cidade.

A título de exemplo, pode-se citar que, entre as décadas de 1850 e 1860, foram construídos o cemitério da Azenha, o Hospital da Beneficência Portuguesa e a Casa de Correção. Também surgiram as primeiras torneiras a domicílio, depois de fundada a Companhia Hidráulica Porto-Alegrense e foram efetuadas as obras de canalização do arroio existente nos fundos do Teatro São Pedro; por essa época os chafarizes, instalados nas praças centrais, serviam de pontos distribuidores da *boa água* à população.

A respeito de como vem sendo tratada pela historiografia gaúcha a relação da nossa cidade com o início da industrialização do mundo ocidental, no século XIX, há, a exemplo de parte das análises históricas nacionais, como já me referi no capítulo anterior, um consenso equivocado de que a modernização de nossa cidade chega de súbito e com um acontecimento definitivo: a abolição da escravatura, com efeitos sentidos, portanto, só a partir do início do século XX.

Na verdade, a preocupação com o provimento técnico do espaço urbano de Porto Alegre é já anterior ao século XX e a escravidão — vista pela *doxa* como uma mancha que sujou o nosso desenvolvimento econômico ou como um entrave para avançarmos mais rapidamente no contexto mundial do capitalismo industrial — em nada interferiu no sentido de impedir um novo modo de ver e pensar a cidade, que se traduziu na necessidade de provê-la de uma infra-estrutura urbana que estivesse em concordância com o contexto mais global da industrialização. Como no restante do Brasil, a capital gaúcha do século passado presenciou ao mesmo tempo o uso da máquina inglesa ou americana e o emprego da mão-de-obra escrava.

As documentações de arquivo referentes ao início ou meados do século XIX, como relatórios dos presidentes da província ou dos intendentess, atas da câmara municipal, os códigos de posturas, termos de contratos com empresas de iluminação, transporte, melhoria de pontes ou abertura de ruas, contêm consistente comprovação de que *melhorar* a cidade e seus espaços públicos não são características que privilegiam somente a última década do século XIX ou as primeiras do XX, como se tem propagado.

Em Porto Alegre, os exemplos são muitos. Em 1873, a Câmara Municipal de Porto Alegre pediu: *que se mande orçar uma calha na estrada dos Moinhos de Vento, adiante da chacara de D. Donanciana, e que se dê execução á esta obra; que nenhum requerimento seja apresentado para alinhamento e altura de soleiras, sem que venha junto ao mesmo conhecimento de haver pago a taxa, a que estiver sujeito; que se obrigue aos fiscais a cumprirem a lei que lhes determina darem semanalmente parte das multas impostas, alinhamento e licenças dadas, com declaração de nomes, datas, quantias, (...) e que essas partes sejam archivadas; que se peça á presidencia da Provincia para mandar dar á camara a quantia de cinco contos de réis consignada no orçamento provincial para a compostura da estrada do Moinhos de Vento, afim de se proceder em tempo a esse melhoramento.*

Ou ainda que: *A Camara resolve mandar calçar a rua do General Victoreiro, descendo pela rua do Senhor dos Passos até encontrar a rua dos Andradas. (...)*

A Camara resolve (...) que a primeira quadra que se tenha de calçar seja a rua dos Andradas entre as de Santa Catarina e rua do Senhor dos Passos. (...)

Passando a receber propostas para as calhas e abahulamento da rua da União, (...) a Camara reputando mais vantajosa a do primeiro destes proponentes, que se obriga a faser a obra, inclusive as calhas na rua dos Voluntarios da Patria pela quantia de tres contos e setecentos mil réis. (...)

O presente officio da comissão incumbida de orçar os reparos de que carece a estrada do Passo d'Areia, desde o arroio deste nome até a desembocadura do beco do Barbosa, orçando os mesmos repasses na importancia de dous contos cento e cincoenta e tres mil réis. (...)

Como a pauta era o zelo e atenção à cidade a câmara: (...) *resolve ordenar ao seu engenheiro que, tendo em atenção as calhas, examine com dado cuidado o calçamento feito pelas companhias de gas e de bonds.*

O Sr. Vereador Martins de Lima, dando parte da comissão de que fora encarregado pela Camara dis que entendendo-se com o administrador das obras da companhia de bonds, e proprietario do terreno beira rio da Praia do Riacho entre a

rua da Varzinha e Praia do Arsenal, sobre o aterro e paredão respectivos, obriguem-se os mesmos a faser cara obra, orçada em mais de tres contos de réis, uma ves que para ela também concorra a aprovação municipal; resolve esta mandar entregar ao administrador da citada companhia, por conta da verba do aterro e composturas de ruas do exercicio futuro, a quantia de um conto de réis para a realização deste melhoramento.

Estes são apenas alguns dos inúmeros textos de atas da Câmara Municipal de Porto Alegre e dos documentos que compõem as pastas intituladas Construção e Melhoramentos do Município que giravam em torno das edificações necessárias à cidade — poucos são, dentre esses impressos, os que não tratam de embelezamento, higiene ou engenharia e arquitetura; raramente aparece o registro de uma discussão entre os vereadores a respeito da transferência de um funcionário ou dos recebimentos de outro. Discutir, deferir, despachar ou encaminhar a respeito do que edificar-se dentro da cidade era o norte das discussões entre vereadores, intendentes e população já desde o século XIX e também do XVIII (não esqueçamos que foi em 1772 que o Capitão Alexandre Montanha desenhou as primeiras ruas de Porto Alegre).

Fig. 07: Rua dos Andradas em 1860: alinhamento e "frades de pedra" (fonte: LIMA, Olympio de Azevedo. *Recenseamento da População do Município de Porto Alegre de 1922*. Oficinas Graphics da Livraria do Commercio, p. 40)

Fig. 08: Na Rua do Rosário de 1860, organização do espaço urbano: alinhamento e frades de pedra nas portas das casas. (fonte: LIMA. *Recenseamento da População...* Op. cit., p. 40)

As intenções de embelezamento se misturavam às razões utilitárias. Os registros documentais do início do século XIX comprovam que a preocupação com a rua já não era novidade para o homem citadino desse período e que as estratégias que ele usava obedeciam a uma lógica, eficiente para o objetivo que se pretendia alcançar.

Luiz Felipe Escosteguy, que estudou o uso que os porto-alegrenses fizeram do espaço urbano, entre o final do século XVIII até meados do século XIX, diz que nas primeiras décadas deste, as dúvidas em relação à medição ou demarcação dos terrenos que se achavam nos limites urbanos eram resolvidas entre a Câmara e o Engenheiro Militar (do Real Corpo de Engenheiros, a serviço do governo da Capitania) que era "encarregado do Plano da Vila". Segundo Escosteguy, pela documentação não fica claro o que seria tal função, mas pode deduzir-se que se relacionava à confecção da planta da vila, ao conjunto das medidas relacionadas ao controle estatal da organização do espaço, como também à demarcação das novas ruas, quadras e praças, à determinação dos alinhamentos aos quais deveriam obedecer as edificações, públicas ou particulares, ao acompanhamento da câmara nas vistorias em caso de disputas acerca de terrenos, à elaboração dos traçados para as obras públicas, como cais, prédios, pontes, obras de drenagem e pavimentação. Conforme o autor, o primeiro Plano da Vila de que se tem notícia foi levantado pelo Cel. Eng. José Pedro César já nas primeiras décadas do século XIX, em 1820 e entregue à Câmara em 1825.

Assim, preocupados com o andamento de um plano de urbanização, a Câmara de Vereadores e o Presidente da Província fizeram as ruas de Porto Alegre

surgirem a partir de doações a desapropriações de chácaras ou estâncias da gente de posse que teve seus terrenos, forçosamente, retalhados.

Pode-se ver em documentos — principalmente nas Posturas Municipais — já do ano de 1829, referentes a Porto Alegre, por exemplo, a preocupação da intendência com o cumprimento das rígidas regras, que, se obedecidas, trariam a ordem à rua, ao espaço público. Toque de recolher à noite, proibição a assovios ou gritarias, limitação espacial para venda dos produtos alimentícios, proibição de colocação dos vasos de flores nos parapeitos das janelas, são apenas alguns exemplos das inúmeras normas e limitações expressas nessas Posturas.

Para construir sua casa, o habitante citadino tinha que observar e obedecer a alturas e alinhamentos determinados e ainda deixar-se acompanhar pelo "arruador", que media, marcava, alinhava e dava altura às soleiras, às janelas, às calçadas ou qualquer outro elemento que envolvesse a estética, a higiene e segurança da rua. As Posturas Municipais, cujo o próprio nome já revela o objetivo para que foram criadas, eram os instrumentos político-sociais que, concretamente, auxiliavam a medicina social, o direito, a arquitetura e o urbanismo do século XIX, a realizarem em conjunto a tentativa de "limpeza" da cidade.

Em algumas delas pode-se ler:

Todos os proprietarios de casas, e terrenos da cidade ficão obrigados a fazer por huma vez somente as calçadas de suas testadas athe sancio da rua (...) acompanhadas de alicerces que as seguem, em todo o quadrado, que fica entre as ruas Formosa, de Bragança, do Arroio, ou dos Nabos athe o rio, e mais ruas, ou becos, comprehendidas neste quadro dentro de dois annos; e do seguimento da rua Formmosa athe a Praia do Arsenal, e dalli circulando athe encontrar com a rua do Arroio, e todas as mais ruas, e becos, que se comprehenderam neste ambito, assim como da rua Formosa, seguindo pelo Hospital, becco do Couto, Caminho Novo athe encontrar com a de Bragança no canto da Praça do Paraíso, e todas as mais ruas, e becos (...) [conforme] o alinhamento que der o Arruador.

Todas as medidas eram, então, ao contrário do que se têm propagado, contemporâneas à escravidão e ao processo de industrialização típico do século XIX, que terminou por preencher técnica e espacialmente as ruas e as praças da cidade. Eram essas as ruas cortadas pelos meios de transporte, já desde o século XVIII. Por isso, desde cedo, eles também tinham seu movimento regulado pelas "Posturas", discutido em "Atas Municipais" e regulamentados nos registros da "Construção e Melhoramentos do Município".

O limite ao cavaleiro, ao guasca ou ao peão — figuras sempre despojadas, que tinham suas atitudes caracterizadas pela falta de polidez e de civilidade — começou a surgir quando, no final do século XVIII, a edilidade autorizou a colocação dos "frades de pedra" nas calçadas, nas portas das casas comerciais e das residências particulares. Em Porto Alegre, de 1800 a 1910, existiam algumas centenas desses "frades". Não havia casa comercial que não tivesse pelo menos um na calçada.

Os "frades" serviam para impedir que se amarrassem os cavalos em qualquer lugar ou que se soltassem atrapalhando a ordem dos passeios públicos. Nas primeiras décadas do século XIX, a preocupação em se impor tais limitações é clara:

Qualquer pessoa, que correr a cavallo pelas ruas da cidade, e Povoações do Termo, incorrerá de cada vez na multa de seis mil réis, e sendo escravo será preso athe que o senhor pague multa: e outro sim se prohibe que ninguem tenha nas ruas qualquer animal amarrado ás portas das casas, e nem apeando-se o poderá conservar pelas redeas entrando em casas, ou estando juntos ás frentes das mesmas, muros ou cercas por onde possa transitar, qualquer que contrarie incorrerá na multa de dois mil réis, e sendo escravo se praticará como acima.

Era necessário controlar e harmonizar todos os meios de transporte que circulavam pela cidade. No mesmo Código de Posturas ainda podia-se ler:

Todos os carros, e carretas, que andarem, ou estiverem paradas nas ruas, e praças da Cidade, e Povoações do Termo, serão sempre guiadas, e vigiadas por huma pessoa apé; sob pena de pagarem os proprietários, ou pessoas á cujo cargo

estiverem, seis mil réis na primeira transgressão; doze mil réis na segunda; e trinta mil réis nas mais reincidências, pagando sempre os danos que ocasionar.

Em 1870 os limites aos cavaleiros intensificaram-se, pois a Câmara Municipal proibiu, via Posturas, os passeios a cavalo nas ruas da cidade, pelo menos nas sextas-feiras santas.

O cenário no qual desenvolveram-se os meios de transporte urbanos em Porto Alegre, desde o final do século XVIII e até os meados do século XX, teve também outros personagens como: o transporte reservado a poucos, como a cadeirinha (levada por dois escravos) e os palanquins (carregados por quatro escravos); a caleça (carruagem de quatro rodas e dois assentos, puxadas por uma parelha de cavalos); os tálburis (carros de dois assentos e quadro rodas, sem boleia, sem capota, puxado por um só animal); as jardineiras, de quatro rodas, as carroças, as carretas de levar barris de fezes a serem despejados no rio; as carretilhas que transportavam sementes, adubos, materiais de construção; os carros fúnebres; os carros-pipa, que durante muitos anos abasteceram a população com água das fontes ou sítios; e, os transportes coletivos, como os *omnibus* com cocheiro, inventados pelos franceses em meados do século XIX, utilizados primeiro na Corte.

Segundo Walter Spalding, as caleças e os tálburis se reuniam em determinados pontos centrais de Porto Alegre, como a Praça Paraíso, atual Praça 15 de Novembro, e na Alfândega, hoje Praça Senador Florêncio. Com tais conduções as famílias podiam residir nos bairros Menino Deus, Partenon, Moinhos de Vento ou nas chácaras da Praia de Belas e mais longe ainda, nas sedes das estâncias e grandes chácaras.

Mas foi a maxambomba, um carro com capacidade para vinte passageiros, que deu, em 1864 (provavelmente no dia 10 de novembro), o primeiro impulso para a modernização, no sentido já definido no capítulo anterior, dos meios de transporte coletivos em Porto Alegre (antes, portanto, reforço, do movimento popular de libertação dos escravos em Porto Alegre, ocorrido em 1884).

Seus concessionários, Estácio Bitancourt e Emílio Gengembre, entraram com um pedido à Câmara dos Vereadores para a instalação da estação da maxambomba na Várzea em 1863, conforme diz o documento:

Sobre um requerimento em que Estacio Bitancourt e Emilio Gengembre pedem á Camara terreno sufficiente na Varzea desta cidade para estabelecer uma estação, junto á grade na Praça da Independencia, e para estabelecer um trilho de ferro para carros que diariámente transitem d'áhi até a Praça do Menino Deos, a Camara, conformando-se com o parecer da commissão do Contencioso, resolve conceder-lhes para a dita estação oitenta palmos de frente com oitenta de fundos de terreno logo abaixo da Praça Independencia, precedendo os empresários dar aos trilhos a direção pelas ruas indicadas no seu requerimento ou por outras que melhor lhes convenha, é devendo assignar termo da seguinte conformidade. 10 Acceitarem a concessão do terreno por oito annos a contar da data do termo ... 20 Não poderem aplicar o terreno a outro fim alheio ao serviço da empresa ... 30 Que se lhes marque o prazo de treze meses nos casos prescriptos para a demolição, sob pena de perderem o direito ás benfeitorias.

Andando pela primeira vez sobre trilhos, a maxambomba assemelhava-se às locomotivas que trafegavam pela Estrada de Ferro D. Pedro II, do Rio de Janeiro até a cidade de Nova Iguaçu, onde havia um engenho com o nome de Maxambomba; daí o apelido que ganhou a primeira tentativa de transporte coletivo sobre trilhos em Porto Alegre. Sobre a forma de tração deste veículo ainda persistem dúvidas se ele era movido a vapor ou se puxado por burros — há divergência na documentação. Sérgio da Costa Franco, baseado em pesquisa criteriosa, informa que *enquanto a ata da Câmara Municipal de 14/10/1864 alude a "locomotiva" da empresa concessionária, e Augusto Porto Alegre, secundado por Alfredo F. Rodrigues, afirma que a "maxambomba" seria tracionada por uma máquina a vapor, Aquiles Porto Alegre, em crônica minuciosa, relata que o veículo era puxado a burro.*

Partindo da Independência, o itinerário da maxambomba incluía a av. Redenção, hoje av. João Pessoa, a av. Azenha, onde desde 1850 havia o Cemitério

da Azenha, e a rua Botafogo que levava à capela do Menino Deus, o ponto final do trajeto. Segundo Sérgio da Costa Franco, *para viabilização da rua [Botafogo] e dos trilhos da maxambomba, foi necessário construir uma ponte de madeira sobre o arroio Cascatinha, que então cortava a descoberto os campos entre Menino Deus e Azenha*. Por ser uma área baixa da cidade, a região era vítima de inúmeras enchentes, que terminavam por prejudicar o caminho do veículo. Com as chuvas, a ponte necessitava de constantes reparos, as viagens tinham de ser canceladas ou os carros descarrilhavam durante o percurso.

Fig. 09: Os primeiros bondes retratados em charges. A legenda da primeira diz: "A ponte do Menino Deus - Pobres conductores." (fonte: DAMASCENO, Athos. *Imprensa Caricata do Rio Grande do Sul no século XIX*. 1962, Porto Alegre: Editora Globo, p. 102).

Fig. 10: Na charge da direita, a população vomita para fora do bonde. A legenda do original diz: "É preciso ser marinheiro de longo percurso para não deitar carga ao mar" (fonte:Jornal O Século, litografia de Miguel de Werna. In: SPALDING. *Pequena História de Porto Alegre*. Op. cit.)

Os trilhos da maxambomba não eram funcionais. Sua instalação exigia que valas fossem cavadas nos cruzamentos das ruas, para que as águas das chuvas escoassem e não empoçassem. Essa estratégia de construção atrapalhava o trânsito

dos pedestres e dos outros carros, que, para atravessar a rua, eram obrigados a usar as rampas colocadas para esse fim. Em 26 de setembro de 1864, quando os empresários da maxambomba começaram os trabalhos de construção do caminho do trilhos que percorreriam parte da Cidade Baixa, surgem as reclamações, como mostra o requerimento mandado à Camara:

Bittencourt & Companhia, empresarios da estrada de ferro desta cidade para a Praça do Menino Deos (...) começaram os trabalhos, elevando ou rebaixando o terreno, segundo suas ondulações, para tornar facil o transito dos carros (...) Mas é impossível deixar de dar esgôto ás aguas; para o que tem os supplicantes feito abrir pequenos regos lateraes, deixando rampas no cruzamento das ruas para a passagem dos outros carros. Pensavam os supplicantes que a Camara, não só approvaria, mas até estimaria taes esgotos, que muito uteis são á outra parte da estrada, não occupada pelo caminho de ferro: enganarão-se; na tarde de antes de hontem (22) foi um dos supplicantes intimado pelo fiscal da Camara para no prazo de tres dias arrazar os regos sob pena de mandar a propria Camara arrasal-as!

Foi esse motivo, além da precariedade dos carros, que eram pesados, barulhentos e desconjuntados, o decisivo para que esse empreendimento, ousado para as condições técnicas da cidade na época, durasse apenas cerca de um ano. Foi necessário à população continuar usando os ônibus a burro, as carretas, as carroças, as caleças e os tálburis por mais nove anos até uma outra empresa de bondes se organizasse, a fim de dividir com aqueles veículos os habitantes da cidade. Enquanto isso as opções eram restritas: caleças e tálburis tinham passagens caras e os ônibus tinham horários e preços definidos pelo dono do veículo, como mostra a notícia do jornal:

Omnibus para o Menino Deos: Do dia 11 do corrente em diante (somente aos domingos) haverá um omnibus para aquelle ponto, partindo da Praça da Independencia e fazendo sucessivamente viagens redondas das 7 horas da manhã

ao meio dia, e das 3 da tarde às 7 1/2 da noite. Do dia 10 de outubro em diante serão as viagens diárias. Preço de viagem redonda: 1\$000 réis.

Precariedade ou não, o importante a colocar aqui sobre a maxambomba, e também sobre os outros bondes que surgiram mais adiante, é o fato de ela ser um veículo surgido como fruto dos sentimentos comuns dos habitantes da cidade e do espírito do século XIX, que se caracterizavam pela necessidade de urbanizar a cidade com a ajuda da industrialização; pelo pensar no avanço técnico, racional e científico como uma utilidade social e como um triunfo da modernidade; por crer que a vontade coletiva era uma lei natural e por ver no empresário um herói capaz de realizar o desejo de felicidade geral que só o progresso industrial poderia trazer. Como disse Alain Touraine, no século XIX, *acreditar no progresso [era] amar o futuro ao mesmo tempo inevitável e radioso.*

Em junho de 1872, o Presidente da Província relatava: Aprovados os estatutos da Companhia Carris de Ferro Porto Alegrense, por decreto n. 4,985 de 19 de junho do corrente anno, começarão os trabalhos de assentamentos dos trilhos, na secção comprhendida entre a praça da Independencia e o bairro Menino Deus, contando a respectiva diretoria inaugurar o trafego nos primeiros dias do mez de Dezembro.

Acha-se já nesta capital grande porção de material necessario para a continuação dos trabalhos e é de esperar que em breve estejam concluidas as diversas linhas indicadas no contracto da empresa.

Não pode tardar a realização deste importante melhoramento.

Existindo nos contratos que celebrarão as empresas relativas ás tres cidades, capital, Rio Grande e Pelotas, a obrigação de satisfazerem as mesmas empresas ao engenheiro que pela presidencia fosse encarregado da fiscalização das respectivas obras e serviço de trafego, fixei em 1:600\$000 annuaes a quantia que para esse fim devem pagar as empresas da capital e Pelotas, sendo essa quantia elevada a 2:400\$000 logo que os dividendos attingão 12%.

Em colaboração com a intenção mais geral da cidade de tornar-se mais organizada, "limpa", atual e moderna, as companhias responsáveis pela exploração do serviço de bondes em Porto Alegre, comprometiam-se a custear e construir o caminho necessário para a colocação dos trilhos, cuidando da conservação e da reconstrução dos calçamentos, pontes e abrigos, que fizessem parte do itinerário das linhas. Dessa forma, num processo interativo e recíproco, essas empresas contribuíam com as intenções da cidade para o "melhoramento" e reforma do espaço público, que era a rua.

Entre suas obrigações, a Câmara de Vereadores deveria aprovar e mandar executar os planos relacionados ao conserto de calçadas, calhas, pontes, jardins, etc., mas se tais reparos envolviam regiões por onde circulavam os bondes, as companhias, elas mesmas, é que deveriam fazer os serviços. Em uma das cláusulas do contrato celebrado entre o Presidente da Província do Rio Grande do Sul e a Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense, de 27 de fevereiro de 1872, constava que: *Será responsável a emprêza durante o tempo da concessão pela conservação no calçamento da rua no espaço compreendido pelos trilhos e mais 0, 25m para cada lado exterior.*

E mais: *As linhas serão singelas nas ruas e camminhos estreitos, e duplas (quando exigirem as necessidades do trafego) nas que tiverem largura sufficiente; convindo que os trilhos sejam assentados no centro das ruas, mas de modo que não prejudiquem o transito; nas ruas, porem, estreitas passarão de um dos lados sem prejuizo do transito, quer de vehiculos, quer de passageiros, ficando a largura dos passeios sempre livre á circulação das pessôas a pé.*

Fig. 11: Os trilhos da Várzea (fonte: Mirian Antonini, acervo pessoal)

Também, quando em 1887, a Câmara Municipal e o governo do estado não chegavam a um acordo sobre quem deveria fazer o conserto da ponte do Riachinho, na rua do Menino Deus, foi a Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense que terminou por auxiliar na obra, já que sem esta ponte o tráfego dos bondes teria de ser suspenso. A discussão durou de fevereiro a maio, quando a Companhia Carris interferiu e comprometeu-se em realizar os reparos necessários.

Anos depois, época em que os bondes movidos à eletricidade já circulavam pela cidade, a reciprocidade prosseguia, pois segundo Riopardense de Macedo, a 2 de maio de 1925, quando o intendente Otávio Rocha alterou o primeiro contrato, de 1906, que havia sido celebrado com a companhia Força e Luz Porto-Alegrense, ficou condicionado que se a intendência abrisse duas novas ruas, a empresa colocaria a frota de carros exigida. Um dos pedidos era o prolongamento da rua São Raphael (hoje av. Alberto Bins) até a praça Quinze de Novembro; tal obra proporcionaria uma ligação entre o ponto de saída dos bondes, no centro, e os bairros Floresta e Passo da Areia. O outro, era a abertura da av. General Paranhos, que mais tarde, ampliada, transformou-se na av. Borges de Medeiros. A obra desta última foi iniciada em 1925 e só concluída totalmente na década de 40, no governo do prefeito José Loureiro da Silva; a avenida, possuindo linha dupla de bondes, tornou mais acessível a ligação do centro com os bairros Menino Deus, Glória, Teresópolis e Partenon.

O prolongamento da rua São Raphael não se efetivou, mas de qualquer forma a ligação feita, que agradou à Companhia Carris de bondes, foi a abertura da rua 24 de maio (hoje av. Otávio Rocha), que tornou-se, até o governo de Guilherme Socias Villela, na década de 70 do nosso século, uma artéria aberta e importante que servia para unir a praça Quinze de Novembro à rua São Raphael e assim conduzir o tráfego de veículos do centro até os bairros Floresta, São João e Higienópolis.

Foi também em função dessas reformas urbanas que se instalou na praça Quinze do Novembro, por volta da terceira década do século XX, o primeiro abrigo coberto para passageiros de bondes, construído pela Companhia Carris (nessa época a única responsável pelo tráfego de bondes elétricos e subsidiária da Companhia Brasileira de Força Elétrica) para acolher, como ponto de confluência, os passageiros que circulariam tanto pela avenida São Raphael como pela Borges de Medeiros.

Como era um projeto nacional e internacional, os bondes porto-alegrenses tinham o mesmo modelo dos bondes cariocas. No Rio de Janeiro, a primeira concessão para o serviço de bondes de tração animal foi outorgada à Botanical Garden Railroad Company (posteriormente Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico), em 1868, e depois dela foram criadas mais duas empresas: a Rio de Janeiro Street Railway Company (depois Companhia São Cristóvão), em 1870 e a Companhia Urbanos, em 1878. Dividindo entre si as áreas comerciais, a zona portuária e as zonas residenciais, essas empresas propagaram para o resto do Brasil um padrão ideal de transporte coletivo urbano.

Para viabilizar a padronização, constava na segunda cláusula, do parágrafo 10, do contrato de 1872, celebrado entre a Carris de Ferro Porto-Alegrense e o presidente da província do Rio Grande do Sul o seguinte: *O systema de Carris será o mesmo usado na linha do Rio de Janeiro ao Jardim Botânico(...)*.

Sincronicamente com a Corte, Porto Alegre também iria ter nas suas ruas a tecnologia estrangeira em transporte urbanos. As empresas, embora fossem de capital americano, tinham os carros de acordo com o modelo inglês — aliás, não

havia outro; os ônibus de criação francesa e os trens e os bondes de criação inglesa foram invenções que o mundo ocidental usou e não ousou modificar.

Em 1873 começaram a circular em Porto Alegre os bondes de tração animal, que não descarrilhavam tanto e eram mais seguros que a maxambomba. A partir de 1909 surgem os de tração elétrica.

Os auto-ônibus entraram em circulação regular após 1928; as caleças, os tálburis, as jardineiras foram usadas até o início dos anos 20 do nosso século e só a partir de 1925, segundo Walter Spalding, as últimas cocheiras desapareceram.

O bonde de tração elétrica só retirou-se do cenário urbano porto-alegrense em março de 1970, quando a energia elétrica foi considerada ineficaz diante da energia derivada do petróleo.

Auto-ônibus, bondes elétricos, bondes a burro, caleças, tálburis, jardineiras; hibridismo e entrecruzamento; mistura do novo e do antigo. Na Porto Alegre dos meados do século XIX e do XX, a modernidade trazia concomitantemente fascínio e desencanto, a projeção sempre para o futuro e a convivência com uma Tradição, tributária do passado, mas que permitia à sociedade pensar-se sobre si mesma, como sociedade moderna.

Através de uma capacidade singular e extraordinária de moldar-se ao antigo, a modernidade cria a idéia de que toda a experiência deve ser superada; e o moderno é invariavelmente a última transformação, num progresso contínuo e linear que não pode mais cessar de ser eternamente contemporâneo.

A criação e implantação dos bondes não interrompeu drasticamente a circulação de caleças, tálburis ou jardineiras, assim como também o ônibus não fez desaparecer drasticamente o bonde elétrico, mesmo assim a mistura continuou existindo, apesar do desejo, moderno, de que ela não fosse tão real.

As notícias dos jornais, as crônicas literárias, as reclamações da população e as medidas político-administrativas da Intendência ou da Câmara dos Vereadores revelaram sempre o desejo da eliminação do antigo, colocando-o como um entrave

ao progresso almejado. Tudo isso envolvido por um sentimento ao mesmo tempo nostálgico, encantado e desencantado.

Ary da Veiga Sanhudo, cronista porto-alegrense que teve livro publicado em 1961, escreveu:

Em 1873, um tal José Diabo, inaugurou um serviço de Diligência entre a Praça Conde d'Eu e a recém aberta rua São Pedro, com itinerário pela Voluntários da Pátria. Foi um sucesso indescritível. A diligência fazia três viagens pela manhã e três pela tarde, com a conseqüente volta, consumindo aproximadamente meia hora em cada viagem!

E dizer que o esqueceram definitivamente, heim!?! Foi do ano de 1895 para cá que essa região central do 40 Distrito, hoje oficializada bairro São Geraldo, começou a se projetar realmente como arrabalde da cidade. Era então um arraialzinho! Por essa época, mais ou menos, atravessou o lugarejo, entretanto pela rua do Parque, o famigerado bonde a burro da Carris. O bondezinho com esses lerdos burrinhos, magros e cansados, diariamente passando pelas ruas empoeiradas do bairro!

Achylles Porto Alegre, também cronista gaúcho, um dos integrantes da sociedade literária e beneficente Partenon Literário, que reunia jornalistas e intelectuais, escreveu em duas crônicas diferentes, ambas tratando sobre os meios de transporte em Porto Alegre, o que serve de exemplo desse sentimento.

Numa delas, *No Tempo dos Burros*, ao discorrer sobre as dificuldades enfrentadas pelos passageiros dos bondes puxados por animais, que não eram poucas, ele diz: *Quando, em 1873, começaram as corridas de bonde, a cidade exultou e vibrou de entusiasmo, não só pela utilidade que elas traziam como pela novidade. Breve, porém, o entusiasmo amorteceu. O serviço dos bondes começava sob um signo mau. A imperícia dos cocheiros dava lugar a constantes paradas e repetidos descarrilhamentos. (...) Destarte, as viagens de bonde eram demoradíssimas e repletas de episódios pitorescos e também de raivas incontidas.*

(...) *A imprensa noticiou que íamos ter planos inclinados, linhas duplas e bondes de quarto em quarto de hora — mas... apenas reformou-se o feitio dos cupons.*

Em outra, intitulada *Maxambomba*, Achylles, colocando-se como um homem de sorte por viver em época mais avançada que a retratada por ele, usa do seu humor para contar que, após uma viagem de maxambomba, o passageiro chegava em casa mais morto do que vivo. *Doía-lhe o corpo todo, desde os pés à cabeça, como se houvesse levado uma camaçada de pau.* E, como que acreditando na modernização galopante e na inevitabilidade do progresso, termina por dizer que por tantos prejuízos e atraso técnico, a maxambomba morreu *e o bonde triunfou.* Como o direito ao uso dos serviços só foi concedido aos bondes de tração animal em 1873, nove anos depois deste ter sido permitido aos empresários Estácio Bittencourt e Emílio Gengembre, responsáveis pela exploração dos serviços da maxambomba, Achylles, para reforçar a idéia da necessidade do novo em ultrapassar o antigo, graceja: *Mas é tal coisa... O bonde é o bonde, e a maxambomba é a maxambomba. E já os antigos diziam: — Uma lebre de três anos corre mais que um burro de cem.*

A lebre de três anos — o bonde — e o burro de cem — a maxambomba — , sintetizam o pensamento do homem cidadão que viveu as transformações técnicas na virada do século XIX para o XX: desejo de pressa, velocidade, substituição...julgar estar testemunhando o novo passando à frente do antigo; poder ver e acreditar no progresso evolutivo e linear, que andando sob os trilhos, apontava o caminho da civilização; que ao deixarem sua marca sobre o terreno urbano, indicavam, além do trajeto dos carros, a trajetória histórica da cidade.

Por onde quer que se passasse pelo centro da cidade porto-alegrense ou outros bairros mais próximos, lá estavam eles, os trilhos, com seu traçado distintivo, anunciando a chegada do moderno. E se não houvesse os trilhos? Seria um sinal terrível de que, em plena metade final do século XIX, os porto-alegrenses estariam ainda no tempo das carroças? Literalmente estavam, mas não podia admitir-se. O que importava era ver sob o solo quase virgem e natural, ornado por muito verde, ser marcado definitivamente por duas linhas paralelas fabricadas com o elemento

símbolo da industrialização que era o ferro, linhas essas com uma única função: conduzir. Indicar o caminho. Mostrar a direção. Dizer que se vai a algum lugar.

Os trilhos urbanos e também os trilhos dos trens interurbanos representavam à época o que hoje representa o asfalto; eram, como estes, elementos condutores da civilização. *Com o ferro aparece, pela primeira vez na história da arquitetura, um material artificial. Isto recebe o decisivo impulso quando fica claro que a locomotiva só era utilizável sobre trilhos de ferro. O trilho se torna a primeira peça montável de ferro, sendo o precursor da viga de sustentação. Evita-se o ferro nas moradias, mas ele é empregado nas galerias, salas de exposição e estações de trem — construções que serviam para fins de trânsito.*

Não faltavam reclamações em relação ao descarrilhamento ou ao inconveniente trabalho de manutenção ou implantação dos trilhos, mas havia consenso sobre a sua necessidade.

Fig. 12 e 13: Trabalho de construção e manutenção dos trilhos: a cidade se reconhece moderna (acima, Rua Vinte e Quatro de Outubro, esquina rua Dr. Timóteo, em 1907, fonte: PESAVENTO. *O Espetáculo da Rua*. Op. cit., p.45; abaixo, proximidades do cais, década de 1930, fonte: VILARINO. *Carris, 120 Anos*. Op. cit., p. 45)

Não foi por acaso que um tal Antonio Coelho Pinto, morador da rua da Varzinha, não foi ouvido na sua reclamação à camara:

Antonio Coelho Pinto, proprietario de uma pequena casa sita á rua da Varzinha, entre a do Arroio e Bella, vem reclamar contra a empresa de bonds pelo grande prejuiso que causou á sua propriedade o grande atterro feito para o assentamento dos trilhos. (...) Não só o supplicante mas outros proprietarios também estão nas muitas condições de terem perdidas as suas propriedades pelo abuso da empresa que, alem de seus interesses, não quer ver o direito dos proprietários.

Os reclamantes não foram atendidos; a rua passou a valer mais que a propriedade.

Além da sua utilidade prática e técnica, uma vez que o calçamento de pedra era muito irregular, os trilhos também tinham uma importância fundamental para a imagem que a cidade queria sustentar: cidade que se moderniza e que se sintoniza com o mundo. Não é por acaso que as fotos que ilustram os relatórios anuais das

companhias de bonde do início do século, e que hoje nos servem de fonte empírica, mostram mais o trabalho de colocação, manutenção e reconstrução dos trilhos do que os carros em si.

Em Porto Alegre os trilhos só foram extraídos das ruas por volta da década de 70 do nosso século para dar lugar ao asfalto, e mesmo assim, ainda hoje em algumas delas, como as avenidas Cristóvão Colombo, Vinte e Quatro de Outubro ou Bordini, ambos coexistem (embora se faça uso apenas do segundo).

Os trilhos do século XIX eram sinal da abertura dos novos caminhos e, por isso, do crescimento da cidade; por linhas retas ou curvas, uniam-na e dilatavam-na. Eram visivelmente os fios condutores que possibilitavam à população de transitar pelas partes mais importantes da cidade, fossem os centros administrativos, os locais religiosos ou, ainda, o lugares do passeio ou divertimento, como o balneário e o hipódromo. Os trilhos dos bondes para o Menino Deus, por exemplo, conduziam as pessoas para praticamente à porta da capela, ponto nevrálgico do bairro, e também serviam para ligar o centro ao ponto de lazer, como eram as praias deste bairro.

Fig. 14: Trilhos, elementos condutores da civilização. (fonte: PESAVENTO. *O Espetáculo da Rua*. Op. cit., p.66)

Depois da maxambomba, esta parte baixa da cidade foi servida, a partir de 1873 — com estatutos aprovados pelo Decreto Imperial nº 5.794, somente em 18 de novembro de 1874 — por uma empresa de sociedade anônima chamada Carris de Ferro Porto-Alegrense. Circulando na cidade já em 4 de janeiro de 1873, mas com contratos aprovados desde de 27 de fevereiro 1872 pelo Presidente da Província, essa empresa colocou em funcionamento linhas para dois itinerários diferentes para o Menino Deus: um partindo do Mercado Público e passando pela Rua da Margem (hoje seria um trajeto que ligaria as atuais avenida Washington Luis e a rua João Alfredo) e outro que partia da Praça da Matriz e passava pela Várzea (hoje av. João Pessoa).

Fig. 15 e 16: O arraial do Menino Deus: primeiro os bondes de tração animal, depois os elétricos.
(fonte: Mirian Antonini, acervo pessoal)

Segundo Maurício Ovadia, em seu manual sobre os meios de transporte em Porto Alegre, *em janeiro de 1873, o Menino Deus, pomposa e retumbantemente, delirava com os famosos bondes a burro da Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense, quando no dia da sua espetacular inauguração, fez transitar ao longo da grande artéria do bairro, festivamente ornado, um vistoso carro onde se via atrelada uma soberba parelha de cavalos brancos.*

A primeira frota da companhia compunha-se de onze carros fechados e nove abertos, que podiam mover-se para trás ou para frente, mudando-se apenas os animais de lugar. Não demorou para que o primeiro bonde fosse apelidado de "vagabundo", por não ter tolda.

Depois, a partir de 15 de janeiro de 1893, surgiu outra empresa, a Carris Urbanos, com carros menores que os da Carris Porto-Alegrense e com um número mais reduzido de itinerários, e por isso foram apelidados de "caixas de phosphoros".

Para ir ao *Prado Independência*, no bairro Moinhos de Vento, inaugurado em 25 de março de 1894, podia-se pegar o bonde da Carris Urbanos, que desde 1893, possuía sua estação e cocheiras neste ponto.

De 1873 até as primeiras décadas do século XX, assim estavam distribuídos pela cidade os itinerários dos bondes a burro, segundo Sérgio da Costa Franco:

1873: Menino Deus via Várzea (Carris Porto-Alegrense)

1874: MeninoDeus via Margem (Carris Porto-Alegrense); Azenha até o cemitério (Carris Porto-Alegrense); Voluntários da Pátria até São Pedro (Carris Porto-Alegrense)

1880: Partenon até próximo a rua Luiz de Camões (Carris Porto-Alegrense)

1893: Independência até o Prado (Carris Urbanos); Floresta até 7 de abril (Carris Urbanos)

1894: Partenon via Bom Fim e Santana (Carris Urbanos)

1895: Partenon até o Hospital São Pedro (Carris Urbanos)

1896: Floresta até Cel. Bordini (Carris Urbanos); Floresta até São João (Carris Urbanos); São João, via rua São Pedro, av. Bahia e av. Brasil (Carris Porto-Alegrense); arraial de São Pedro, até esquina da Cristóvão Colombo com Visconde do Rio Branco (Carris Porto-Alegrense)

1897: Glória até Igreja N. Sa. da Glória (Carris Porto-Alegrense)

1899: Teresópolis (Carris Porto-Alegrense)

Fig. 17: A cidade expandia-se ao sabor dos trilhos. (fonte: PESAVENTO. *O Espetáculo da Rua*. Op. cit., p. 62, os textos explicativos também são da autora)

A partir de 1908, depois de a Carris Porto-Alegrense e a Carris Urbanos fundirem-se em uma só empresa, sob o nome de Companhia Força e Luz, iniciou-se, em caráter provisório, o tráfego de bondes elétricos pelos bairros Menino Deus, Glória, Teresópolis e Partenon.

Novamente, em acordo com o que era de mais atual no mundo industrializado do início do século XX, os habitantes de Porto Alegre também passaram a desejar em suas casas e ruas a energia elétrica. Com projetos existentes já desde 1889, em 1891 foi instalada na capital a primeira companhia que geraria energia elétrica para as casas comerciais, a Companhia Fiat Lux. A iluminação pública dos bairros, a gás, fornecido até 1906 pela Companhia Rio-Grandense de Iluminação a Gás, passou, a partir de 1908 a ser elétrica e sobre a responsabilidade da Usina Elétrica Municipal. No mesmo ano, a Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense, já sob o nome de Companhia Força e Luz, também entrou para esse ramo extremamente atual e moderno: instalou uma usina elétrica, com o objetivo principal de gerar força motriz para os novos modelos de bondes.

Com uma usina localizada na rua Voluntários da Pátria, próximo à rua da Conceição, a Companhia Força e Luz não demorou a ampliar seus negócios: de 1911 a 1928, forneceu energia elétrica também para as indústrias da capital. A partir desta última data o município celebrou contrato com o grupo norte-americano da Bond and Share, para a concessão dos serviços de eletricidade de Porto Alegre. Sob a sua versão brasileira, chamada Companhia Brasileira de Força Elétrica, esse grupo americano comprou as companhias locais e assumiu sozinho o controle acionário destas.

A modernização e higienização, combinadas com o desencantamento do mundo, deixaram, com muita rapidez, às claras na paisagem urbana porto-alegrense, a diferença e a fragilidade que existia entre cidade açoriana do período colonial e a cidade do século XIX, quando os progressos da indústria causaram desprezo pelo passado e apologia ao devir no homem urbano, que passou a deparar-se, na mesma rua, com os frades de pedra e os trilhos de metal, com os bondes puxados a burro e as cadeirinhas, ou, posteriormente, no século XX, com os bondes elétricos e os automóveis a gasolina.

De atualização infinita e permanente, a modernidade *não é a transmutação de todos os valores, ela é desestruturação de todos os valores antigos, sem a sua superação, é a ambigüidade de todos os valores sob o signo de uma combinatória generalizada*. Por isso o pensamento do homem moderno também é de ambigüidade e combinação híbrida de valores antagônicos.

Em Porto Alegre também o fascínio e o receio em relação à máquina dividia o pensamento do homem citadino do início do século XX, que, lastimando a perda, por exemplo, da pacata cidade em que se podiam ver os burros puxando os bondes, ao mesmo tempo, se regozijava de possuir dentro dela o símbolo do progresso, que eram os bondes elétricos.

Achylles Porto Alegre escreveu na crônica *Evocações*, elementos que ilustram bem o pensamento do homem urbano, sempre dividido entre o fascínio, o desgosto e a melancolia, quando se vê diante da tecnologia: *Ao invés da iluminação*

azeite de peixe, a luz elétrica; ao invés da 'maxambomba' — que não matava ninguém —, o 'elétrico' e o 'auto', que, como epidemias, estão sempre fazendo vítimas — o que o progresso nos trouxe. É doloroso — mas é bonito. Não temos mais 'frades' de pão à porta de cada casa, nem de pedra às esquinas. Temos postes telefônicos e de luz elétrica, que nos trazem à casa, de longe, num relâmpago, a palavra e a luz. Mas, ah! Como nos falta tanta coisa... Falta-nos a nossa infância descuidada e nossa mocidade sonhadora. A cidade remoçou, embelezou-se, e nós envelhecemos. Mas, antes assim. Que a nossa querida cidade se alinde, progrida, brilhe, seja grande.

Também escreveu ele, privilegiando o progresso e desacreditando na cidade do passado: *Ha uns quarenta annos a nossa cidade vivia em completo abandono. Tinha assim os ares de um povoado de roça. As nossas praças serviam apenas de depósito de lixo e outras immundicies. A Praça do Portão, apesar de estar plantada no coração da cidade, não escapava a essa lei que atava tudo.*

Athos Damasceno escreveu, com ironia: *Por volta de 1839, a ex-povoação dos Casais tinha-se como uma cidade pronta, no seu licencioso sistema de vias urbanas. Prontíssima.*

(...) Entreverados, os becos escusos e úmidos entrelaçavam-na.

(...) Estreitas e acidentadas, sujas e sombrias, a impressão que davam não era de ruas de uma cidade nascente e sim de cidade velha e abandonada.

(...) A Rua da Praia que, por ser o centro comercial, era a mais importante, queria que vissem.

Em 1880 não tinha cara muito melhor do que em 1820 que foi quando tomou lace e chegou a arrancar sinceros Oh! Oh! de admiração a visitantes ilustres.

Ary Veiga Sanhudo, ao reproduzir o sentimento de euforia da população citadina do século passado diante da novidade, escreveu a crônica, *O Trenzinho da Tristeza*, mostrando aspectos do passado, mas também revelando a sua própria crença no progresso evolutivo e no desenvolvimento redentor. Disse ele:

A cidade viu entrar os primeiros dias do presente século com os olhos singularmente esbugalhados. E embora nem se pensasse em energia atômica ou viagens siderais, Porto Alegre, então com cerca de 60 mil habitantes, andava espetacular e resplandecente.

*(...) Muito cedo, consideráveis multidões, nos seus melhores trajes, circulavam pelas ruas alegres da **cidadezinha** [grifo meu], em passeios ou na busca de seus afazeres, mas sempre na expectativa de surpreenderem as novidades que o mundo distribuía em profusão naqueles momentos iniciais de euforismo.*

O fantástico luminoso — Salve o Século XX — no alto da chaminé da Fiat Lux, ali na rua 7 de setembro, irradiava para a população boquiaberta, naquelas manhãs claras de verão, a luz pálida das suas lâmpadas ainda acesas, o espectro do fascínio da eletricidade! (...)

Se nas ruas da cidade o povo regorgita, podem bem imaginar o que seria o lugarejo suburbano da Tristeza, à margem esquerda do Guaíba, que esperava por aqueles dias, a chegada do trem, inaugurando a esperada linha ferroviária entre a Estação do Riacho e esse arrabalde beira-rio!

*Grande multidão, estampando a mais viva satisfação, aguardava na **Estaçãozinha** da Tristeza [grifo meu], a chegada triunfante da formidável locomotiva que marcaria uma nova era de progresso para o lugar. Pouco antes do meio-dia, num domingo desses, meados de janeiro do primeiro ano do século, a máquina arrastando quatro vagões, atonetados de gente, apitava buliçosa ao penetrar na imensa várzea, ao norte, antes de cruzar o povoado, anunciando a sua pomposa vitória de velocidade e rapidez.*

Palavras no diminutivo, expressões exclamativas, linguagem irônica denunciam a sua posição carinhosa e, ao mesmo tempo, de zombaria do que já passou. Revelam a hibridização entre a crença no progresso econômico e a sensação de fluidez e eferemidade festivas.

3. A URBANIDADE E A FESTA

Os meios de transporte urbanos, seus trajetos e melhorias tecnológicas, fazem parte de importantes empreendimentos e intenções do poder público (prefeituras e secretarias municipais do transporte) que, pelo menos no plano do discurso, sempre busca realizar o que julga ser a melhoria da cidade ou o benefício para a comunidade. Os bondes e os ônibus aparecem nos planos e projetos de governos, arquitetos ou urbanistas e também no ideário da sociedade, como elementos possibilitadores da ampliação da cidade; da ligação mais rápida entre o centro e os bairros; da modernização do espaço urbano ou da própria imagem de desenvolvimento técnico desejável, como expus no capítulo anterior.

Em tese, ao investir em meios de transporte, o poder público parte, muitas vezes, do pressuposto de que é preciso estabelecer uma relação equilibrada entre a demanda do transporte, o consumo de energia, a variedade das atividades urbanas e uso mais adequado do solo, e trabalha, para isso, com modelos urbanísticos que visam a estabelecer previsões a respeito de fluxos de pessoas e de veículos, buscando determinar as ligações entre, de um lado, a densidade residencial, os níveis de emprego, as áreas economicamente produtivas, etc. e, de outro, as necessidades em termos de infra-estrutura necessária para o próprio transporte⁵⁹.

A partir do uso de modelos técnicos como este e da coleta de dados estatísticos formulados por profissionais da área, podemos conhecer mais sobre o assunto e suas variantes, como por exemplo, o número de passageiros transportados, em horários determinados e em diferentes locais da cidade; pode-se também chegar a conclusões do tipo: o ônibus, em uma cidade como Porto Alegre (tomando o ano de 1981) transportou

⁵⁹BRINCO, Ricardo. *Transporte Urbano em Questão*. 1985, Porto Alegre: Secretaria de Coordenação e Planejamento, Fundação de Economia e Estatística, p. 7.

até 10.000 passageiros dentro do corredor de uma avenida como a Assis Brasil, por exemplo, no período de 7 às 8 horas e no sentido bairro-centro (cerca de 500.000 pessoas se deslocavam diariamente em ônibus nesta movimentada avenida), enquanto que o bonde poderia transportar até uma variação de passageiros que se *estende entre 7.000 e 8.000 a 20.000 passageiros/hora/sentido*⁶⁰.

Se voltássemos no tempo, constataríamos que o bonde em Porto Alegre, no ano de 1875, já havia transportado 331.555 passageiros (a população era por volta de 34.000 hab.), em 28.800 viagens⁶¹ e que, no ano anterior, a Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense já tinha construído 17.142 metros de trilhos em todas as suas linhas⁶². Em 1940, os bondes elétricos percorreram 87.773 km de linhas a uma velocidade de 15 km/h, carregando 57.812.739 passageiros (para uma população de mais ou menos 300.000 hab.)⁶³. A partir de dados como esses, poder-se-ia ainda estabelecer relações entre o custo operacional da implantação de equipamentos necessários considerando as despesas e os lucros para isso. Ou, quem sabe, construir associações que determinariam a ligação direta entre crescimento populacional dos bairros em função da implantação dos itinerários dos veículos coletivos.

Estes, entre outros, são dados importantes que têm constituído a polpa dos manuais urbanísticos e até mesmo da literatura que procura tratar da história dos meios de transporte coletivos urbanos. Mas haveria outras considerações a fazer? Seria possível olhar para os meios de transporte e enfocá-los a partir de uma perspectiva diferente da que coloca o compromisso e o trabalho do habitante citadino como mola propulsora de suas viagens diárias? E mesmo sob essa ótica, não poder-se-ia tratar de analisar o uso inesperado que o passageiro dá àquilo que o urbanista planejou?

Ademais, considero duvidosa a crença em alguns postulados metodológicos das análises materialistas históricas segundo os quais os meios de transporte coletivos

⁶⁰ BRINCO. *Transporte Urbano em Questão*. Op. cit., p. 44.

⁶¹ RELATÓRIO da Presidência da Província, 1876, n. 12, pág. 48, Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul.

⁶² RELATÓRIO da Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense, 15 de janeiro de 1875, OP 40- L.376, Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul.

⁶³ PAIVA, Edvaldo Pereira. *Expediente Urbano de Porto Alegre*, 1942, Porto Alegre: Prefeitura Municipal, p. 25, 131,132.

urbanos têm, dentro das cidades, contribuído para manter a estrutura social configurada em relações de dominação ou que através deles tem-se a forma mais visível e concreta de segmentação da sociedade: a classe popular, que não possui o seu meio particular de locomoção, concentra-se maciçamente nesses coletivos e tem seu “hábitat” condicionado aos itinerários oferecidos.

Ao concentrar a investigação histórico-social dos meios de transporte urbanos em Porto Alegre, entre a metade do século XIX e as primeiras décadas do seguinte, levando em conta essas considerações, eu posso optar por esquadrinhar e perseguir dois caminhos.

O primeiro é sugerido a partir da visão de Ruy Barbosa sobre o bonde nas cidades brasileiras: *O bonde foi, até certo ponto, a salvação da cidade. Foi o grande instrumento de seu progresso material. Foi ele que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central. O bonde foi — e é preciso dizê-lo — uma instituição providencial. Se não existisse era preciso inventá-lo*⁶⁴.

O segundo liga-se à idéia de Achylles Porto Alegre quando, levado por sua experiência de cronista e observador, comentou a respeito de uma viagem de bonde na capital gaúcha: *A proporção que vamos nos civilizando, parece irmos nos esquecendo dos mais simples preceitos de civilidade. Si entramos no bonde, quanta cousa digna de nota de prompto se impõe aos nossos reparos!*

Um bilontra de colarinho em pé, bigode retorcido e lustroso, leva o charuto ao rosto da vizinha, que lhe vai ao lado, como si o sujeito estivesse sentado, á vontade, em casa, em mangas de camisa e de chinellos.

Um outro não se levanta, não deixa a aponta do banco, por um instante, para dar passagem a uma moça que quer descer, mas sente-se constrangida, porque os joelhos do marmanjo lhe vão roçar as pernas na promiscuidade do becco de má nota.

⁶⁴ BARBOSA, Ruy. 1898, in: STIEL. *História do Transporte Urbano no Brasil. História dos Bondes e Trólebus e das cidades onde eles trafegaram*. Op. cit, p. 6.

No último banco, refestela-se um sujeito mal encarado, e ocupa-se, em voz alta, da desgraça de uma menina que abandonou a casa paterna, illudida por um patife.

E isso é contado sem reservas, sem o menor escrúpulo, sem omissão do nome da infeliz...

Há mesmo quem se considere no bonde tão à vontade como em uma mesa de café, ou no fundo da tasca — e assovie, com hálito repugnante, o “Boi Barroso” ou cante a “Baratinha”...⁶⁵

Uma visão é complementária à outra e ambas servem como ponto de partida para a análise da relação do homem da cidade oitocentista com os seus meios de transporte coletivos: no caminho para o trabalho ou a passeio, ele atua no jogo complexo e comunitário que é partilhar com o outro o significado do “estar-junto” urbano, que consiste em fazer parte das mesmas regras de comportamentos sociais, testemunhar os progressos arquitetônicos e urbanísticos, sentir os mesmos odores e ruídos, andar na moda, comprar balas ou bilhetes da loteria do vendedor que habilmente se equilibra no estribo, rir do condutor que nem sempre consegue impedir que um espertinho ande sem pagar, ser solidário com o motorneiro quando um mau sujeito lhe falta com o respeito, é esperar a moça subir no bonde na esperança de ver um pouco da sua perna na brecha do vestido ou é maliciosamente levantar a barra do vestido para mostrar a perna...

Dentro do bonde pode-se ver muito sobre a forma de organização da sociedade brasileira; fora dele, pode-se equacionar e analisar o número de passageiros carregados ao final de cada ano, os lucros das empresas de carris urbanos, o crescimento da cidade ou os efeitos dos itinerários dos carros na direção do fluxo da população pela cidade. Pode-se, portanto, colocar em justaposição o desenvolvimento urbano e a experimentação do meio de transporte coletivo, revelados no encontro diário entre as pessoas.

⁶⁵ PORTO ALEGRE, Achylles. *A beira do caminho*. 1925, Porto Alegre: Editora Globo, p. 101-102.

Não se trata de dar à análise um enfoque que investigaria as politomias, mas sim as simultaneidades. Não há preocupação em indagar-se a respeito da existência ou não de mecanismos de resistência, ou as chamadas transgressões inconscientes, criados por uma classe em relação à outra e nem de ver o cotidiano como um elemento de subjugação do povo à moral da classe dominante. Mas sim de verificar, dentro de um pequeno universo como o bonde, de que forma esta mesma ordem burguesa e moderna tem, no Brasil, uma realização particular, regida por códigos cuja a lógica aproxima-se, em concepção, da festa e do carnaval, repletos de teor religioso.

No Brasil, o interior de um veículo coletivo urbano serve muito bem como um microcosmo da complexidade⁶⁶ que é a cidade brasileira, lugar onde a sua sociedade se mostra com uma estrutura social, num só tempo, rigidamente marcada pelos mecanismos, por assim dizer, universais e generalizantes das leis econômicas e amolecida, em particular, pela sua miscigenação, que é comandada pela conduta da dádiva, e transpassada constantemente pelo efêmero comportamento da festa e do carnaval⁶⁷.

Assim como a cidade não é apenas um aglomerado de indivíduos, ruas e instituições, os meios de transporte coletivos também não são apenas ocas caixas metálicas ambulantes a percorrer seus itinerários; há nos dois, na cidade e nos bondes, o que Robert Ezra Park chamou de *estado de espírito*⁶⁸: um enleamento gerado pelos processos vitais das pessoas que experimentam o espaço urbano e os equipamentos que o integram.

⁶⁶ O termo “complexidade” é usado aqui conforme a conceituação de Edgar Morin. Um todo complexo é um sistema aberto, composto por partes que se auto-regulam sozinhas, mas que, ao mesmo tempo, necessitam relacionarem entre si para continuarem vivas. Comparado a uma máquina viva ou artificial, esse sistema mantém e aumenta a sua complexidade, de maneira generativa, porque não pode dissociar-se das partes que o formam, mas, ao contrário, necessita das propriedades individuais que elas trazem. Cada parte é, então, ao mesmo tempo, autônoma e dependente, e juntas vão, num jogo cuja regra está baseada na dinâmica ordem-desordem, formando, infinitamente, uma totalidade aberta e, por isso, complexa. MORIN, Edgar. *O Paradigma Perdido*. Op. cit., p. 20-24.

⁶⁷ Para falar sobre essa miscigenação, as obras de Gilberto Freyre, já citadas nos capítulos anteriores, são fontes fundamentais de pesquisa, assim como também as análises sobre a lógica da dádiva, sobre a festa e sobre o carnaval têm nas obras de Marcel Mauss, Jean Duvignaud e Mikhail Bakhtin, juntamente com Roberto DaMatta, respectivamente, o esquadrinamento mais representativo.

⁶⁸ PARK. “A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano”. In: VELHO. *O Fenômeno Urbano*. Op. cit., p. 26.

Michel Maffesoli também faz menção ao fato de que a força ou a solidez da cultura de uma determinada sociedade está assegurada por uma espécie de *espontaneidade vital*, cuja realização se dá pela prática lúdica do “estar-junto à toa” — este “estado de espírito” que envolve os habitantes da cidade. Para além da utilidade prática, ou da finalidade produtiva, mas com uma preocupação em viver o presente coletivamente, o indivíduo está ligado a uma comunidade por laços de afeto, de costumes cotidianos, de crenças religiosas e de ações, que formam a coexistência social ou a “socialidade”⁶⁹.

Os meios de transporte coletivos, como equipamentos que formam com o espaço da cidade uma inter-relação complexa, podem oportunizar a realização desta socialidade.

Fig. 18: Andar de bonde e estar junto à-toa. (fonte: VILARINO. *Carris, 120 anos*. Op. cit., p. 8)

⁶⁹ MAFFESOLI. *O Tempo das Tribos*. Op. cit., pp. 101-120.

3.1 O LUGAR DO CARNAVAL

É possível relacionar o desenvolvimento dos meios de transporte coletivos urbanos, sob o prisma das relações sociais que se criam a partir deles, à festa e à dinâmica da dádiva em seu aspecto moral, social, cultural e civilizacional. Para isso farei, primeiramente, uma contextualização e uma conceituação da religião e da festa na cidade, para depois analisar os meios de transporte neste cenário.

No Brasil, o fenômeno da festa e do religioso é tão antigo quanto o surgimento das suas cidades. Ela esteve e está intimamente ligada à cidade. É um fenômeno tipicamente urbano e não pode ser entendida de outra maneira⁷⁰. O nascimento do nosso país no contexto moderno do mundo ocidental fez despontar uma novidade: a

⁷⁰ Maria Isaura Pereira de Queiroz ao tratar da introdução do carnaval no Brasil, diz que ele entrou no país sob a forma do entrudo, já antes de 1604 — data de uma ordenação municipal que registrou-o como uma prática nociva. Para Queiroz, o carnaval é no Brasil, desde o início, uma festa urbana. Ela diz: *As atividades carnavalescas foram, desde a origem, a exclusividade das aglomerações urbanas: os grandes e pequenos proprietários rurais, do mesmo modo que os camponeses partiam para a sede da municipalidade ou para a cidade, a mais próxima, quando eles queriam se divertir durante os dias gordos; a festa jamais existiu nas fazendas.* QUEIROZ. Apud. PEREZ, Léa Freitas. *La ville au Brésil: formation et développement (XVI^e - XIX^e siècles)*. 1993, Paris: Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (tese de doutorado), p. 241. Ainda hoje, em comunidades pequenas e agrícolas, as festas são realizadas próximas à área mais urbanizada como, por exemplo, a capela, a prefeitura ou escola do lugar; é comum ver-se famílias que vivem no campo deslocarem-se de suas casas, em caravanas, para ir à festa principal do lugarejo. Vale dizer ainda que a prática do entrudo, muito bem recebida pelos brasileiros, assemelhava-se muito às brincadeiras de rua dos carnavais medievais: brincadeiras violentas, onde a graça estava em atingir alguém com duras bolas de cera recheadas de algum líquido (água era o mais comum). Em Porto Alegre, o entrudo surgiu em 1809 (mesma data da criação da Vila de Porto Alegre), antes da invenção dos blocos carnavalescos. Ele era o jogo preferido e, mesmo sendo proibido por lei policial em 1837, continuou nas brincadeiras populares até cerca de 1880. Ver: DAMASCENO, Athos. *O Carnaval Porto-Alegrense no Século XIX*. 1970, Porto Alegre: Livraria do Globo.

relação íntima, direta e de amálgama entre o fenômeno urbano — e as festas religiosas que lhe são inseparáveis —, o progresso tecnológico e o processo de civilizar. A nação colonizadora, além de transportar da Europa para cá seus planos urbanísticos, políticos e econômicos, também trouxe as suas festas, que, é claro, não se mantiveram na sua forma original, mas sofreram modificações e adaptações à gente daqui.

As festas populares da Idade Moderna européia chegaram ao Brasil já amadurecidas no sentido de encontrarem-se na sua face urbana. Por isso, aqui, a festa e a urbanização misturaram-se tal como o conteúdo de uma caçarola, cujo líquido, sempre em ebulição, produziu uma fermentação múltipla e dinâmica.

Fig. 19: O Entrudo em Porto Alegre, no século XIX. (charge do jornal *O Século*, 1880, fonte: DAMASCENO. *O Carnaval em Porto Alegre no século XIX*. Op. cit., p. 16)

O carnaval e as procissões religiosas são as festas mais populares que se conhece. O carnaval, segundo Peter Burke, nasceu na Europa, antes do século XV, e era originalmente um ritual executado por camponeses para fazer crescer a lavoura. Quando ele se espalhou para o meio urbano, fazendo das ruas o seu palco principal, os cultos passaram a ligar-se à idéia de fartura, comida, sexo, religião, violência, êxtase e

libertação (afinal, *o ar da cidade liberta*); era uma brincadeira num dia de feriado em que se fazia “o mundo de cabeça para baixo”⁷¹. O carnaval, segundo este autor, era não só uma oposição aos dias de jejum da Quaresma, mas uma oposição à vida cotidiana no geral; sua representação em ilustrações populares do século XVI tinha a intenção de enfatizar um mundo invertido: *idades ficavam no céu, o sol e a lua na Terra, os peixes voavam ou, item caro aos desfiles de Carnaval, um cavalo andava para trás com o cavaleiro de frente para a cauda. (...) O cavalo virava ferrador e ferrava o dono, o boi virava açougueiro, cortando em pedaços um homem; o peixe comia o pescador. (...) O filho aparecia batendo no pai, o aluno batendo no professor, os criados dando ordens aos patrões, os pobres dando esmolas aos ricos. (...) O marido segurando o bebê e fiando, enquanto a mulher fumava e segurava uma espingarda.*⁷²

Apesar de essas representações esteticamente significarem inversões, o carnaval não era propriamente um ritual antinatural, no sentido de obliterador da ordem ‘normal’ da sociedade; ele era uma festa que transmitia simultaneidade e idéia de múltiplo sentido às coisas. O que dava vida ao carnaval era justamente a sua polissemia de significados: a grande quantidade de comida ingerida nessa ocasião podia tanto exprimir fartura como apetite sexual; os sentidos cristãos recebiam encenações pagãs.

Por essa razão o carnaval podia transitar por outras festas que ocorriam fora do seu período. Elementos do ritual carnavalesco circulavam de um festejo para outro: nas festas de Corpus Christi, por exemplo, era dia de apresentação de peças religiosas, *mas os procedimentos eram permeados de elementos carnavalescos. Elaborados carros alegóricos passavam pelas ruas, transportando santos gigantes e, o mais importante, um enorme dragão, explicado em termos cristãos como a festa do Apocalipse, enquanto a mulher às suas costas representaria a prostituta da Babilônia*; e nas semanas que antecediam as procissões de São João, em algumas comunidades havia o período do “desgoverno”, que era a representação do poder pelos demônios; estes *atiravam fogos de artifício na multidão, corriam pela cidade nas noites de domingo,*

⁷¹ BURKE, Peter. *Cultura Popular na Idade Moderna. Europa, 1500-1800*. 1995, São Paulo: Companhia das Letras, 2. ed., (primeira edição em 1978), pp. 210-228.

⁷² BURKE. *Cultura Popular na Idade Moderna*. Op. cit., p. 212.

*aterrorizavam o campo e cobravam taxas no mercado; em alguns lugarejos da Europa, o povo dançava, cantava e pulava em volta das fogueiras. Festividades de grandes orgias com bebidas e comida fartas eram as de São Martinho, que ocorriam em novembro, e as de São Bartolomeu, nos meses de agosto.*⁷³

Mikhail Bakhtin, através das imagens literárias que a pena de François Rabelais revelou sobre a cultura popular do século XVI, explica que *os festejos do carnaval, com todos os atos e ritos cômicos que a ele se ligavam, ocupavam um lugar muito importante na vida do homem medieval. Além dos carnavais propriamente ditos, que eram acompanhados de atos e procissões complicadas que enchiam as praças e as ruas durante os dias inteiros, celebravam-se também a “festa dos tolos” e a “festa do asno”; existia também um “riso pascal” muito especial e livre, consagrado pela tradição. Além disso, quase todas as festas religiosas possuíam um aspecto cômico popular e público.*⁷⁴

Para o autor, o carnaval do mundo medieval não deve simplesmente ser interpretado como uma festa na qual havia espectadores e atores; ele oferecia, na verdade, uma visão de mundo do homem dessa época, os participantes não “assistiam” ao carnaval, eles o “viviam”, esse tipo de expressão cultural pertencia à esfera particular da vida cotidiana e se situava no limite entre a vida e a arte. *Durante o carnaval é a própria vida que representa, e por um certo tempo o jogo se transforma em vida real. Essa é a natureza específica do carnaval, seu modo particular de existência. O carnaval é a segunda vida de um povo, baseada no princípio do riso. É a sua vida festiva. Bakhtin reforça: As festividades (qualquer que seja o seu tipo) são uma forma primordial, marcante, da civilização humana. As festividades tiveram sempre um conteúdo essencial, um sentido profundo, exprimiram sempre uma concepção de mundo.*⁷⁵

⁷³ BURKE. *Cultura Popular na Idade Moderna*. Op. cit., pp. 218-220.

⁷⁴ BAKHTIN, Mikhail. *A Cultura Popular na Idade Média e no Renascimento: O Contexto de François Rabelais*. 1993, São Paulo-Brasília: Edunb-Hucitec, 2. ed., p. 4.

⁷⁵ BAKHTIN. *A Cultura Popular...* Op. cit., p. 7.

Ainda hoje, cumprindo uma tradição de quatro séculos, entre a primavera e o outono, Portugal entra em ritmo de festa. Segundo Pierre Sanchis, *as aldeias celebram o seu patrono principal na igreja da paróquia e na praça que a rodeia, ou então o santo titular de uma capela secundária, no desvio de uma rua, ou de uma ermida rural; as cidades importantes multiplicam as festividades, que culminam geralmente com a festa municipal ou do “Conselho”, festa que pode durar vários dias e juntar à espontaneidade da multidão, que então ocupa a rua, as cerimônias religiosas, os espetáculos e desfiles programados e organizados pela administração(...)*⁷⁶.

Essa festa religiosa, a mais popular que o povo português realiza, é o arraial, a procissão religiosa, que por seus desfiles, comidas, encontro de pessoas, acampamento dos fiéis, etc. adquire a forma ritualística do carnaval. Em Portugal, a palavra arraial servia para designar acampamento militar efêmero, de pouca duração, que passa, e também tinha uma conotação qualificante para a concretização de festa popular, de romaria na cidade. O arraial é o encontro social, seja no campo plantado de árvores, no entroncamento de caminhos, na avenida ou na praça.

Nas aldeias portuguesas, *‘ir ao arraial’, ou ‘fazer’ um arraial, é equivalente a ir à festa ou realizá-la de repente*⁷⁷. No arraial se canta, se dança, se toca música, se come, se fazem trocas e comércio, se luta, se travam encontros eróticos. É o lugar de socialização intensa, mas fugaz. Nele misturam-se as duas acepções que a palavra espaço pode abarcar: territorialidade e socialidade.

Quando transportado para o Brasil, o arraial deixou de significar apenas simplesmente uma expressão ou um local de festejos, para tornar-se concretamente um modelo de vida urbano. Através do hibridismo de códigos, sobre o qual sempre esteve baseada a sociedade brasileira, aquilo que em Portugal era sinônimo de pouca duração ou de socialidade espontânea (de carnaval, portanto), aqui no Brasil ganhou a acepção de lugarejo ou bairro, mas com caráter de permanência, onde eram instalados os aparatos necessários para dar continuidade aos projetos urbanísticos, sem, no entanto,

⁷⁶ SANCHIS, Pierre. *Arraial: a Festa de um Povo. As romarias portuguesas*. 1983, Lisboa: Publicações Dom Quixote, p. 15.

⁷⁷ SANCHIS. *Arraial. A Festa de um Povo*. Op. cit., p. 142.

deixar de designar também festejo religioso. O arraial passou a indicar, além de prônimos para bairros ou lugarejos, também o santo ao qual a comunidade era devota ou a que tipo de ofícios era dedicada.

Em virtude de uma miscigenação tipicamente brasileira, os elementos fundamentais e estáveis da constituição da cidade (o agrupamento religioso, o estabelecimento administrativo-militar e a dinâmica de um mercado regular) aglomeraram-se sob um modelo de organização que assemelhava-se, na origem do nome, a uma assembléia festiva e coletiva. Temos como exemplo, em Porto Alegre, o arraial de Navegantes, o arraial do Menino Deus, o arraial de São Manoel que abrigava a Estrada dos Moinhos de Vento, o arraial de São Miguel que acolhia o Caminho da Azenha⁷⁸.

Aquilo que nasceu na Europa sob feição de festa; de festa religiosa, no Brasil, assumiu a conformação exigida pela razão moderna de fundação de cidades; e, concomitantemente, aquilo que era normativo no ideário moderno europeu, foi entremeado pelo espírito festivo que há, invariavelmente, na socialidade, no “estar-junto”. Numa organização sincrética que deu vazão a múltiplas combinatórias, a cidade brasileira gerou-se sob a lógica da festa e a proxemia típica da vida urbana envolveu as edificações, os traçados lineares, as igrejas, a instituição político-militar e os mercados.

Se na Europa medieval, como explicou Mikhail Bakhtin *o princípio cômico que preside aos ritos do carnaval, liberta-os totalmente de qualquer dogmatismo religioso ou eclesiástico, do misticismo, da piedade, (...) e são decedidamente exteriores à Igreja e à religião*⁷⁹, no Brasil a relação da festa com a igreja não era estanque mas, ao contrário, parece ter havido uma associação e um entendimento.

Gilberto Freyre, ao referir-se às festas brasileiras e as igrejas, diz que o costume de dançar-se no dia de São Gonçalo, o Brasil herdou de Portugal e que *dançou-se e namorou-se muito nas igrejas coloniais do Brasil*. Ao secundar o viajante La Barbinais que descreveu uma dessas festas no século XVIII, o autor conta: [eram] *violas tocando*.

⁷⁸ PEREZ. *La ville au Brésil: formation et développement*. Op. cit., pp. 155 e 317.

⁷⁹ BAKHTIN. *A Cultura Popular...* Op. cit., p. 6.

*Gente cantando. Barracas. Muita comida. Exaltação sexual. Todo esse desadorno — por três dias e no meio da mata. De vez em quando, hinos sacros. Uma imagem do santo tirada do altar andou de mão em mão, jogada como uma peteca de um lado para outro*⁸⁰.

Sendo o carnaval uma festa que se caracteriza por não percorrer apenas uma via, ele também *não* pode ser visto somente como uma festa da inversão que, justamente por inverter, terminaria por reproduzir aquilo que zomba.

Ele é uma festa transitável: transita por outras festas que têm embrionariamente outro caráter, por períodos do ano que não se relacionam com a Quaresma, significando coisas diferentes para pessoas diferentes; o carnaval pode adquirir uma face pagã e outra sagrada, ao mesmo tempo; pode ser, hibridamente, um ritual de revolta que questiona a ordem social e um instrumento facilitador de uma nova modelagem desta, de forma não conflitante; pode ser a atmosfera das romarias e dos rituais funerários; pode ser efêmero ou estrutural; pode comandar a conduta social e a troca entre indivíduos na dinâmica relacional afetiva, profissional e de poder... No carnaval, segundo Mikhail Bakhtin, *as imagens visam a englobar os dois pólos do devir na sua unidade contraditória*.⁸¹

Ele pode ainda estar, como disse Roberto DaMatta⁸², em múltiplos planos: a atmosfera carnavalesca, a partir de sua lógica subjacente, pode ser reflexo e realidade do mundo social brasileiro e, por isso, o carnaval brasileiro, diferentemente do europeu, nem sempre é vigorosamente o oposto do mundo cotidiano. Ao contrário, é a sua plasticidade e capacidade de navegar por vários planos que o faz ser tão presente em inúmeros momentos da nossa vida social, para tornar-se o “estado de espírito” de nossos ambientes urbanos.

O carnaval, em todas as acepções que pode abarcar, nasceu junto com as nossas cidades e com a nossa sociedade, misturou-se ao patriarcalismo, à escravidão, ao

⁸⁰ FREYRE. *Casa-Grande & Senzala*. Op. cit., p. 249.

⁸¹ BAKHTIN. *A Cultura Popular...* Op. cit., p. 176.

⁸² DAMATTA, Roberto. *Carnavais, Malandros e Heróis. Para Uma Sociologia do Dilema Brasileiro*. 1990, Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 5. ed., pp. 70-71.

catolicismo e ao candomblé, percorreu as ruas, o interior das casas, as repartições públicas e está por trás, ou melhor, sustenta, a nossa estrutura social, cujo domínio básico é o das relações pessoais; estrutura essa que carnavaliza a estrutura fundada na ética e nas regras modernas da impessoalidade. Mais que um fenômeno festivo, ele é o elemento fundamental de socialidade que percorre todas as territorialidades do universo brasileiro. Léa Perez diz: *No Brasil, o carnaval é corresponde a um modo de ser e de viver, a um princípio de organização social que caracteriza o mais profundo deste país. Entre nós, tudo começa e tudo termina pelo carnaval (...) nós vivemos sempre em trânsito, em movimento, na abundância carnavalesca.*⁸³

Desse modo, é que é possível ver a formação da sociedade brasileira, com uma configuração híbrida e plástica, que fez inclusive do progresso tecnológico, motivo para festa. Se refletirmos sobre a maneira livre e desimpedida com que os produtos de invenção inglesa entraram em nosso país durante o século XIX e a fácil aceitação e supervalorização desses produtos por parte da população, veremos nessa situação um ritual de festa. A veneração à ciência e ao progresso que se criaram dentro das cidades, nesse período, são elementos sagrados, que adquiriram o caráter de dogma religioso, que aqui no Brasil tiveram sempre uma afinidade íntima com a festa. Da mesma forma, o ato civilizatório da modernização e homogeneização das cidades ganhou um tom de procissão urbana para o progresso tecnológico, que aglutinou outras dimensões que não só a econômica.

Para compreender uma sociedade é preciso tentar conhecer aquilo que os indivíduos, em conjunto, crêem ou pelo que se enlaçam (Weber diz que só é possível compreender o real a partir do irreal). Para o caso das cidades brasileiras, acredito ser a mistura, a possibilidade de congregar oposições num mesmo território, a religião e a festa, os possibilitadores da compreensão do laço social urbano; o *re-ligare*, para usar um termo de Michel Maffesoli.

⁸³ PEREZ, Léa Freitas. "Por uma Poética do Sincretismo Tropical". In: *Estudos Ibero-Americanos*. 1992, Porto Alegre: PUCRS, v. XVIII, n. 2, pp. 43-52, p. 50.

Para este autor a proxemia urbana, o sentimento comunitário, têm o fator religioso como elemento aglutinador. Ele diz: *a religião que se define a partir de um espaço é um cimento agregador de um conjunto ordenado, ao mesmo tempo social e natural. Trata-se de uma constante notável que é estruturalmente significativa. (...) Ora, se acreditarmos nos especialistas, o que caracteriza as práticas religiosas populares — piedade, peregrinações, culto dos santos — é o caráter local, o enraizamento quotidiano e a expressão do sentimento coletivo. E todas essas coisas estão na ordem da proximidade. A instituição pode recuperar, regular e gerir o culto local deste ou daquele santo com maior ou menor felicidade. Mas devemos reconhecer que na origem desses cultos existe a espontaneidade, que deve se sempre compreendida como aquilo que surge, aquilo que exprime um vitalismo próprio*⁸⁴.

É este re-ligare, com sentidos múltiplos de religião, e ocupação espacial e agregação de pessoas, que faz acontecer a proximidade dos indivíduos dentro do tecido social, e é a aproximação paradoxal entre a racionalidade urbanística ocidental e o “estar-junto à toa” que gera o irracional da festa.

Tem-se, então, um processo rico em complexidades que forma uma figura comparável a um quadrilátero, cujas partes, inseparáveis, são complementares umas das outras e se inter-relacionam para dinamizar esse *savoir-vivre* do mundo ocidental moderno, na sua versão brasileira: civilização e progresso como projeto para um futuro que termina por ser irrealizável; religião como sustentação; festa como modo; cidade como o espaço de realização e concentração de todos esses elementos.

Sob este prisma, considero que é possível ver, hoje em dia, a festa crescendo junto com a urbanização e a industrialização. Se refletirmos sobre a sua diversidade, seu movimento intenso e sobre os vários encontros e desencontros travados por seus habitantes, podemos ver a cidade, ele própria, como uma festa subjacente. Hoje quase não temos mais as romarias e os cortejos fúnebres, mas temos os mega-shows ao ar livre, os encontros nos shopping centers, as reuniões dentro das novas e das antigas igrejas, o acampamento dos grevistas à porta do poder público...

⁸⁴ MAFFESOLI. *O Tempo das Tribos*. Op. cit., p. 182.

Com isso não quero dizer que a festa e a cidade são sinônimos de felicidade e que por causa disso vivemos em um paraíso urbano; elas podem ser também tristeza e morbidez, como analisou Jean Duvignaud a respeito dos efeitos orgiásticos da industrialização sobre a cidade oitocentista. Para ele, a festa burguesa transformou a cidade em uma exposição universal, do arranha-céu, do concreto, do ferro e do vidro. As cidades converteram-se em exposição permanentes da produtividade e em festas da indústria. *Nelas, o homem se aloja em sua própria expansão e usufrui a sua força de produção. Ele perpetuamente alimenta e destrói, sem cessar, para reconstituí-la em seguida. (...) Executada em pedra, em concreto, em ferro, mesmo em vidro, esta festa burguesa não é alegre. É uma dança triste, lúgubre e sem sair do lugar. (...) O mundo industrial, por intermédio desta agressividade criativa, provocou o surgimento de um universo de exuberância e grandiosidade.*⁸⁵

É possível ver, inclusive na própria produção industrial e no espetáculo subentendido que ela proporciona pela sua rapidez, circulação e movimento dinâmico, que não demora em transformar em antigos os objetos há pouco confeccionados, uma provável linha de análise no campo de reflexão sobre a festa: há também efemeridade, no nível do sensível, naquilo que é de mais representativo no terreno contrário à festa, ou seja, no mundo moderno com as suas leis de lucro e de rentabilidade.

Mas, independente de ser alegre ou mórbido, aparente ou subentendido, o motivo da festa liga-se a uma *intenção de lembrar que a vida não se fecha em uma única dimensão imposta pela Rentabilidade ou a Organização, [e] o que ressalta na festa — como também no jogo, na arte, no imaginário em seu sentido mais dilatado — é, justamente, a sua “finalidade zero”. (...) É um sistema contrário — ou antes estranho — à lei do lucro, desde que ela presume que doadores e receptores estão presos ao movimento infinito de uma circulação generalizada...*⁸⁶

⁸⁵ DUVIGNAUD, Jean. *Festas e Civilização*. 1983, Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro e Edições Universidade Federal do Ceará (primeira edição em 1973), pp. 164, 167.

⁸⁶ DUVIGNAUD. *Festas e Civilização*. Op. cit., pp. 22, 23, 135.

A partir dessa maneira de olhar a festa, Jean Duvignaud aproxima-se de Marcel Mauss por ver na inter-relação entre doadores e receptores, na contrariedade à lei do lucro e na finalidade zero da festa, a dinâmica da dádiva.

Marcel Mauss diz: *uma parte considerável da nossa moral e da nossa própria vida permanece sempre nesta mesma atmosfera da dádiva, da obrigação e ao mesmo tempo da liberdade. Felizmente, nem tudo está ainda classificado exclusivamente em termos de compra e venda. As coisas têm ainda um valor de sentimento para além do seu valor venal, supondo a existência de valores que sejam apenas deste gênero.*⁸⁷

Essa lógica híbrida, que agrega ao mesmo tempo as regras e normas modernas com a carnavalização, a festa, a religião e as relações pessoais baseadas na dádiva, dinamiza o mundo social brasileiro. Essa conformação festiva está na maneira particular que o brasileiro tem de viver e ver o mundo e, por isso, está também na sua relação com os meios de transporte coletivos urbanos, como veremos no item que segue.

⁸⁷ MAUSS, Marcel. *Ensaio sobre a Dádiva*. 1950, Lisboa, Edições 70, p. 185.

3.2 NO ANDAR DO BONDE, A VIVÊNCIA DA CIDADE

O desenho topográfico de Porto Alegre não foi um aliado dos bondes puxados por burros: ladeiras e curvas obrigaram os primeiros veículos a circularem pelas regiões mais planas da cidade. Mas, além das características topográficas do terreno porto-alegrense, outros fatores ligados à nossa cultura (no sentido mais amplo que essa palavra pode abarcar), impulsionaram e determinaram os roteiros diários desses carros. Foram o passeio e a festa os propulsores dos empreendimentos de implantação e melhoramentos do transporte urbano coletivo sobre trilhos. Os primeiros itinerários dos bondes eram condicionados aos locais das festas, religiosas e não religiosas, ou elas terminavam por estabelecer-se em locais por onde passava o bonde.

O primeiro empreendimento neste sentido foi a maxambomba, em 1865, que teve como itinerário o caminho que ia do início da atual av. João Pessoa até a praça do arraial Menino Deus, passando antes pelo cemitério da Azenha; o argumento de seus proponentes foi o de que aquele bairro era um importante balneário para os moradores da capital e que lá uma vez por ano, junto às festas natalinas, se dava uma das festas mais populares da cidade, a festa do Menino Deus. Archymedes Fortini diz que este bairro *era o ponto preferido dos porto-alegrenses aos domingos. Para lá se dirigiam, depois de 1873, pelos bondes de tração animal. Suas atrações eram o Club do Menino Deus, o prado Rio-Grandense e o Jardim Zoológico*⁸⁸.

Os bondes da Carris de Ferro Porto-Alegrense, que sucederam os carros da maxambomba, em janeiro 1873, inicialmente percorreram o mesmo itinerário: centro,

⁸⁸ FORTINI, Archymedes. *Porto Alegre Através dos Tempos*. 1962, Porto Alegre: Divisão de Cultura, p. 90.

Azenha e Menino Deus⁸⁹. Não demorou, pois, para que os trilhos da Carris fossem estendidos pelo Caminho Novo, onde passou a acontecer, dois anos depois do empreendimento, a Festa de Nossa Senhora de Navegantes. Os trilhos já estavam prontos para o trânsito em julho de 1873⁹⁰. Quando havia esta festa, os bondes partiam repletos do centro da cidade para o arraial que transfigurava-se e ficava repleto de uma multidão incontável. Neste dia, conta Dante de Laytano, *desde cedo, a população de todos os recantos se movimentava para tomar parte nas festas. Os bondes, da época, puxados a burro, aumentavam o número de suas viagens e desde as 4h20 da manhã começavam a trafegar.*⁹¹ Pelo jornal *O Mercantil*, de 1875, podia-se ler o aviso:

Cia. Carris de Ferro de Porto Alegre — A gerência previne ao respeitável público que os carros da companhia, nos dias 31 do corrente e 2 de fevereiro, por ocasião da festa de Nossa Senhora dos Navegantes, trabalharão pela tabela dos dias úteis, com as seguintes alterações: no dia 31 do corrente — depois das 2 horas e 40 minutos da tarde, os carros da linha do Campo funcionarão entre o Portão e Menino Deus, até a hora em que sair a procissão da Capela; depois dessa hora, e enquanto durar o trajeto da mesma, os carros que regressarem do Menino Deus tomarão passageiros unicamente até o ponto em que transitar, continuando a trabalhar, consecutivamente depois de desimpedida a linha até as horas marcadas na tabela. No dia 2 de fevereiro — nas linhas da Margem, do Campo e da Azenha, não haverá alteração do horário. Na do Caminho Novo, as primeiras viagens do mercado para este lugar serão às 4h20, 4h40, 4h50 e 5 horas da manhã; durante o trajeto da procissão, os carros que partirem do mercado para o mesmo lugar, tomarão passageiros unicamente até o ponto em que ela transitar, continuando depois de desembarçada a linha, a trabalhar consecutivamente até as horas de regresso da procissão, por mar, para a Capela do Menino Deus, para cujo ponto partirão, depois

⁸⁹ É bom lembrar que de 1871 a 1875 as festas em devoção à Nossa Senhora dos Navegantes ocorriam na capela do Menino Deus, e antes ainda, na Igreja do Rosário, sendo depois transferidas para a capela erigida no bairro Navegantes, neste último ano. Ver: FRANCO. *Porto Alegre: Guia Histórico*. Op. cit., p. 286 e LAYTANO, Dante. *Festa de Nossa Senhora de Navegantes. Estudo de uma tradição das populações afro-brasileiras de Porto Alegre*. 1955, Porto Alegre: Instituto Brasileiro de Educação, Ciência e Cultura, p. 15.

⁹⁰ JORNAL A REFORMA, 12 de julho de 1873, Porto Alegre, Museu de Comunicação Social Hipólito da Costa.

⁹¹ LAYTANO. *Festa de Nossa Senhora dos Navegantes*. Op. cit., p. 16.

*disso todos os carros extraordinários que funcionarem na linha, a fim de trabalharem na do Campo, até as duas horas, pelo menos, depois do fogo.*⁹²

O itinerário dos bondes era modificado em função da festa, assim como também o seu número de passageiros. Os veículos, lotados, chegavam de instante em instante. Um leitor do jornal *o Século*, em certa ocasião usou da seção de reclames para dizer, de maneira sugestiva, que: *O serviço de bonds em dia de festa é um louvar a Deus, de gatinhas...*⁹³ E deveria ser realmente, pois a festa de devoção à Nossa Senhora dos Navegantes mexia com toda a cidade, deslocava e alterava a distribuição da sua população.

Achylles Porto Alegre conta:

A festividade da Nossa Senhora dos Navegantes é uma das mais antigas, concorridas e tocantes de nossas festas populares. Pode-se dizer que ela nasceu com a cidade e, se não tem hoje o esplendor e o entusiasmo que despertava há quarenta anos, é ainda muito amada do povo.

No dia 1^o de fevereiro a Imagem de Nossa Senhora era transportada, por terra, para a Igreja do Rosário, de onde era reconduzida no dia seguinte, por via pluvial, à sua pequena capela.

Nos dias de festa, o movimento popular era formidável na praça da Alfândega, ponto de bondes e no cais do mercado, onde grande massa ia tomar o vapor para o arraial e no Caminho Novo, onde outros, preferindo o passeio pela estrada de ferro, iam apanhar o trem.

O Guaíba nesses dias tinha um aspecto grandioso. Todos os navios surtos no porto embandeiravam em arco. Além disso, pequeninas embarcações, com suas alvas velas soltas, ao sol, pareciam gaivotas em ponto grande, deslizando nas águas cristalinas. A cidade em peso ia para o pitoresco e futuro arraial. Do porto, da praça

⁹² JORNAL MERCANTIL, 29 de janeiro de 1875, Porto Alegre. Apud. LAYTANO. *Festa de Nossa Senhora dos Navegantes*. Op. cit., p. 16.

⁹³ JORNAL O SÉCULO, 7 de janeiro de 1883, Porto Alegre, Museu de Comunicação Social Hipólito da Costa, n. 109, p. 3.

*da Alfândega, da Estação do Caminho Novo, os vapores partiam repletos de passageiros e bem assim os bondes e os comboios da estrada de ferro.*⁹⁴

Fig. 20: À festa de Nossa Senhora de Navegantes o bonde também comparecia. (fonte: PESAVENTO, Sandra. *República: Verso e Reverso*. 1989, Porto Alegre: IEL e Editora da UFRGS.)

⁹⁴ PORTO ALEGRE. *História Popular de Porto Alegre*. Op. cit., p. 85.

A quinhentos metros do ponto final desses trilhos, foi inaugurado, em 1891, o importante *Prado Navegantes*, que, por mais de uma década se constituiu no divertimento dominical dos porto-alegrenses.

Vale dizer que, com a implantação dos bondes movidos à eletricidade, a manutenção do itinerário para os bairros Navegantes, Menino Deus, Glória, Independência, Teresópolis, São João, Partenon e Cristóvão Colombo foi uma exigência do intendente José Montauray à companhia responsável, a Força e Luz.

A terceira companhia a explorar os serviços de bondes à tração animal, em 1893, foi a Carris Urbanos, que teve seu primeiro itinerário e ponto de estação final na Independência, onde dez meses depois foi inaugurado definitivamente o *Prado da Independência*, considerado o melhor entre todos que existiam em Porto Alegre. Esse Prado foi o *hipódromo da Associação Protetora do Turf, que depois se transformou em Jockey Club do Rio Grande do Sul, cuja sede está localizada hoje no bairro Cristal*.⁹⁵

A corrida de cavalos era o divertimento não religioso mais valorizado pelos habitantes da cidade. Os prados promoviam encontro das famílias e dos apostadores e as arquibancadas lotadas constituíam uma festa incomparável.

Os bondes, mais tarde, tornar-se-iam imprescindíveis à locomoção do trabalhador, mas só mais tarde, com o surgimento da energia elétrica e do incremento, embora incipiente, das indústrias, nas últimas décadas no século XIX e, mais fortemente, a partir da década de 1930, quando a empresa norte-americana, que monopolizava o serviço de fornecimento de energia elétrica, aumentou a potência das usinas geradoras.

Inicialmente, no entanto, a cidade de Porto Alegre não era industrial, mas predominantemente comercial e administrativa, e as pequenas fábricas que surgiram ao longo do século XIX, e até o final deste, situavam-se dentro do perímetro urbano e eram praticamente domésticas. Seus trabalhadores, os sapateiros, os alfaiates, as costureiras, os tecelões, os tipógrafos, os chapeleiros, os estaleiros, os carroceiros e operários das primeiras indústrias da cidade, como a de fundição Becker, a de Eduardo

⁹⁵ FRANCO. *Porto Alegre: Guia Histórico*. Op. cit., p. 209.

Hoenes, de velas, a do empreendedor Benjamin Martínez de Hoz, de beneficiamento de erva-mate, a de cofres e fogões E. Berta não chegavam a representar motivação suficiente para a implantação de uma linha de veículos coletivos.

O arraial de Navegantes e a Estrada da Floresta, regiões de concentração industrial, onde se localizavam a tecelagem Renner Mentz, a fábrica de vidro Sul, as cervejarias Cristoffel Becker e as fábricas de móveis, a partir da segunda década do século XX, eram primeiramente servidos pela linha Férrea Porto Alegre-Novo Hamburgo e só depois foram servidas pelos bondes elétricos.

A verdadeira motivação consistia em “estar-junto” no balneário, nas festas, na igreja, na procissão e no Prado; tanto era assim que desde os primeiros tempos já havia bondes aos domingos, nos dias santos ou de festas. Além disso, o tempo que o usuário tinha que dispor para fazer uma viagem do centro da cidade ao Menino Deus, à média de 6 km/h, o colocava a princípio em ritmo de passeio. Athos Damasceno comenta: *Entretanto (veja como são as coisas!) o porto-alegrense dava um dente por um passeio de carro (os bondes puxados a burro; incômodos).*⁹⁶ E Achylles Porto Alegre reforça: *No tempo em que os bondes eram movidos á tracção animal, o aprazível arrabalde [do Menino Deus] era também nesse dia [de Natal e Ano Novo, por ocasião da Missa do Galo] o ponto de “rendez-vous” do povo e do escól social da cidade.*⁹⁷

Tanto tempo dentro de um bonde, criava-se também um ambiente propício para a desforra entre os homens em defesa de sua honra. Conta um colunista de *A Gazetinha* que, em 6 de janeiro de 1891, por ocasião de uma das festas do Menino Deus, dois inconvenientes ocorreram: uma chuva torrencial e um desentendimento entre os passageiros; o primeiro, o observador considerou o mais grave. *Oh! Mas nunca pude imaginar que tamanha chuva viesse tanto encomodar as famílias, que tomaram passagem naquele bond! Mas infelizmente assim foi. Era tamanha a algazarra que vinha no bond, e tão irregular o procedimento de moços que se dizem delicados que um cidadão morigerado viu-se forçado a mostrar aos diletantes quão ridículo era o*

⁹⁶ DAMASCENO. *Imagens Sentimentais da Cidade*. Op. cit., p. 56.

⁹⁷ PORTO ALEGRE. *À beira do caminho*. Op. cit., p. 10.

*pernicioso brinquedo na presença de gente séria!... Enfim foi um folguedo cheio de peripecias a tal festa de Reis. Quem se satisfez com as mesmas foi o Virgílio da Companhia, que depressa encheu a “burra”...*⁹⁸

Assim, o progresso material urbano e a relação de troca entre indivíduos, o ser-estar coletivo que caracterizam a festa, também tiveram uma interação particular dentro das cidades brasileiras. No Brasil, a dádiva e a prática da festa, no sentido da realização da troca entre os indivíduos, aliaram-se e moldaram-se aos valores utilitários do mercado; e um movimento não excluiu o outro. Aqui, o axioma *unir o útil ao agradável*⁹⁹ se concretiza diariamente.

Enfocando a cidade de Porto Alegre, no século XIX, veremos que os meios de transporte coletivos são muito elucidativos em relação a isto: se do lado de fora o bonde interagia com a cidade, de maneira a dar a ela a imagem do desenvolvimento tecnológico caminhante e revelar as crenças e os desejos do seus habitantes em relação ao progresso, no seu lado de dentro podemos visualizar as vivências concretas desses habitantes que, ao sentarem-se no banco para ir ao trabalho, ao passeio ou para as festividades, transformavam-no no palco onde representavam as mesmas situações sociais que sustentavam fora dele.

Em dias de carnaval, por exemplo, o bonde sofria mudanças no seu itinerário, alteravam-se as tarifas, que passavam de 200, em algumas linhas, para 300 réis, e modificavam-se a sua aparência e a clientela. Durante o carnaval, mas somente no carnaval, era permitido aos homens circular sem camisa ou transvestidos de mulher e às mulheres e crianças viajar no estribo; confetes e serpentinas podiam ser atiradas pelos bancos e pelo chão; cantar, dançar e gritar era a regra e não a transgressão.

⁹⁸ A GAZETINHA, 10 de janeiro de 1892, n. 37, p. 2. Arquivo Histórico de Porto Alegre Moysés Vellinho.

⁹⁹ Utilizo a palavra *agradável* não como um sinônimo de algo prazeroso, mas sim como oposição direta à palavra *utilidade*; como algo que subverte e dá novo sentido à primeira intenção (ser útil). O agradável carnaliza o útil, assim como a palavra festa não tem apenas o significado de alegria, mas também de inversão e novação, que carnaliza o cotidiano.

Fig. 21: O motoneiro e o condutor se misturavam aos foliões no carnaval. (fonte: VILARINO. *Carris, 120 anos*. Op. cit., p. 57)

Fig. 22: No Rio de Janeiro, o bonde também entrava no carnaval de rua. (fonte: STIEL. *História do Transporte Urbano no Brasil*. Op. cit., p. 337)

Algo semelhante acontecia nas ocasiões das festas religiosas ou dos casamentos, dos enterros e das apresentações de circo e de companhias de teatro; o bonde ganhava a fisionomia adequada a cada situação — ele fazia parte da festa.

No Rio de Janeiro, por exemplo, no tempo em que os bondes eram puxados a burro, era comum o desfile pelas ruas dos chamados “bondes distinção”, alugados para casamentos e batizados (os de casamento eram chamados também de “especial de casamento”). Neles, o cocheiro e o condutor usavam vestimenta especial, branca e luxuosa, os bancos eram enfeitados com fitas brancas e guirlandas de flores delicadas, para conduzir a noiva da sua casa ao local da cerimônia; depois da celebração, os noivos e suas famílias eram levados da igreja para casa.

Quando a situação era de batizado, o bonde, também todo enfeitado de branco, transportava a família do anjinho à igreja para o sacramento e depois para o almoço de confraternização; do lado de fora do bonde, nas ruas, quem passava assistia e abanava.

Havia ainda carros especiais para enfermos atacados de doenças contagiosas, que levavam, junto com os enfermeiros, os doentes mais graves para as casas de misericórdia. Também existiam os “bondes mortuários”; estes, à frente do cortejo fúnebre, eram decorados de negro e levavam atrás de si uma imensa fila de pessoas com roupa escura, umas a chorar e outras a comentar sobre a boa índole do morto; velas, rosários e véus de cor preta completavam a cena.

Nas temporadas líricas existiam os bondes de luxo para os amantes da boa música e admiradores do teatro, mas que não podiam pagar pelo aluguel de um túburi ou de um cabriolé. Junto aos anúncios de jornal ou do programa da peça podia-se ler o aviso tranquilizador: *Haverá bonds para todos as linhas depois do espetáculo*. O jornal *A Reforma* de Porto Alegre, entre outros, publicava rotineiramente anúncios sobre os bondes extras quando havia exhibições teatrais. Na ocasião em que a Companhia Italiana de Teatro Bragazz apresentou-se na cidade foi divulgado: *Haverá bonds a mais! Dois carros farão as partidas da Praça D. Pedro II; e dez do Campo do Bom*

*Fim, divididos em trez turnos de 20 em 20 minutos até às 19 horas da noite. Uma bandeirola encarnada distinguirá estes carros.*¹⁰⁰

Da mesma forma, havia os bondes de primeira e segunda classe. Nos de primeira, homens bem vestidos, bem calçados e limpos. Eles sentavam-se no bonde como se estivessem em um banco de praça ou em uma varanda para tomar um café. Era o traje que os distinguiu.

As situações relatadas acima mostram o bonde em situações específicas, em que a festa era oficial e ela estava em toda a cidade, explícita e concretamente. Mas, como no Brasil a festa transita e transpassa por outros planos do cotidiano, concedendo-lhe uma caracterização carnavalesca e de exuberância barroca¹⁰¹, podia-se ver outras situações de festa que não somente a evidente.

O espírito da festa e da carnavalização, no sentido de novação — nova condução às coisas — estava também nas relações entre a população e o veículo que a conduzia diariamente; estava nas relações de poder dentro da hierarquia dos funcionários das empresas de bondes; estava no tipo de tratamento que a empresa dispensava aos seus funcionários e ainda no uso irracional (entenda-se, inesperado) que o usuário dava ao projeto urbanístico do tráfego — contra o que se tem dito, era muito mais por prazer e opção que, entre o final do século XIX e início do XX, se pegava o bonde do que por obrigação ou falta de escolha.

Se assim não fosse, o que explicaria o fato de um porto-alegrense pegar um bonde da Praia do Riacho (atual avenida Washington Luis) ou da rua Duque de Caxias até o Mercado Público ou à Praça Dom Feliciano, num trajeto que hoje, quando a cidade possui uma extensão muito maior e que possuímos uma noção diferente sobre o conceito de distância, só o fazemos caminhando para perdermos menos tempo? Era uma viagem demorada, que só tornou-se mais rápida com o advento da eletricidade,

¹⁰⁰ A REFORMA, 07 de setembro de 1873, p. 03, Porto Alegre, Museu de Comunicação Social Hipólito da Costa.

¹⁰¹ Tomo a palavra “barroco” pelo seu sentido de inquietude, como algo que não se contém em si mesmo e, por isso, transborda. O barroco sugere uma dramatização espontânea do cotidiano; ele não é nem expressão de algo totalmente novo, nem manifestação de um padrão desconhecido; assim como o carnaval. Para mim, a diferença é tênue: considero o carnaval mais íntimo da festa e o barroco mais ligado às formas estéticas. Baseio-me em DUVIGNAUD. *Festas e Civilização*. Op. cit., p. 125.

mas que antes dependia do fôlego e do preparo dos burros, para enfrentar lombas e curvas. Algumas viagens, como por exemplo, as que percorriam as subidas pela Praça da Independência, exigiam número duplo de animais. Em 1886, a linha que vinha do bairro Partenon até chegar à Praça Dom Pedro II (Pç. Marechal Deodoro, ou *Pç. da Matriz*), passava pelas ruas da Conceição (parte da rua Sarmento Leite que liga a av. Oswaldo Aranha à av. Independência), Independência, Praça Dom Feliciano e rua da Misericórdia (rua Professor Annes Dias), para só então entroncar a rua Duque de Caxias, numa ininterrupta série de curvas em todo o trajeto.

Os carros abertos e ventilados (apelidados de gaiolas), apesar de extremamente barulhentos, eram os que atraíam mais pessoas e que se assemelhavam a uma festa ambulante, tão ambulante e transitória quanto ela própria.

Conta um cronista jornalista, na sua coluna *Apanhados*, que *uma senhora casada, lá pelo Riacho, gorda como uma baleia, costuma ir á janella esperar quando passa o bonde do seu miúdo ... A senhora não acha isso ridículo? Por ventura não terá serviço em casa? O que eu não sei é se o marido saberá...*¹⁰² O autor da nota, apropriadamente, se intitulava Marimbondo e retratou uma diversão que deveria ser comum na cidade: ver o bonde passar no seu ritmo lento e averiguar quem estava lá dentro.

Os carros fechados¹⁰³, que tiveram número intensificado a partir da década de 1940 em diante e que andavam superlotados, modificaram essa acepção festiva ligada ao ar livre dos passeios de bonde, mas mantiveram aquilo que, para Léa Perez, marca e

¹⁰² A GAZETINHA, 20 de dezembro de 1891, n. 34, p. 3. Porto Alegre: Arquivo Histórico de Porto Alegre Moysés Vellinho.

¹⁰³ Os bondes da Bond and Share, que vinham dos Estado Unidos, eram reformulados nas oficinas da Carris para serem enquadrados ao padrão técnico da empresa. Era feita nova pintura, retirada de portas ou colocação de outras, substituição da carroceria de madeira pela de aço, instalação de freios de ar comprimido, etc. Os modelos elétricos que tivemos foram os seguintes: 1^o) o *Dick Kern*, de 1906, inglês, pequeno, de 4 rodas e 2 eixos, apelidado de *jardineira*; 2^o) o *Night Electric*, de 1909 até 1929, inglês, também de 4 rodas e 2 eixos, mas fechado, maior e com corredor central, apelidado de *Chope Duplo*; 3^o) o *Brim*, de 8 rodas e eixo duplo, semelhante a um vagão de trem; 4^o) o *Birklei*, que circulou durante as décadas de 1930 e 1940, era pequeno, de 4 rodas, uma porta apenas em cada extremidade do bonde (os modelos anteriores tinham duas em cada extremidade), possuía degrau automático; também a partir da década de 1930, circularam os tipos *Tuma*, *Texani* (construído integralmente nas oficinas da Companhia Carris Porto-Alegrense), *York* e o *Boxecess*, que foram os últimos bondes a circular na década de 1970, em Porto Alegre. Havia, ainda, o *comboio*, um bondinho elétrico que servia para rebocar os veículos que outrora eram movidos por tração animal.

caracteriza a festa: um agrupamento coletivo cuja a combinação entre o clima geral de atividade, de familiaridade e de encontro compõe uma maneira singular de ser-estar coletivamente¹⁰⁴.

Fig. 23: O bonde de dois andares, apelidado de “Chopp Duplo”. (fonte: VILARINO. *Carris, 120 anos*. Op. cit., p. 22)

Essa familiaridade e esse encontro que particularizam a festa eram também expressos pela forma com que o usuário tratava o bonde. Sempre procurando dar um clima de troça e zombaria a tudo que o rodeia e ao que faz parte da sua realidade, o brasileiro encarou o bonde (veículo de modelo tão decentemente inglês, adotado e aprimorado pela praticidade norte-americana e que sofreu durante o seu tempo de vida modificações de modelo e forma de tração assustadoramente rápidas) de maneira caricata, dando-lhe apelidos carinhosos ou de chacota, como “bondinho”, “amigão”,

¹⁰⁴PEREZ, Léa Freitas. “Festa Religiosa e Barroquização do Mundo”. Comunicação apresentada no Congresso Internacional: *As novas religiões: a expansão internacional dos movimentos religiosos mágicos*, em maio de 1994, Recife, p. 12.

“carrão”, “caixa de fósforos”, “jardineira”, “chope duplo”, “camarão”, e concedendo-lhe características simbolicamente humanas, com comentários do tipo: “o bonde não trai”, “bondoso filho da rua”, “veículo reverente e educado”, “bondinho pachorrento, sem neuroses”, “velho amigo”, “ele é como a mulher, eterna inimiga do segredo”, “o bonde permite que eu me concentre em mim mesmo”, “indefeso bondinho”¹⁰⁵.

Essas expressões, retiradas das crônicas selecionadas por Waldemar Corrêa Stiel, são exemplos elucidativos da inclinação que o brasileiro tem para dar a tudo uma tonalidade festiva e de inversão. A constante adoção de apelidos, a tendência à humanização de objetos e a chamada presença de espírito para a satirização formam um tripé com caráter de carnavalização que, no caso, são, no plano das idéias, contrários aos elementos caros à modernização, como o avanço da técnica e da industrialização.

Uma das crônicas, *Memorial de um passageiro de bonde*, de 1927, serve de exemplo a essa idéia:

O bonde. Quando eu ia tomar o meu bonde, hoje pela manhã, para a cidade, o meu vizinho dr. Viegas passou no seu automóvel e fez-me gesto, oferecendo-me condução. Hesitei um pouco e afinal optei pelo bonde. O dr. Viegas partiu. Entrei no carro elétrico, obtive um lugar no último banco e só depois que me vi instalado e refastelado é que me ocorreu dirigir a mim mesmo esta interpelação: “Por que é que recusei o automóvel? Por que preferi o bonde?”

A resposta não foi pronta, nem fácil; veio porém, e foi a seguinte:

— *“Preferi o bonde porque não quero andar depressa. E não quero andar depressa porque estou contente e o contentamento em mim, propende à lenteza das degustações silenciosas e chuchurreadas. Trago a alma numa pacificação pascoal e*

¹⁰⁵ STIEL, Waldemar Corrêa. *História do Transporte Urbano no Brasil*. Op. cit. As crônicas e seus autores são as seguintes: AMARAL, Amadeu. “Memorial de um passageiro de bonde”. 1927 p. 119; BRANCO, Adriano M. “Adeus ao bonde”. 1969, p. 128; ABREU, Luiz. “Os bondes e os mineiros”. 1938, p. 148; MENOTTI DEL PICCHIA. “Obrigado, bondinho...”. 1965, p. 161; PRISCUS, Marcus. “Coisas da rua”. 1914, p. 174; FORTAREL, Francisco. “Histórias de bondes”. 1968, p. 184; CAVALCANTI, Sandra. “Sábado de carnaval”. 1979, p. 237 e BRAGA, Rubem. “Em memória do bonde Tamandaré”. 1939, p. 249.

*cantante, num desses estados de harmonia orgânica que se manifestam não se sabe como, e por isso mesmo são mais gostosos.”*¹⁰⁶

Em outra, *Em memória do bonde Tamandaré*, datada de 1939, a máquina, a representação do que é exportável pela modernidade, vira um ser dotado de sensibilidade:

Foi na madrugada de uma segunda-feira — 6 de dezembro de 1937 — que a cidade de São Paulo surgiu arrebatada e descomposta. A av. São João apresentava um sistema de fossas, montanhas, barricadas e trincheiras. A praça Ramos de Azevedo teve rasgado o seu ventre betuminoso e houve trilhos arrancados. Aconteceram muitas coisas estranhas. Nos bairros, famílias acostumadas a dormir no maior silêncio se ergueram aflitas, altas horas, com a rua invadida pelo estrondo de um bonde. Com outras famílias aconteceu o pior. Habitadas através de intermináveis anos a só dormirem bem depois de passar o último bonde, não puderam dormir porque o último bonde não passou. Nem o último, nem o primeiro, nem mais nenhum, jamais.

E alguém murmurava: mas onde estás, onde estás, bonde Brigadeiro Galvão? E o eco respondia: não sei, não. E tu, oh! Vila Clementino, em cujo terceiro banco, um dia chuvoso de 1933, certa mulher ruiva me sorriu? E tu, Santa Cecília, e tu Vila Maria, e tu, Jardim da Aclimação dos meus domingos de sol? E o infinito bonde Jabaquara? E o gentil Campos Elíseos? Higienópolis também morreu...

Mas, quem morreu, quem morreu, e isso me custa dizer, foi o grande bonde Tamandaré. Morreu o grande bonde Tamandaré, pai e mãe de todos os bondes. De acordo com a tabela da Light e as indicações dos guias da cidade esse bonde tinha um itinerário e um horário. Mas ele nunca soube disso, mesmo porque — a verdade seja sempre dita — o grande bonde Tamandaré era analfabeto e não funcionava bem da cabeça. Suspeito que ele se entregava a libações alcoólicas na Aclimação e tinha uma paixão encravada no Ipiranga. Um dia eu o encontrei ao meio-dia, sob um sol de rachar, em estado lamentável na praça do Patriarca, e não pude deixar de sorrir. Ele

¹⁰⁶ AMARAL, Amadeu. “Memorial de um passageiro de bonde”. 1927 . In: STIEL. *História do Transporte Urbano no Brasil*. Op. cit., p. 119

*certamente percebeu, porque no mesmo dia, às 2h da tarde, quis me matar no largo da Sé. Uma vez na praça do Correio, exatamente na praça do Correio, numa noite de grande tempestade, ao passar junto ao monumento de Verdi, esse bonde parou, protestou, armou um escarcéu e fez um comício monstro, berrando por todos os balaústres, dizendo que aquela estátua era um absurdo*¹⁰⁷.

A própria palavra “bonde” surgiu de uma piada sobre um fato ocorrido na política brasileira: em 1867, o Visconde de Itaboraí, então ministro da Fazenda, emitiu um empréstimo nacional até 30 mil réis, com juros pagável em ouro, mediante apresentação de apólices, cautelas, bonds; na mesma época deste empréstimo, surgiram as empresas de carris urbanos, que usaram o mesmo tipo de “empréstimo”. Já que eram difíceis as moedas de níquel, viam-se os passageiros e as próprias companhias em dificuldades para o pagamento e recebimento das passagens que custavam, em média, 200 réis (uma moeda de prata ou cinco moedões de cobre de 40 réis, que pesavam muito) e então passaram a emitir os bonds, bilhetes que não só lhe garantiam a passagem do usuário, como ainda lhe serviam de moeda corrente, que eram aceitos pelo comércio em geral. Em outros países os bondes eram chamados de diligências sobre trilhos de ferro, trem, tramways, ferro-carril, comboios ou carros americanos¹⁰⁸.

Os apelidos “chope duplo”, para o carro de dois andares, “caixa de fósforos” ou “gaiolas”, para os veículos menores em que as pessoas ficavam espremidas e “jardineira” dão um sentido de amolecimento à palavra *bond*, tão dura e sobriamente inglesa. Este último apelido, o “jardineira”, era dado ao primeiro bonde vindo da Inglaterra, que trafegava pela direita, em sentido contrário aos outros veículos. No seu interior não havia corredor nas laterais dos bancos, então os passageiros que viajavam em pé eram obrigados a ficar enfileirados como que estaqueados num estrado próprio para isso, parecendo vasos sobre um parapeito. Creio que os ingleses nunca imaginariam um apelido tão apropriado...

¹⁰⁷ BRAGA, Rubem. “Em memória do bonde Tamandaré”. 1939. In: STIEL. *História do Transporte Urbano no Brasil*. Op. cit., p. 249.

¹⁰⁸ STIEL. *História do Transporte Urbano no Brasil*. Op. cit., p. 05.

Os nomes das linhas também sofriam, pode-se dizer, uma carnavalização — a linha São João-Navegantes era apelidada de “Jotaeme”, a Glória-Teresópolis-Partenon, “Gepetê”, “Petê” era a linha Petrópolis e “Abê”, a Assis Brasil¹⁰⁹. Ao que chamo aqui de carnavalização das expressões lingüísticas, Gilberto Freyre conceituou como “amolecimento”. Para esse autor, a potencialidade da cultura brasileira que reside na riqueza dos antagonismos equilibrados, encontra-se também no uso que o brasileiro deu às palavras do vocábulo português; foi da mistura da linguagem solene do europeu com a sonoridade marcada e suave dos fonemas africanos que saiu esse amolecimento, muitas vezes mais agradável para o ouvido. Freyre exemplifica: *As Antônias ficaram Toninhas, Totonhas; os Manuéis, Nezinhas, Manés; os Franciscos, Chico, Chiquinho; os Albertos, Bebetos, Betinhos ...* O modo imperativo no uso dos pronomes foi amaciado. *Sem desprezar-mos o modo português, criamos um novo, inteiramente nosso, caracteristicamente brasileiro: o “faça-me” ficou “me faça”; o “espere-me”, “me espera” ...*¹¹⁰ A palavra “bond”, inglesa e solene para os nossos ouvidos, passou a ser pronunciada no Brasil de uma forma, digamos, mais cômica e lúdica: “bonde”, com a vogal “o” bem marcada e o “e” com som de “i”.

O bonde também estava nas perversas brincadeiras de adolescentes maldosos que colocavam pedras nos trilhos, para ocasionar o descarrilamento, ou óleo e sabão para dificultar a subida do veículo nas ladeiras mais íngremes. Havia também as crianças que se colocavam na frente dos carros em movimento para mostrar a sua destreza ou para determinar-lhe uma parada forçada.

¹⁰⁹ Depoimento de Wilson Luiz Freitas, ex-motorneiro, à equipe técnica do Centro de Pesquisas Históricas da Secretaria Municipal de Cultura de Porto Alegre, 1992.

¹¹⁰ FREYRE. *Casa-Grande & Senzala*. Op. cit., p. 331 e ss. Imagem paralela a essa é a que Mikhail Bakhtin conta a respeito das festas carnavalescas na “Ilha dos Chicaneiros”, descrita por Rabelais, cujos habitantes ganhavam a vida fazendo-se espancar e rir. Nas ocasiões em que havia os banquetes de bodas e o noivo era espancado, conforme mandava este ritual que não era de sofrimento, mas ao contrário, era cômico, a folia carnavalesca estendia-se à própria língua: os protagonistas divertiam-se ao recitar em voz alta palavras muito longas e de difícil elocução. Uma cena é assim descrita: *Mas, dizia Trudon (escondendo o olho esquerdo com o lenço e mostrando seu tamborim desfeito de um lado), que mal lhes fiz? Não lhes bastou me terem assim tão pesadamente morrambuzesenguzequomorguatasacbacguevezinmafressado meu pobre olho, ainda por cima me estragaram o meu tamborim*. BAKHITIN. *A Cultura Popular...* Op. cit., p. 177. No Brasil não aumentamos as palavras, mas brincamos com elas, dando-lhes, muitas vezes, a ambivalência típica do carnaval. Roberto DaMatta tem, por exemplo, um estudo sobre os diversos significados da expressão ‘comer’ para os brasileiros. Para aprofundar mais a esse respeito, ver: DAMATTA. *O que faz o Brasil, Brasil?* Op. cit., pp. 49-64.

Sempre em constante novação, o brasileiro deu outras utilidades para o bonde que não só o transporte de passageiros. Em Porto Alegre, era comum o condutor e o motorneiro fazerem a distribuição do jornal nos bairros pelos quais passavam de manhã bem cedinho; as drogarias contavam com o bonde para a entrega das fórmulas encomendadas às farmácias; o pai, confiante, colocava o filho no bonde e pedia que o condutor o deixasse na porta da escola e recomendava que o trouxesse de volta. Como as paradas eram quase de esquina em esquina¹¹¹, o que custava parar em frente da casa de um passageiro amigo? E quando ele estivesse atrasado, por que não esperá-lo um pouquinho? Pensava o motorneiro do elétrico que ficava, então, a “cozinhar o galo” (expressão que significava remanchar, fingir que cumpre a obrigação).¹¹²

Não demorou para que o bonde, já na época dos puxados a burro, ditasse também as regularidades da vida doméstica ou funcionasse como um substituto do relógio; já se podia saber a hora quando se ouvia o chiado das rodas do carro noturno dobrando a esquina, ou quando o motorneiro tocava rotineiramente a sineta no ponto.

A relação de troca era uma realidade: a cidade era servida pelo bonde e por isso ela lhe era grata, reconhecia-lhe o valor, respeitava-o como se tivesse vida própria; as leis do lucro e do mercado que regiam o empreendimento da Carris eram perpassadas pela trocas de favores entre as pessoas; havia a conduta da dádiva subjacente ao frio percurso do tráfego urbano e à insaciável busca do progresso.

O estado da troca estendia-se ao “donos” do bonde, o motorneiro e o condutor, que quando faziam greve tinham o apoio quase irrestrito da população; afinal pessoas que serviam tanto mereciam, como reciprocidade, compreensão, apoio e solidariedade.

E o pagamento das passagens? Com tanta troca de favores, bem que isso podia ser esquecido de vez em quando... Dentro do bonde, sabe-se, além do papel de motorneiro, cobrador, fiscal ou passageiro, as pessoas mantinham seus papéis sociais de vizinhos, colegas, concorrentes, inimigos, torcedores de times opostos de futebol,

¹¹¹ Só para se ter uma idéia da quantidade de vezes em que o bonde parava, no centro da cidade, na década de 1960, havia os seguintes pontos: Conceição, Coronel Vicente, Pinto Bandeira, Lojas Renner, Dr. Flores, Casa Carvalho, Mercado e só então chegava ao abrigo.

¹¹² Depoimento de Wilson Luiz Freitas, ex-motorneiro, à equipe técnica do Centro de Pesquisas Históricas da Secretaria Municipal de Cultura de Porto Alegre, 1992.

passistas de escola de samba, devotos de Nossa Senhora dos Navegantes, trabalhadores, vagabundos ou malandros, chefes ou subalternos, vereadores ou “zé-povinhos”... e tudo isso era, muitas vezes, levado em conta na hora de se pagar ou não a passagem.

Além disso, existiam as trocas de favores ou acordos baseados na lealdade entre os funcionários da Carris. Em 1926, Mário Ramos, presidente da Companhia Carris — quando esta tinha sua sede matriz no Rio de Janeiro — enviou ao superintendente da Companhia Carris Porto-Alegrense uma correspondência a respeito das dificuldades financeiras da companhia. Em um determinado trecho, o presidente informa confidencialmente ao superintendente uma descoberta; um fato que poderia estar contribuindo para agravar ainda mais a situação econômica da empresa: 20% da receita não estava sendo cobrada porque alguns passageiros não pagavam e que 25% certamente estava sendo desviada pelos condutores conluiados com os fiscais, já que havia grande amizade e intimidade entre eles¹¹³.

Analisar esse pequeno episódio na história dos meios de transporte em uma cidade brasileira pode, sob perspectivas diferentes, levar a duas conclusões sobre o porquê de seu acontecimento: a primeira delas, se for realizada pelo olhar do analista moderno, será a de que certas normas contratuais e sociais não são obedecidas em nosso país porque não chegamos ainda aos mesmos níveis moral, econômico e jurídico a que chegaram os países europeus, ditos do primeiro mundo, nossos colonizadores no passado. Para esse tipo de analista, o nosso *tardio* capitalismo teve como entraves o patriarcalismo e a escravidão do homem negro — elementos que carregamos até hoje como uma pesada cruz, que impede nosso crescimento tecnológico e civilizacional.

Se, no entanto, para uma segunda conclusão, este fato for relativizado e olhado de maneira diferenciada, sob critérios outros que não os da linearidade e da

¹¹³ A carta continha o seguinte texto: “... *confidencialmente lhe informamos que o sr. dr. Cauby Araujo, engenheiro de grande valor e que acaba de estar em Porto Alegre durante cerca de dois meses, (...) fez uma observação secreta sobre o nosso serviço de cobrança e das suas constantes observações nos pode assegurar que 20% da receita não é cobrada, isto é, os passageiros não pagam e que 25% é certamente desviada pelos conductores mancomunados com os fiscais. Ainda mais: elle notou a grande intimidade e solidariedade entre esses dois empregados (fiscais e conductores)*. Carta ao Superintendente da Companhia Carris Porto-Alegrense, Livro de Correspondências da Companhia Carris, Porto Alegre, 23/01/1926.

regularidade, pode-se perceber que ele, além de explicar parte das causas dos problemas econômicos pelos quais passava a Carris, pode ser também ilustrativo sobre a forma pela qual se organiza a sociedade brasileira, sob uma configuração social diferente, governada por uma lógica cujos critérios fogem à rigidez da ética profissional intrínseca à estratificação de classes e se apoia nas relações formadas a partir da simpatia, do compadrio, do respeito ou da intimidade entre as pessoas, geradas, com certeza, pelo nossa formação patriarcal, paternalista e escravocrata, que fez resultar uma disposição peculiar, que é transgressora da outra. Para compreender essa peculiaridade é preciso reconhecer que o fiscal e o motorneiro não desempenharam o papel hierárquico e de classe a que estavam submetidos (o primeiro era pago para controlar e vigiar o cumprimento do trabalho do segundo) não porque ainda não sabiam como deve fazer um trabalhador diante de seu inferior ou seu superior, conforme são as relações marcadas pelo eixo econômico do trabalho, mas sim porque agiam a partir de uma outra lógica, em que também estão em ação os acordos pessoais e o respeito. E esta lógica hibridiza, no Brasil, dois códigos que para o olhar moderno são contraditórios: o sistema de idéias que rege as corporações de ofício e as confrarias religiosas, onde o que conta é a ética da lealdade, com as éticas juridicamente contratuais características do capitalismo ocidental.

Esta peculiaridade brasileira tem para Roberto DaMatta uma explicação: *Somos muito mais substantivamente dominados pelos papéis que estamos desempenhando do que por uma identidade geral que nos envia às leis gerais que temos que obedecer, característica dominante da identidade do cidadão*¹¹⁴. Em outras palavras, pode-se dizer que no Brasil constantemente “estamos” alguma coisa mais do que “somos” alguma coisa ou alguém. Esse “estar”, que carrega consigo a qualidade da efemeridade, é também a lógica da festa e do carnaval.

O limite espacial que o bonde proporcionava às pessoas era também por sua vez transitório, passageiro; só se ficava dentro dele o tempo necessário para chegar-se ao destino desejado; por isso esse espaço também era efêmero. Neste sentido, as duas

¹¹⁴ DAMATTA. *Carnavais, Malandros e Heróis*. Op. cit., p. 161.

formas de “estar” no interior do bonde adquirem um só significado: o de que os transportes, que aos olhos dos urbanistas, *apresentam apenas dois aspectos distintos, o econômico e o técnico — o econômico refere-se ao dispêndio do transporte de pessoas e mercadorias como consequência do funcionamento da cidade, e o técnico aos meios de satisfazer a esses movimentos, isto é, às vias de comunicação e aos meios de transporte*¹¹⁵ — pode também ser um elemento que revela antropologicamente as características da sociedade que o usa diariamente.

Tratando-se de uma época em que a cobrança das passagens era feita pela mão de uma pessoa, o condutor, e o controle destas por outra, o fiscal, e não por uma máquina registradora, fica ainda mais evidente esse caráter marcadamente pessoal que regia as relações de trabalho. A palavra do fiscal era tudo. Se o fiscal, por questões de rixa ou antipatia resolvia vingar-se de seu colega cobrador, ele punha em seus registros passagens a mais do que o real e essa quantia deveria ser paga pelo cobrador. Esse fiscal tinha um apelido entre os seus companheiros, era o “fiscal-pisão”: aquele que pisava no cobrador. É claro que também havia o passageiro que não pagava; o condutor tinha que ir passando e pedindo licença para recolher o dinheiro (ou o ticket) da passagem, como o bonde em horas de pico estava sempre lotado, ficava difícil a ele saber quem já havia pago ou não, o jeito era acreditar na palavra do passageiro¹¹⁶. Por antipatia ou por agrado, honestidade ou desonestidade, respeito ou desrespeito, o que terminava por haver entre os fiscais, os cobradores, os motoneiros¹¹⁷ e a população era um princípio de lealdade, regido por uma lógica de doação e de troca.

O “estar-junto”, da festa, como atitude, que revela parte dos objetivos da população para andar de bonde, o lúdico como impulsionador do primeiro uso do

¹¹⁵ MATTOS, Joaquim de Almeida. *Vida e Crescimento das Cidades*. Porto Alegre: Editora Globo, 1952, p. 125.

¹¹⁶ Depoimento de Jorge Gomes Monteiro, ex-condutor, à equipe técnica do Centro de Pesquisas Históricas da Secretaria Municipal de Cultura de Porto Alegre, 1992.

¹¹⁷ A Companhia Carris Porto Alegrense, depois que passou a funcionar somente com os bondes elétricos, tinha assim distribuído o seu quadro de funcionários, na área de controle de tráfego de rua: havia o *inspetor* que controlava os fiscais, o *sub-inspetor* que substituíva o inspetor quando necessário, o *fiscal* que controlava os bondes e o cumprimento dos horários e das tarifas; havia ainda os *chefes de zona*, que controlavam o serviço dos bondes nas diferentes áreas da cidade, denominadas zonas (primeira zona: Floresta e São João e Navegantes; segunda zona: Petrópolis e Auxiliadora; terceira zona: Menino Deus, Partenon, Glória e Teresópolis); abaixo deles, mas em contato direto com a população, estavam o motoneiro e o cobrador (ou condutor).

transporte coletivo urbano sobre trilhos em Porto Alegre, não impediram que o sistema funcionasse com a mesma utilidade e sucesso que na maior parte das capitais do resto do mundo; os modelos de carros utilizados aqui eram os mesmos utilizados pelos ingleses, franceses e alemães, acrescentados de algumas reformas realizadas nas oficinas da Carris. A forma de tração também avançou como nas outras cidades européias.

Para conhecer o que diferencia o desenvolvimento das nossas cidades do daquelas não deveríamos procurar as respostas em indagações que privilegiam apenas o aspecto tecnológico, mas sim naquelas que procuram apreender e compreender o que Hegel denominou de espírito do tempo, ou a linguagem silenciosa da vida cotidiana, da qual falou Michel Maffesoli, ou o todo complexo formado pelas unidades elementares e indissociáveis de uma unidade superior, como pensou Edgar Morin.

Pensar a modernidade em nossas cidades, e nos meios de transporte coletivos que por elas circulam, é tentar compreender como a festa, a religião e os princípios relacionais carnalizam (porque transformam e dão nova forma) os ideais da modernidade européia.

A SOCIEDADE BRASILEIRA TOMA O BONDE

Tratar do bonde foi um trabalho de pesquisa que, mais do que levantar hipóteses ou coletar dados empíricos a respeito de sua evolução histórica, exigiu-me, também, um exercício de diálogo com a cidade em que vivo e uma aproximação da arte de saber ouvir as várias vozes que falam dentro dela. Não há cidade brasileira que não esteja marcada de alguma forma pelo bonde; ele está no enredo dos cronistas, nas fofocas de jornais antigos, nas letras de música popular, nos depoimentos de ex-funcionários, nos projetos do poder municipal de recuperação da memória histórica, na lembrança do habitante citadino, na literatura erudita, na minha imaginação...

Concordo com o historiador Dominik LaCapra que julga necessário reconhecer que *o passado tem suas próprias vozes, e que estas precisam ser respeitadas, sobretudo quando elas se opõem ou introduzem ressalvas às interpretações que gostaríamos de atribuir-lhes. Um texto é uma rede de resistências, e um diálogo é uma relação bilateral; um bom leitor é também um ouvinte atento e paciente.*¹¹⁸

A voz do historiador também faz eco ao que ele se propõe analisar. Hayde White diz que, os historiadores, ao rejeitarem o uso do elemento imaginário em suas narrativas, por considerá-lo empecilho na busca da verdade, estão esquecendo o óbvio: todas as tentativas de traçar os acontecimentos históricos baseiam-se, necessariamente, em narrativas que *revelam a coerência, a integridade, a plenitude e a inteireza de uma imagem de vida que é, e só pode ser, imaginária.*¹¹⁹

¹¹⁸ LACAPRA. Apud: KRAMER. “Literatura, Crítica e Imaginação Histórica”. In: HUNT. *A Nova História Cultural*. Op. cit., p. 139.

¹¹⁹ WHITE. Apud: KRAMER. “Literatura, Crítica e Imaginação Histórica” . In: HUNT. *A Nova História Cultural*. Op. cit., p. 136.

Não é mais possível de acreditar-se, ingenuamente, que o historiador não deixa a sua marca pessoal na pesquisa em que se envolve, ou que o seu ofício consiste em buscar a verdade, rejeitando o seu ponto de vista. Quanto a isso, sou tributária também das idéias de Peter Burke, a respeito do trabalho do historiador. Ele diz: *Para comunicar essa consciência aos leitores de história, as formas tradicionais de narrativa são inadequadas. Os narradores históricos necessitam encontrar um modo de se tornarem visíveis em sua narrativa, não de auto-indulgência, mas advertindo o leitor de que eles não são oniscientes ou imparciais e que outras interpretações, além das suas, são possíveis.*¹²⁰

Por essa razão fiz uso da primeira pessoa do singular no corpo de toda a dissertação, pois tive a intenção de deixar claro que a minha análise não se pretende absoluta e finita, e sim como mais uma possibilidade de interpretação, principalmente porque trato de um tema que se permite a isso: ao andar de bonde, o passageiro terminava por dar-lhe uma utilidade inesperada, fazendo dele não só um meio de transporte para o trabalho, mas também uma máquina com outras serventias, ou então, este não o via como uma máquina, mas como mais um habitante da cidade, portador de alma e merecedor de carinho ou xingamento. Partindo disso, fiz uso de uma interpretação que compreende a sociedade brasileira, sob um ângulo, possível dentre tantos: o da festa, o do estar-junto, o do desejo de saborear a cidade

Neste sentido, as idéias conclusivas são para mim complicadas; elas têm um caráter de finitude, não condizente com a minha intenção de ter dado ao tema um olhar particular, que se abre para outros. Porém, para atender a uma exigência acadêmica, cheguei a elas.

Os bondes de Porto Alegre, desde a primeira experiência com a maxambomba, eram veículos modernos porque atendiam a uma necessidade racionalizada de circulação das pessoas pelos espaços urbanos e foram implantados com esse objetivo — num momento em que a modernidade toca os países menos industrializados com os seus elementos exportáveis, com a sua materialidade técnica. Os bondes, na maior

¹²⁰ BURKE, Peter (org.) *A Escrita da História, novas perspectivas*. Op. cit., p.337.

parte de origem inglesa e americana, deram um sentido concreto à palavra “modernidade”, possibilitando à cidade sentir-se moderna enquanto tal.

Mas o uso que se fez deles foi também o do passeio, do encontro, o da proxemia, numa socialidade contrariante aos elementos fundamentais da simbologia das leis do lucro e do capital, porém tributária de uma organização de tonalidade festiva.

Eles puderam ser experimentados igualmente através da conduta da dádiva, da intimidade entre os usuários, da troca de favores entre empregados e passageiros, do amolecimento da ética profissional entre os funcionários, numa relação que está longe de ser comandada pelas leis do mercado. Dentro do bonde hibridizavam-se essas duas condutas, tal como acontecia na cidade e na sociedade brasileira.

Iniciadas dentro do contexto moderno, que começou a se configurar no Ocidente, a partir dos grandes descobrimentos marítimos e do surgimento do capitalismo comercial, as cidades brasileiras estiveram sempre envolvidas concomitantemente em processos, por princípio, antagônicos: o projeto da homogeneização e da racionalização — postulados da modernidade — só puderam ser, pragmaticamente, realizados pela via da miscigenação.

Desde o princípio aqui se misturaram diferentes códigos: o homem com rasgos marcantes de mentalidade medieval (cuja visão de mundo, mais ligada ao lúdico, ainda não colocava o Homem no centro de poder) veio exercitar e tornar possível um novo projeto que se pretendia redentor, humanista e iluminista; as etnias negra, indígena e branca, conquistadas e conquistadoras, realizaram relações de amálgama e de entrecruzamento; os cultos de religião afro, os rituais indígenas e a beatice européia permearam os propósitos da secularização; os objetivos modernizantes ocorreram incidentalmente com as práticas escravagistas; as normas do mercado coincidiram com a realização das trocas pessoais; razão e fé movimentaram, como uma procissão religiosa, a idéia de progresso; a capacidade de viver em movimento, em trânsito, típica do carnaval, mesclou-se à idéia do devir, moderna por excelência.

Toda essa mestiçagem de códigos que aconteceu nas diversas esferas da constituição da sociedade brasileira também estava à mostra, com muita evidência, nos bondes — dentro e fora deles.

E em um universo onde o princípio básico de conduta é o da congregação de oposições, o do amolecimento das regras, da multiplicidade de objetivos, é preciso ver a festa como significado e significante e, mais, é necessário tentar escrever com imaginação e, porque não, com humor.

LINHA DE TEMPO

1752 - os casais açorianos chegam ao Sítio do Dornelles.

1768 - construção da primeira capela.

1772 - fundação da Freguesia de São Francisco de Chagas e início dos trabalhos de demarcação do traçado urbano, com as primeiras ruas e a construção da igreja no Alto da Praia.

1773 - elevação da freguesia em paróquia, que passou a chamar-se de Nossa Senhora Madre de Deus de Porto Alegre.

1774 - construção do Arsenal da Marinha.

1778 - início regular da instrução primária em Porto Alegre.

1780 - início da construção da Santa Casa; início da fabricação de tijolos em Porto Alegre.

1794 - construção da “Casa da Comédia”, barracão que servia como casa de espetáculos. Ancestral da “Casa da Ópera”. Início do calçamento das ruas determinado pela Câmara Municipal, que obrigava os proprietários ao lajeamento fronteiro a seus prédios.

1795 - inauguração do Palácio do Governo.

1797 - colocada uma bica pública na praça da Matriz, então a região mais populosa da cidade.

1798 - criação do pelourinho e da forca; nomeação do capitão do mato.

1804 - provável data da reforma da “Casa da Ópera”, que se localizava na atual rua Uruguai e que funcionou de 1804 a 1833. Construção de um prédio, na praça da quitanda, que serviu de alfândega até 1912.

1809 - criação da Vila de Porto Alegre. Data provável do primeiro carnaval, com Entrudo, em Porto Alegre.

1815 - a antiga “Praça do Comércio” ou “Quitanda” passa a chamar-se “Praça da Alfândega”.

1822 - Porto Alegre é elevada à categoria de cidade, por reconhecimento imperial. Decreto de 7 de agosto estabelece iluminação pública das ruas da cidade com lâmpões de azeite.

1833 - Porto Alegre é vítima de uma grande enchente.

1837 - fica proibido, vias posturas policiais, o jogo do Entrudo em Porto Alegre, por ser considerado uma tradição perniciosa. Entretanto, a população ignorava as penalidades e continuava brincando o Entrudo.

1838 - inauguração do Teatro Dom Pedro II, o “teatrinho”, que funcionou por vinte anos, até a inauguração do Teatro São Pedro.

1842 - autorizada a construção do primeiro edifício para o mercado público no Largo do Ferreiros, com rampa em direção à rua de Bragança. Início da colocação de placas indicativas dos nomes das ruas. Outra grande enchente.

1844 - numeração das casas.

1845-48 - calçamento de ruas de Porto Alegre e reforço da iluminação pública.

1845 - início dos trabalhos para a abertura da rua José de Alencar, chamada à época de Rua Caxias.

1848 - início dos trabalhos para a abertura da av. Getúlio Vargas, chamada à época de Santa Teresa e depois, em 1858, de Rua Menino Deus.

1850 - construção do cemitério da Azenha e do Hipódromo da Várzea. Início da construção do Teatro São Pedro.

1852 - início da construção da Casa de Correção, na ponta da península.

1853 - inauguração da primeira capela do Menino Deus. a iluminação pública muda de azeite para gás.

1855 - iniciam-se em Porto Alegre, os bailes de carnaval, como reuniões dançantes ou bailes mascarados, cujo o primeiro local foi o Café da Fama.

1855-1856 - epidemia de cólera em Porto Alegre.

1858 - inauguração do Teatro São Pedro.

1859 - implantação da primeira linha de veículos de tração animal sobre trilhos no Rio de Janeiro, que durou até 1866.

1864-1865 - primeira experiência de transporte coletivo urbano sobre trilhos em Porto Alegre, a chamada Maxambomba, com uma linha para o Menino Deus. Começam os trabalhos da Companhia Hidráulica Porto-Alegrense.

1868 - implantação regular de carris na cidade do Rio de Janeiro pela empresa Botanical Garden Railroad Company (organizada nos EUA).

1869 - ressurge, por ocasião do carnaval em Porto Alegre, a prática do Entrudo.

1870 - surge outra empresa de bondes no Rio de Janeiro, a Rio de Janeiro Street Railway Company. Já existe em Porto Alegre o serviço de ônibus por tração animal, embora sem regulamentação.

27/02/1872 - contrato celebrado entre o Presidente da Província do Rio Grande do Sul, Jerônimo Martiniano Figueira de Mello, e o proponente Manoel de Miranda e Castro, para o estabelecimento de uma empresa de bondes, por tração animada, para transporte de passageiros e de carga.

19/06/1872 - assinatura do Decreto Imperial oficializando a fundação da Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense, filiada à empresa de bondes carioca Jardim Botânico.

17/12/1872 - nasce a terceira companhia carioca de bondes, a Companhia Ferro-Carril de Vila Isabel.

04/01/1873 - inauguração dos serviço de bondes, com a linha para o Menino Deus (desde 1853, entre dezembro e janeiro, ocorriam os festejos e missas natalinas na capela do Menino Deus).

1874 - com o fim do Entrudo, fortalecem em Porto Alegre as sociedades carnavalescas, como a “Esmeralda Porto-Alegrense” e a “Venezianos”, que desfilavam nas ruas do centro da cidade, até o ano de 1898. Implantação da estrada de ferro Porto Alegre-Novo Hamburgo.

1875 - início da construção da rua são José, que deu origem ao bairro Navegantes.

1877 - a Biblioteca Pública, instalada desde 1871, começa a funcionar.

1880 - os bailes públicos carnavalescos em Porto Alegre alcançam seu maior sucesso, eram realizados nos salões do Teatro São Pedro e do Variedades (teatro inaugurado em 1879, que em 1890 mudou de nome para Teatro América, sobrevivendo até 1894). Mas, paralelo a eles, acontecia o Entrudo nas ruas.

1889 - Proclamação da República.

1891 - surge, em Porto Alegre, a Carris Urbanos. A Hidráulica Guaibense começa a operar.

1892 - a Companhia Jardim Botânico do Rio de Janeiro inaugura a primeira linha de bondes elétricos. Mas durante quatro décadas a tração animal e elétrica coexistiram naquela cidade.

15/01/1893 - começam a trafegar os primeiros carros da Carris Urbanos em Porto Alegre.

1891 - fundação da Usina Fiat Lux, de energia elétrica (Porto Alegre).

1901 - ocorre a Grande Exposição no Campo da Redenção.

1903 - criação do Grêmio Futebol Porto-Alegrense.

1904 - o município adquire a Hidráulica Guaibense.

1905 - a Carris de Ferro Porto-Alegrense adquire, através de compra, a Carris Urbanos. Atualização do antigo contrato com a Intendência.

1906 - da fusão entre a Carris de Ferro Porto-Alegrense e a Carris Urbanos surge a Companhia Força e Luz Porto-Alegrense, que passa a operar os bondes movidos à eletricidade. A Força e Luz é uma empresa de capital americano, sediada no Rio de Janeiro. Neste mesmo ano os funcionários da Força e Luz participam da primeira greve geral dos trabalhadores de Porto Alegre.

1906 - para o desenho, a implantação, a construção das linhas elétricas de bondes e o fornecimento de todo o material necessário, a Força e Luz assina contrato com a Dick, Kern & Co., sediada em Londres. A Força e Luz fica com os encargos de edificar a usina geradora e de aumentar e adaptar o depósito de carros elétricos.

1908 - primeira experiência de bondes elétricos nas linhas do Menino Deus, Glória, Teresópolis e Partenon.

1909 - criação do Sport Clube Internacional.

1910 - inauguração do Teatro Coliseu, uma das melhores casas de diversão de Porto Alegre. Ampliação do Mercado Público.

1911 - greve dos motoristas e condutores da Carris.

1914 - Primeira Grande Guerra. O Engenheiro Moreira Maciel amplia e reforma a rede urbana; responsável pelas soluções que a Comissão de Melhoramentos e Embelezamento da Capital aprovou em 1914.

1923 - é criada, no Rio de Janeiro, a CEERG - Companhia de Energia Elétrica Rio-Grandense - pertencente à Companhia Brasileira de Força Elétrica, que por sua vez integrava o grupo americano Bond & Share.

1924 - a CEERG compra a Fiat Lux - uma das empresas que gerava energia elétrica em Porto Alegre.

24/03/1926 - reformulação dos estatutos do contrato de 1906 da Força e Luz com a intendência. O setor da Cia Força e Luz que cuidava dos transportes volta ao antigo nome: Cia Carris Porto-Alegrense (cai o nome “de Ferro”); o povo nunca deixou de chamar de Carris.

1926 - começam a circular, em Porto Alegre, sem regulamentação, os auto-ônibus particulares, movidos a óleo diesel.

1928 - a CEERG (tendo por trás a Bond & Share) fica, através de concorrência, com todos os direitos de exploração da energia elétrica no RS. Já havia encampado a Fiat Lux, depois firma contrato com a

Intendência Municipal de Porto Alegre, em 5 de maio, e torna-se a administradora também da Usina de Gás e Eletricidade Municipal e da Força e Luz. Dona de todo o acervo energético, a CEERG assume o compromisso de produzir, transmitir, distribuir, usar e vender energia elétrica. Essa empresa controlava os serviços de força, luz e bondes em Porto Alegre. Regulamentação dos serviços de ônibus feito por particulares.

1930 - nos trechos ainda sem trilhos, a Carris oferece o serviço de auto-ônibus, tirando-os do tráfego quando o bonde entra em circulação.

1964-1969 - experiência com os trolebus da Carris, com a primeira linha para o Menino Deus.

8/3/1970 - sai de circulação o último bonde elétrico, linha Partenon.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, Maurício de. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 1987, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.

ANDRADE, Oswald. *Um homem sem profissão*. In: TOLEDO, Roberto Pompeu de. “O bonde, o PFL e o pequeno Ludwig. Infinitas são as ilusões de ótica que o conceito de ‘modernidade’ pode gerar”. 27/04/1994, Revista Veja, São Paulo: Editora Abril S.A.

AZEVEDO, Aroldo de. “Embriões das Cidades Brasileiras”.1957. In: *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo: Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, n. 25, pp.31-69.

BAKHTIN, Mikail. *A Cultura Popular na Idade Média e no Renascimento: O Contexto de Rabelais*.1993, São Paulo-Brasília: Edunb-Hucitec, 2. ed.

BASTIDE, Roger. *Brasil, Terra de Contrastes*. 1964, São Paulo: Difusão Européia do Livro, 2. ed.

BAUDRILLARD, Jean. “Modernité”. 1982. In: *Biennale de Paris. La modernité ou l’esprit du temps*. Paris: Editions L’Equerre, pp. 28-31.

BAUDRILLARD, Jean. “Fin da la modernité ou l’ère de la simulation”. 1982,. In: *Biennale de Paris. La modernité ou l’esprit du temps*. Paris, Editions L’Equerre, pp32-33.

BENJAMIN, Walter. “Paris, Capital do Século XIX”. In: KOTHE, Flávio. *Walter Benjamin*. Coleção Sociologia, 1991, São Paulo: Editora Ática, pp 30-43.

BINS, Alberto. *O transporte coletivo em Porto Alegre. Exposições das condições actuaes, pelo Intendente Municipal*. 1930, Porto Alegre: Oficinas graphicas d’ “A Federação”.

BRINCO, Ricardo. *Transporte Urbano em Questão*. 1985, Porto Alegre: Secretaria de Coordenação e Planejamento, Fundação de Economia e Estatística.

BURKE, Peter. *Cultura Popular na Idade Moderna. Europa, 1500-1800*. 1995, São Paulo: Companhia das Letras, 2. ed.

BURKE, Peter. *A Escrita da História, Novas Perspectivas*. 1992, São Paulo: Editora da UNESP, 2. ed.

DAMASCENO, Athos. *Imagens Sentimentais da Cidade*. 1940, Porto Alegre: Editora Globo.

DAMASCENO, Athos. *Imprensa Caricata do Rio Grande do Sul no Século XIX*. 1962, Porto Alegre: Editora Globo.

DAMASCENO, Athos. *O Carnaval Porto-Alegrense no Século XIX*. 1970, Porto Alegre: Livraria do Globo.

DAMATTA, Roberto. *O que faz o brasil, Brasil?*. 1994, Rio de Janeiro: Editora Rocco, 7. ed.

DAMATTA, Roberto. *Carnavais, Malandros e Heróis. Para Uma Sociologia do Dilema Brasileiro*. 1990, Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 5. ed.

DUVIGNAUD, Jean. *Festas e Civilização*. 1983, Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro e Edições Universidade Federal do Ceará.

ELIAS, Norbert. *O Processo Civilizacional*. 1989, Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1^o vol.

ESCOSTEGUY, Luis Felipe Alencastre. *Produção e Uso dos Espaços Centrais a beira-rio em Porto Alegre (1809 - 1860)*. 1993, Porto Alegre: PUC-RS, Dissertação de Mestrado.

FORTINI, Archymedes. *Porto Alegre Através dos Tempos*. 1962, Porto Alegre: Divisão de Cultura.

FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre, Guia Histórico*. 1988, Porto Alegre: Editora da Universidade, UFRGS, 1. ed.

FREYRE, Gilberto. *Casa-Grande & Senzala. Formação da Família Brasileira sob o regime da economia patriarcal*. 1992, Rio de Janeiro: Record, 29. ed.

FREYRE, Gilberto. *Sobrados e Mucambos. Decadência do Patriarcado Rural e Desenvolvimento do Urbano*. 1961, Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 3. ed.

FREUND, Julien. *Sociologia de Max Weber*. 1987, Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 4. ed.

FORTINI, Archymedes. *Histórias da Nossa História. Porto Alegre*. 1966, Porto Alegre: Editora Grafipel.

HOLSTON, James. *A Cidade Modernista. Uma crítica de Brasília e sua Utopia*. 1993, São Paulo: Companhia das Letras.

HUNT, Lynn. *A Nova História Cultural*. 1995, São Paulo: Martins Fontes Editora Ltda.

LAYTANO, Dante de. *Festa de Nossa Senhora de Navegantes. Estudo de uma Tradição das Populações Afro-brasileiras de Porto Alegre*. 1955, Porto Alegre: Instituto Brasileiro de Educação, Ciência e Cultura.

LIMA, Olympio de Azevedo. *Resultado do Recenseamento da População do Município de Porto Alegre de 1917*. 1917, Porto Alegre: Oficinas Graphicas da Livraria do Commercio.

LIMA, Olympio de Azevedo. *Recenseamento da População do Município de Porto Alegre de 1922*. 1922, Porto Alegre: Oficinas Graphicas da Livraria do Commercio.

MACEDO, Francisco Riopardense de. *Porto Alegre, Origem e Crescimento*. 1968, Porto Alegre: Sulina.

MACEDO, Francisco Riopardense de. *Porto Alegre, História e Vida da Cidade*. 1973, Porto Alegre: Editora da UFRGS.

MACEDO, Francisco Riopardense. *Porto Alegre: aspectos culturais*. 1982, Porto Alegre: SMED/Divisão de Cultura.

MAFFESOLI, Michel. *O Tempo das Tribos. O Declínio do Individualismo nas Sociedades de Massa*. 1987, Rio de Janeiro: Forense Universitária.

MAFFESOLI, Michel. *A Ruína do Futuro e a Invenção do Presente*. 1994, Porto Alegre: Revista do Geempa, pp. 9-21.

MATTOS, Joaquim de Almeida. *Vida e Crescimento das Cidades*. Porto Alegre: Editora Globo, 1952.

MAUSS, Marcel. *Ensaio sobre a Dádiva*. 1950, Lisboa: Edições 70.

MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre: Urbanização e Modernidade. A Construção Social do Espaço*. 1995, Porto Alegre: EDIPUCRS.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)