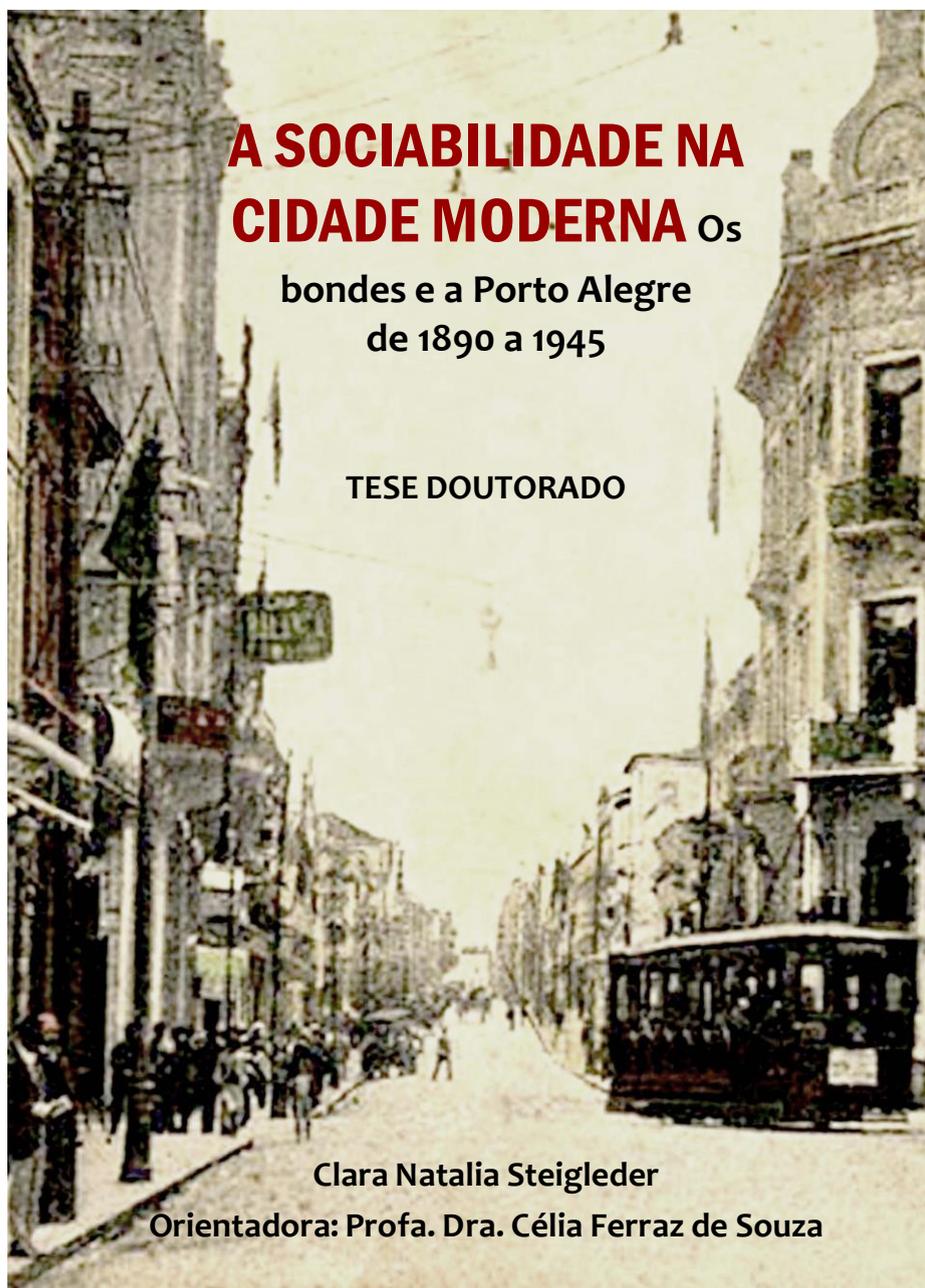


Universidade Federal do Rio Grande do Sul  
Faculdade de Arquitetura  
Programa de pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional



Porto Alegre

2016

### CIP - Catalogação na Publicação

Steigleder, Clara Natalia

A SOCIABILIDADE NA CIDADE MODERNA: Os bondes e a  
Porto Alegre de 1890 a 1945 / Clara Natalia  
Steigleder. -- 2016.  
267 f.

Orientadora: Célia Ferraz de Souza.

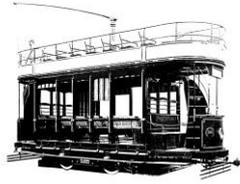
Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio  
Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de  
Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Porto  
Alegre, BR-RS, 2016.

1. Modernidade. 2. Sociabilidade. 3. Transporte.  
4. Bondes. I. Souza, Célia Ferraz de, orient. II.  
Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os  
dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Imagem da capa: Largo dos Medeiros na Rua dos Andradas esquina com a Rua General Câmara.  
Cartão postal de 1914. Fonte: Porto Alegre – uma história fotográfica

Clara Natalia Steigleder



**A SOCIABILIDADE NA CIDADE MODERNA:  
Os bondes e a Porto Alegre de 1890 a 1945**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da UFRGS como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Planejamento Urbano e Regional, na linha de pesquisa Cidade, Cultura e Política.

**Orientação: Profa. Dra. Célia Ferraz de Souza**

Porto Alegre

2016

Clara Natalia Steigleder

**A SOCIABILIDADE NA CIDADE MODERNA:  
Os bondes e a Porto Alegre de 1890 a 1945**

Esta tese foi julgada adequada para a obtenção do título de DOUTOR EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL e aprovada em sua versão final pela Banca Examinadora e pelo Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Porto Alegre, 07 de abril de 2016

**Profa. Célia Ferraz de Souza**  
Dra. pela Universidade de São Paulo  
Orientadora

**Prof. Dr. Paulo Edison Belo Reyes**  
Coordenador do PROPUR/ UFRGS

**BANCA EXAMINADORA**

**Prof. João Fortini Albano**  
Dr. pela Universidade Federal do  
Rio Grande do Sul

**Prof. Charles Monteiro**  
Dr. pela Pontifícia Universidade Católica  
de São Paulo

**Prof. Robert Moses Pechman**  
Dr. pela Universidade Estadual de  
Campinas

**Prof. João Farias Rovatti**  
Dr. pela Universidade de Paris VIII

*A minha amiga Eunice Rossi  
por ter despertado em mim o encanto pelo  
estudo das relações no trânsito,  
a meu esposo Tom Wayne, pelo apoio e  
pela companhia nas cotidianas caminhadas pela cidade,  
e a nossa filha Lara, por tudo de bom que me inspira.*

## AGRADECIMENTOS

Agradeço à profa. Célia Ferraz de Souza, orientadora da tese, por ter me recebido no Propur, ainda como aluna especial, e ter me encantado com sua visão sobre a cidade como um problema social. Antes de cursar Ciências Sociais iniciei os estudos em Arquitetura na UFRGS e lembro que meu desejo era compreender a relação entre espaço urbano e as questões sociais. Encontrei isso durante o doutorado, num retorno ao lugar de aprendizagem dos meus 20 anos.

Trabalhar com a profa. Célia durante estes quatro anos possibilitou ampliar imensamente meu olhar e compreensão sobre o desenvolvimento das cidades, suas contradições, seus meandros, sua cultura, sua gente. Esta tese foi desenvolvida lado a lado com ela, sua presença está desde a escolha do objeto de pesquisa: a sociabilidade na cidade moderna até a elaboração das considerações finais. Sua capacidade de diálogo e a valorização da troca de ideias, numa permanente relação entre ensino e aprendizagem, possibilitaram que acolhesse as minhas ideias e interesses em relação ao estudo do transporte, de forma que vejo esta tese como uma conjunção não apenas de ideias, mas de duas pessoas que, juntas, observaram um mesmo fenômeno social. Sou muito grata à profa. Célia por ter vivido este processo junto comigo orientando, desafiando, cobrando e sempre, absolutamente em cada encontro de orientação, possibilitando que eu saísse engrandecida, com a alma e a mente ampliadas.

Com menos encontros, mas com a mesma admiração, agradeço ao prof. João Rovatti pela sua dedicação como professor, sempre instigando com seu conhecimento amplo e inteligente sobre as cidades e suas gentes. Seu conhecimento vai muito além do planejamento urbano e da arquitetura e encanta pela capacidade de articular dimensões filosóficas, culturais, históricas, econômicas, instigando a pensar sobre toda a complexidade da convivência humana. Agradeço muito sua disponibilidade em avaliar esta tese, mas acima de tudo sou grata pelo que me proporcionou como aluna. O estudo da “cidade em projeto” possibilitou que construísse mentalmente várias e belas interfaces entre o espaço urbano e as diferentes dimensões da nossa existência. Além do

conhecimento das teorias sobre o planejamento urbano, pude ampliar a minha capacidade de abstração, reflexão e representação das cidades.

Agradeço ao prof. João Fortini Albano pela disponibilidade em participar desta banca, mas principalmente por ser um professor com quem construí a interface com a área de transporte. O seu conhecimento, que ultrapassa a dimensão técnica do planejamento do trânsito e do transporte, possibilitou desde sua participação na minha banca de mestrado a ampliação do meu conhecimento na área. O prof. Charles Monteiro foi fundamental na qualificação desta tese. Suas críticas e apontamentos possibilitaram avançar no meu objeto de estudo, torná-lo mais concreto, construir categorias de análise que permitiram compreender melhor tudo o que envolvia o estudo da sociabilidade nas viagens de bonde. Agradeço por isso e por aceitar participar da banca de defesa da tese.

O prof. Robert Moses Pechman com seus maravilhosos escritos e suas análises sobre a cidade tem me feito “passear” por contextos e dimensões da vida em sociedade que me enriquecem de diferentes maneiras. Do ponto de vista teórico, aprendo a observar a cidade nas suas dimensões objetivas, mas também nas mais subjetivas, naquilo que não está visível à primeira vista, direcionando meu olhar para questões que muitas vezes passam despercebidas, mas que estão tecendo novas formas de relacionamento entre seus habitantes. Agradeço por esse aprendizado e por aceitar participar da banca de avaliação da tese.

Agradeço aos professores Paulo Reyes, Eber Marzulo e Eva Samios por todo o conhecimento adquirido em suas aulas. À profa. Maria Stella Bresciani por sua contribuição na qualificação da tese. Aos profs. Daniela Marzola Fialho e Antônio Tarcísio da Luz Reis pelo apoio dado como coordenadores do Propur nestes quatro anos. À secretaria do Propur nas pessoas de Mariluz Grando e Paula Fisher pela atitude de colaboração, disponibilidade e competência no suporte aos alunos e às atividades do programa. Aos colegas Inês Martina Lersch, João Paulo Schwerz, Augusto Alves, Marilei Piana Giordani, André Huyer, Fernanda JahnVerri, Vlademir Fernando Stello, Clarissa Maroneze Garcia, Daniel Tochetto Martins, por tudo que contribuíram para o desenvolvimento desta tese nas discussões em reuniões de orientações conjuntas.

Agradeço aos meus colegas professores do curso de Tecnologia em Transporte Terrestre da Universidade Federal de Pelotas por tudo que venho aprendendo ao longo destes três anos de docência na área de transporte, mas de maneira muito especial agradeço às professoras Fernanda David Weber e Raquel da Fonseca Holz pelo apoio incondicional para que pudesse concluir a tese. Foram mais do que colegas, foram verdadeiras companheiras, auxiliando na revisão de questões da área de transporte e contribuindo para ampliar meu conhecimento sobre o tema. Agradeço também a vários alunos do curso que com sua visão sobre o transporte faz com que este tema esteja presente no meu dia a dia como um desafio a minha compreensão. Muitos, inclusive, que trabalham na área, cotidianamente me sensibilizam com questões concretas que fazem com que a dimensão teórica seja permanentemente questionada em sua eficácia quando confrontada com a realidade.

A contribuição da Empresa Carris Porto Alegre foi inestimável. Agradeço à historiadora Anita Silva de Souza e a Sra. Claudete Schantz da Luz por terem gentilmente me recebido na empresa e disponibilizado materiais, fotografias e documentos que são parte do acervo do Museu Memória Carris. E, de maneira muito especial, agradeço a Ivete Gallas, funcionária da Carris e ex-aluna do curso de Transporte Terrestre, que muito comprometidamente me auxiliou com seu conhecimento na área e na obtenção de bibliografia sobre a história do transporte em Porto Alegre.

Agradeço aos meus familiares, Joca, Cátia, Carol, Jorge, Mile, Vicente, Yuri, Jaque, Catharina, Lia, Nani, Ester, Eduardo, por estarem sempre presentes com seu apoio e carinho. Em especial agradeço a meus pais, Isabel e William, pelo apoio, a troca de ideias e o incentivo aos estudos. Agradeço ao meu irmão Ernesto, pelo carinho, e a minha irmã Sabina, por estar ao meu lado sempre e, em qualquer circunstância de forma generosa, disposta a me apoiar de todas as formas necessárias.

Por último, agradeço à CAPES pela disponibilização da bolsa de estudo durante o primeiro ano de desenvolvimento da tese, viabilizando o conhecimento necessário para realizar esta pesquisa.

## RESUMO

Uma das marcas da passagem de uma sociedade tradicional, pessoalista, para uma sociedade moderna é o desenvolvimento da impessoalidade nas relações de sociabilidade. A cidade moderna se caracterizou por ampliar essas relações, que deixam de ser restritas aos espaços privados e passam a ocorrer também nos espaços públicos. Um dos lugares nos quais se desenvolvia a sociabilidade era nos bondes. Por terem existido no Brasil desde final do século XIX até a década de 1970, os bondes marcaram, do ponto de vista do transporte coletivo, um momento significativo do desenvolvimento do país, uma vez que estiveram presentes durante o processo de crescimento de muitas cidades, constituindo-se como um dos principais elementos indutores do crescimento urbano e de integração de diferentes espaços, como, por exemplo, entre os arrabaldes, mais adiante bairros, e o centro das cidades.

A tese desenvolvida neste estudo é a de que os bondes, além de terem contribuído para o desenvolvimento urbano, integrando espaços físicos e expandindo a cidade, contribuíram também para a inserção do indivíduo na cidade moderna pelo exercício cotidiano de sociabilidade que as viagens propiciavam. Essa sociabilidade não acontecia apenas no interior dos bondes, na relação indivíduo e espaço, as aberturas laterais, que permitiam subir e descer praticamente em qualquer lugar, depois as janelas grandes e abertas, também possibilitavam que o indivíduo estivesse mais próximo do espaço físico da cidade e das pessoas que caminhavam ou se assomavam nas janelas para ver o bonde passar rente às suas calçadas.

A pesquisa teve como objetivo geral investigar as representações sociais e o imaginário coletivo construído sobre as viagens de bonde e sobre a cidade durante as viagens. A partir dessas representações, buscou-se, primeiro, compreender qual o papel dos bondes como elementos estruturadores da cidade para depois analisar as interações sociais que ocorriam em seu interior e discutir a relação indivíduo-espaço. O recorte urbano temporal foi a cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, entre 1890 e 1945, no alcance físico das suas linhas de bonde. A escolha por este recorte temporal deu-se pela importância que teve este período para o desenvolvimento e modernização da cidade, especialmente na área de transporte, como a construção da Av. Borges de Medeiros, Av. Farrapos e a canalização do Arroio Ipiranga, entre outras obras relevantes para a cidade.

**Palavras-chaves:** sociabilidade, transporte coletivo, bondes

## ABSTRACT

One of the marks of the passage from a traditional society, personalistic, to a modern society is the development of impersonality in sociability relationships. The modern city is characterized by expanding these relations, which are no longer restricted to private spaces but also begin to occur in public ones. One of the places in which sociability where developed was the cable cars. According to the common point of view, the cable cars marked a significant moment in the development of the country for having existed in Brazil since the late 19th century until the 1970s, once they were present in the growth process of many cities, establishing itself as one of the driving elements of urban growth and integration of different areas, such as, between the suburbs, further neighborhoods, and the city centers.

The thesis developed in this study is that the cable cars, not only having contributed to the urban development, by integrating physical spaces and expanding the city, but also contributed to the insertion of the individual in the modern city by the daily sociability exercise which the trips provided. This sociability did not just happened inside the cable cars, the individual and space relationship, the side openings, which allowed passengers to get on and off almost anywhere, and the big and open windows also made it possible for the individual to be close to the physical space of the city and the people who walked or loomed by the window to see the cable car pass close to its sidewalks.

The research aimed to investigate the social representations and the collective imaginary built on the cable car rides and the city during these trips. From these representations, it was sought to first understand which role the cable cars had, as structural elements of the city, and then analyse the social interactions that took place inside it and the relationship between individual and space. The temporal urban range was Porto Alegre, the capital of Rio Grande do Sul, between 1890 e 1945, in its cable car extension lines. The choice for this time range was given by the importance this period had for the city development and modernization, especially in the transport area, such as the construction of Borges de Medeiros Ave., Farrapos Ave. and the canalization of Arroio Ipiranga, among other relevant works for the city.

**Key words:** sociability, public transportation, cable cars

## SUMÁRIO

Apresentação .....	13
Introdução.....	18

### PARTE I

#### MODERNIDADE, TRANSPORTE E SOCIABILIDADE: UM PROBLEMA DE PESQUISA

#### CAPÍTULO 1. A SOCIABILIDADE COMO OBJETO DE INVESTIGAÇÃO NA MODERNIZAÇÃO DA CIDADE .....

28
----

1.1 Os bondes e a ampliação das sociabilidades públicas.....	28
1.1.1 Ideia central da tese.....	33
1.1.2 Objetivos.....	38
1.1.3 Hipótese norteadora da investigação.....	38
1.2 Representação e imaginário coletivo como recursos analíticos.....	39
1.2.1 Esquema conceitual da tese.....	45
1.2.2 Procedimentos metodológicos da investigação.....	45
1.2.3 Macro-etapas desenvolvidas no estudo.....	48

#### CAPÍTULO 2. INDIVÍDUO, ESPAÇO URBANO E SOCIABILIDADE.....

49
----

2.1 O indivíduo e as mudanças no espaço urbano.....	50
2.2 A esfera privada e a esfera pública.....	63
2.3 A habilidade social como dimensão da modernidade.....	74

#### CAPÍTULO 3. O DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES E O PAPEL DOS TRANSPORTES NO INÍCIO DO SÉCULO XX .....

88
----

3.1 Transformações físicas e sociais em cidades brasileiras .....	89
---	----

3.2 Do transporte individual ao coletivo, da charrete ao bonde.....	102
---	-----

## **PARTE II**

### **PORTO ALEGRE ENTRE 1890 E 1945: O RECORTE ESPAÇO TEMPORAL**

<b>CAPÍTULO 4. PORTO ALEGRE E SUA EXPANSÃO NOS CAMINHOS MARCADOS PELOS BONDES .....</b>	<b>119</b>
---	------------

4.1 Porto Alegre e sua expansão urbana.....	120
---	-----

4.2 Os bondes como elementos fortalecedores da estrutura viária.....	147
--	-----

4.3 Os espaços públicos e a ampliação das sociabilidades.....	167
---	-----

<b>CAPÍTULO 5. A SOCIABILIDADE NO ANDAR DOS BONDES.....</b>	<b>185</b>
---	------------

5.1 Bondes: espaços de experimentação da cidade que muda.....	187
---	-----

*Um passeio de bonde nas páginas do romance Estrychinina*

5.2 Os bondes e as mudanças nas formas de convivência social.....	202
---	-----

*Entre a proximidade e o distanciamento, a sociabilidade nas viagens de bonde*

<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>215</b>
-----------------------------------	------------

<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>220</b>
---	------------

<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS POR TEMAS PESQUISADOS.....</b>	<b>232</b>
--	------------

<b>LISTA DE FIGURAS .....</b>	<b>246</b>
-------------------------------	------------

## **ANEXOS**

1. Dicionário do bonde .....	256
------------------------------	-----

2. Tipos de bondes .....	257
--------------------------	-----

3. Curiosidades sobre os bondes .....	259
---------------------------------------	-----

4. As “instruções” de Machado de Assis .....	262
--	-----

5. A última viagem de bonde em Porto Alegre .....	264
---	-----

## APRESENTAÇÃO

Esta tese aborda uma dimensão do social que se revelou importante na compreensão da experiência do indivíduo na cidade moderna: o desenvolvimento da sociabilidade. O crescimento e a modernização das cidades provocam mudanças significativas nas relações sociais, que se ampliam e se tornam mais dinâmicas obrigando o indivíduo a desenvolver diversas habilidades, dentre elas a “habilidade do social”. No Brasil, essas mudanças podem ser observadas a partir do início do século XX quando começam a mudar, de forma mais marcante, os padrões de comportamento em público. Com a ampliação das relações de sociabilidade, até então mais restritas ao espaço da casa - espaço privado -, para o espaço da rua, dos largos, das praças, cinemas, cafés, associabilidades públicas começam a emergir como uma característica das mudanças impingidas pela modernidade.

No contexto das transformações que marcaram as cidades brasileiras no final do século XIX e início do século XX destaca-se o desenvolvimento dos modos de transporte, especialmente os coletivos. Além da importância material dos transportes para o crescimento das cidades, do ponto de vista social ganham relevância por terem possibilitado, em seu interior, a ampliação do contato físico e social entre as pessoas, constituindo-se como um espaço em que era possível o desenvolvimento de relações de sociabilidade.

As formas individualizadas de transporte como o automóvel, mas não somente, desde muito antes de sua inserção nas cidades brasileiras, as carruagens e os palanquins representaram formas de evitar, em parte, o contato entre pessoas economicamente diferenciadas.<sup>1</sup> Como contraponto a essa visão, os bondes passaram a cumprir nesse período um importante papel como elemento democratizador das relações sociais, uma

---

<sup>1</sup> DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua* ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. 2010.

vez que, ao transportarem indivíduos de diferentes padrões econômicos, colocava-os em pé de igualdade durante a viagem.

Tendo esses dois temas em pauta: a sociabilidade e o transporte, entende-se relevante explicar o porquê desta tese. Este estudo está relacionado a duas questões muito significativas na minha trajetória acadêmica. A primeira diz respeito à docência na área de transporte terrestre. Por um lado, o desenvolvimento desta tese contribuiu para pensar os diferentes aspectos que se apresentam como desafios no estudo dos problemas que o Brasil enfrenta atualmente na área de trânsito e transporte, por outro, é reflexo de muitas e importantes contribuições de colegas professores e alunos na minha elaboração teórica ao longo destes quatro anos.

A segunda questão refere-se a minha trajetória profissional e discente. Trabalhei durante quatro anos na Prefeitura de Porto Alegre, na Empresa Pública de Transporte e Circulação, atuando na área de educação para o trânsito. Essa experiência me desafiou a investigar e buscar compreender o que leva as pessoas a se envolverem em conflitos e acidentes de trânsito, sendo fundamental, inclusive, para que eu retomasse os estudos, mas não na Arquitetura, nas Ciências Sociais. Desde o início do curso realizei pesquisas na área de trânsito e transporte. Pesquisei sobre ocupação e distribuição do espaço de circulação, conflitos e acidentes de trânsito, educação para o trânsito, entre outras dimensões. Estes temas me instigam e desafiam a pensar a circulação do ponto de vista das relações sociais que se estabelecem no uso do espaço público. Porque no Brasil essas relações são tão conflituosas? Que aspectos da formação do estado brasileiro perpassam a nossa cultura no trânsito e se refletem na forma como interagimos cotidianamente? Essas e outras perguntas culminaram na dissertação de mestrado desenvolvida na área de sociologia em 2011.<sup>2</sup>

O objetivo na época foi analisar as práticas sociais no espaço urbano de circulação conhecendo um pouco mais sobre como os indivíduos, especialmente na condição de pedestres, vivenciam o trânsito, quais são suas percepções sobre seu andar, o dos outros e sobre o espaço de circulação. A pesquisa empírica foi desenvolvida na cidade de Porto

---

<sup>2</sup> STEIGLEDER, C. N. *Trânsito e pedestres: representações sociais, segregação urbana e conflitos no uso do espaço de circulação*. 2011.

Alegre e embora tenha sido uma análise a partir de uma perspectiva sociológica, incorporou contribuições de outras áreas do conhecimento, como o planejamento urbano e as características das cidades, a geografia e a psicologia, como forma de compreender melhor as relações estabelecidas pelas pessoas ao circularem.

A pesquisa mostrou que as relações no trânsito se constituem de maneira muito diferenciada dependendo inicialmente da forma como está planejado o espaço de circulação. Mostrou que o indivíduo, ao se inserir no trânsito, seja na condição de condutor, passageiro ou pedestre, constrói diferentes representações sociais sobre seu movimento, sobre o movimento dos outros com os quais se relaciona e sobre o espaço no qual circula. Essas representações, que são sociais e, muitas vezes, coletivas, estão permanentemente sendo reconstruídas pelo indivíduo ao vivenciar diferentes papéis no trânsito, acessar recursos econômicos e sociais diferenciados e transitar por diferentes lugares da cidade, que apresentam especificidades em relação ao espaço construído para a mobilidade.

Considerando que a questão do desenvolvimento urbano e sua relação com dimensões da mobilidade foi um dos pontos importantes da dissertação, entende-se que esta tese parte de um amadurecimento na compreensão do tema em questão, que suscitou a necessidade de um envolvimento maior com essa área de estudo no sentido de compreender melhor as transformações que ocorrem nos espaços físicos das cidades e a relação dessas transformações com os processos sociais vividos pelos indivíduos nos seus deslocamentos diários.

Atualmente a maior parte das cidades brasileiras vivencia diversos problemas relacionados à mobilidade urbana. Este é um tema que tem pautado as questões relativas ao desenvolvimento sustentável das cidades, não apenas pelo impacto do ponto de vista ambiental e econômico, mas principalmente pelo enorme número de pessoas que anualmente morrem ou ficam feridas no trânsito. Isto ocorre em parte porque vive-se um ideário de desenvolvimento econômico que privilegia formas individualistas de apropriação do espaço público, nas quais as relações sociais ficam prejudicadas. A deterioração dos espaços de circulação, como paradas e terminais de ônibus e trens,

entre outros, também contribui para uma permanência precarizada das pessoas nesses ambientes públicos e, logo, para que ocorram menos interações entre elas.

Embora com características diferentes dos bondes (disposição de assentos, cobrança de passagens, velocidade, aberturas, trajetos entre outras questões) pode-se afirmar que o transporte coletivo ainda representa a possibilidade de ser um espaço de desenvolvimento de sociabilidades. Entretanto a importância de estudar a sociabilidade a partir das viagens de bonde reside no fato de que, entre o final do século XIX até meados do XX, como meio de transporte os bondes representaram uma das primeiras possibilidades de o indivíduo vivenciar o espaço público de forma mais ampla, tanto no seu interior, como deste em relação ao exterior, ao espaço da cidade.

Entende-se que essa vivência pode ter contribuído para a construção da identidade do indivíduo na cidade moderna, uma vez que durante as viagens, por exemplo, com as aberturas laterais dos bondes que permitiam aos passageiros subir e descer praticamente em qualquer lugar, depois as janelas grandes e abertas, que aproximavam o indivíduo do espaço físico da cidade, ampliava-se seu conhecimento sobre as transformações que a modernização forjava no espaço urbano e nele próprio.

A cidade se embebe como uma esponja da onda que reflui das recordações e se dilata. Mas a cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras.<sup>3</sup>

Não que o passado lance a sua luz sobre o presente ou que o presente lance a sua luz sobre o passado, mas “imagem” é, aí, aquilo em que o pretérito se junta, de modo fulgurante, com o agora, em uma constelação. Noutras palavras: “imagem” é a dialética em paralisação. Pois enquanto a relação do presente com o passado é puramente temporal, a do pretérito com o agora é dialética: não de natureza temporal, mas imagética.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. 1990, p. 15.

<sup>4</sup> BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. 1991, p. 15.

## INTRODUÇÃO

Estudar o espaço urbano e as relações entre seus habitantes possibilita a construção de diferentes interpretações sobre sua evolução urbana que, se bem não define, redimensiona os contextos sociais, dando novos sentidos àqueles atribuídos pelo imaginário dos que a habitam. Assim como em Zaíra, uma das cidades descritas por Calvino,<sup>5</sup> as diferentes histórias que as cidades guardam podem ser recontadas a partir dos registros cotidianos inscritos no imaginário dos que nela conviveram. Isso porque existe uma relação intrínseca entre a cidade construída e as interações cotidianas, relações que os indivíduos desenvolvem entre si e com o espaço urbano, tornando muito mais complexo o seu estudo e ampliando as possibilidades de interpretações acerca de sua história.

Esta tese debruça-se sobre uma dimensão do social que se revelou importante na compreensão da experiência do indivíduo nas cidades modernas: **o desenvolvimento da sociabilidade**. Mas não trata da sociabilidade em qualquer espaço público, e sim, num lugar que, cotidianamente, provocava encontros entre as pessoas ao mesmo tempo em que possibilitava o contato com os diferentes espaços da cidade que aos poucos se modernizavam: **os bondes**. Entende-se que os bondes marcam, do ponto de vista do transporte coletivo, um momento significativo do desenvolvimento do país, uma vez que no processo de crescimento das cidades brasileiras, constituíram-se como um dos primeiros elementos de integração de diferentes espaços físicos e sociais, transportando os habitantes dos arrabaldes aos centros das cidades e, dentro destes, possibilitando uma maior circulação.

Para a realização deste estudo foram utilizadas como referências diversas fontes bibliográficas que tratam da modernização das cidades brasileiras, mas especialmente de

---

<sup>5</sup> CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. 1990.

Porto Alegre, destacando-se as análises de Sandra Pesavento, Célia Ferraz de Souza e Charles Monteiro. Sobre a história da cidade, os relatos e os fatos curiosos ocorridos entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX buscou-se, a partir da leitura de autores como Sérgio da Costa Franco, Riopardense de Macedo, Ary Veiga Sanhudo, Athos Damasceno, Fábio Augusto Steyer, Archymedes Fortini, Walter Spalding, Achylles Porto Alegre entre outros, resgatar representações do imaginário coletivo sobre os espaços da cidade que pudessem de alguma maneira estar relacionados com as formas de sociabilidades públicas e o transporte de pessoas.

Os relatos de viajantes que estiveram no Rio Grande do Sul, especificamente em Porto Alegre no final do século XIX e início do século XX, assim como as fontes hemerográficas, mapas, imagens da cidade e os documentos oficiais da Companhia Carris Porto Alegrense contribuíram muito para a compreensão desse imaginário sobre a cidade e as viagens de bonde. Algumas imagens foram pesquisadas no acervo do Museu Moysés Velhino e no Museu Joaquim Felizardo, ambos sob responsabilidade da Prefeitura de Porto Alegre.

Partindo destas considerações iniciais, segue a apresentação da tese que está dividida em duas partes: a primeira trata do problema de pesquisa e a segunda apresenta o recorte espaço-temporal e a análise.

**Parte I: MODERNIDADE, TRANSPORTE E SOCIABILIDADE:** UM PROBLEMA DE PESQUISA apresenta a ideia central da tese, os objetivos do estudo, a hipótese que norteou a investigação e os procedimentos teórico-metodológicos adotados.

**Capítulo I. A SOCIABILIDADE COMO OBJETO DE INVESTIGAÇÃO NA MODERNIZAÇÃO DA CIDADE** tem como objetivo apresentar a discussão teórico-conceitual acerca do objeto de estudo da tese. Em **Os bondes e a ampliação das sociabilidades públicas** é desenvolvido o problema de pesquisa, a ideia central da tese, a hipótese que norteou a investigação, as categorias teórico-analíticas utilizadas na análise dos relatos históricos e empíricos, bem como, os objetivos do estudo. O teórico que norteia a tese é Georg Simmel uma vez que sua elaboração do conceito de sociabilidade é chave neste estudo para compreender o desenvolvimento da habilidade social, característica que marca, na sua concepção, a

passagem da sociedade tradicional para a sociedade moderna, impessoal e individualizante.

**Representação e imaginário coletivo como recursos analíticos** apresenta a abordagem teórico-metodológica utilizada no estudo, bem como os principais teóricos que orientaram a construção da tese do ponto de vista da história cultural. Parte-se do conceito de representações coletivas desenvolvido por Émile Durkheim, avançando-se para o conceito de representações sociais com autores como Peter Berger e Thomas Luckmann, que buscam dar mais ênfase ao indivíduo como aquele que, numa relação dialética com o meio, constrói representações sobre o que é a realidade. Este conceito se revela interessante para compreender como se constrói o imaginário sobre a cidade, imagens urbanas que vão se formando a partir do olhar de seus habitantes.

Como forma de apropriar-se da visão desenvolvida por autores da história cultural partiu-se de teóricos da antropologia como Clifford Geertz e Denys Cuhe, que trabalharam o conceito de cultura numa perspectiva hermenêutica. Geertz, ao defender a importância de realizar uma descrição densa, compreende a cultura como um texto ou contexto, no qual as frases são as ações humanas, interpretações da realidade, constituindo-se a realidade em si. O diálogo entre as ciências sociais e a história cultural foi desenvolvido principalmente a partir das leituras de Roger Chartier e Peter Burke, que buscam compreender as práticas sociais a partir dos significados atribuídos pelos indivíduos.

A perspectiva da história cultural é contar a história a partir das percepções e dos sentimentos daqueles que viveram em diferentes tempos, não como verdades absolutas, mas, sim, como interpretações, indícios conforme Ginzburg<sup>6</sup> sobre como teria sido o passado. Nesta formulação, as análises de Célia Ferraz de Souza, Sandra Pesavento e Robert Pechman, entre outros autores que construíram interpretações sobre as cidades brasileiras, orientaram o desenvolvimento deste estudo do ponto de vista teórico.

**Capítulo 2. ESPAÇO URBANO, INDIVÍDUO E SOCIABILIDADE** analisa o impacto das transformações que ocorreram após a Revolução Industrial no século XVIII no indivíduo e no espaço urbano de cidades europeias. No Brasil os impactos da industrialização são

---

<sup>6</sup> GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. 1989.

relacionados com as transformações físicas e sociais que passam a ocorrer nas cidades brasileiras a partir do início do século XX. Em **O indivíduo e as mudanças no espaço urbano** são discutidos os processos de individualização e de construção da identidade em indivíduos durante a modernização das cidades, uma vez que novas dimensões sociais e espaciais passaram a fazer parte do cotidiano dos habitantes provocando uma série de transformações nas relações de convivência.

**A esfera privada e a esfera pública** trata do tema da modernidade e sua relação com os processos de modernização a partir da análise de Marshall Berman. Aliado a sua abordagem, as contribuições de Walter Benjamin e sua análise dos escritos de Baudelaire sobre Paris no século XIX possibilitaram compreender que sensações e sensibilidades novas estavam tomando parte do indivíduo a partir das mudanças impingidas pela Revolução Industrial. No que tange as questões sobre a relação entre o indivíduo e o espaço público, as contribuições de Richard Sennet foram fundamentais por tratar das mudanças que ocorreram no século XX na relação do indivíduo com a esfera pública.

**A habilidade social como dimensão da modernidade** tem o objetivo de problematizar as interações entre os indivíduos no espaço urbano e como o desenvolvimento da urbanidade nessas interações ou nas relações de interdependência aparece na forma de sociabilidades. Aliada às formas de sociabilidade, analisa-se o desenvolvimento da impessoalidade, na perspectiva de Georg Simmel, marcada pelas atitudes de reserva que os indivíduos passam a ter uns com os outros na metrópole moderna.

**Capítulo 3. O DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES E O PAPEL DOS TRANSPORTES NO INÍCIO DO SÉCULO XX** objetiva compreender como no contexto das transformações pelas quais as cidades passaram no seu processo de urbanização insere-se o desenvolvimento dos modos de transporte, especialmente os coletivos. Além da contribuição que tiveram na expansão econômica e física da cidade, a análise realizada enfatiza sua importância do ponto de vista social, uma vez que entende-se que o uso do transporte coletivo ampliou as formas de sociabilidade, contribuindo para uma mudança qualitativa das relações sociais no espaço público.

Em **Transformações físicas e sociais em cidades brasileiras** analisa-se como o desenvolvimento urbano e as transformações físicas das cidades brasileiras, inclusive em Porto Alegre, estiveram permeados pela visão de que as transformações físicas tinham que refletir um processo de modernização aos moldes do que havia ocorrido em cidades do velho mundo. Dentre os autores estudados, destaca-se a contribuição de Flávio Villaça e Luís Cesar de Queiroz Ribeiro em suas formulações sobre o planejamento urbano como política de estado. **Do transporte individual ao coletivo, da charrete ao bonde** problematiza o desenvolvimento dos meios de transporte individual e coletivo e seu uso do ponto de vista social e filosófico, contribuindo para pensar como ao longo do século XX foi sendo construído um imaginário no qual os meios de transporte passam a representar um ideário de modernidade.

Na **Parte II** da tese **PORTO ALEGRE ENTRE 1890 E 1945: O RECORTE ESPAÇO TEMPORAL** é realizada uma imersão na cidade de Porto Alegre no período assinalado, tanto do ponto de vista de sua história e evolução urbana, como do papel que tiveram os meios de transporte para o seu desenvolvimento urbano do ponto de vista material e social.

**Capítulo 4. PORTO ALEGRE E SUA EXPANSÃO NOS CAMINHOS MARCADOS PELOS BONDES** trata do crescimento da cidade e o papel que os bondes tiveram como elementos estruturadores do espaço urbano, portanto, fundamentais para seu desenvolvimento econômico e social. **Porto Alegre e sua expansão urbana** apresenta o recorte urbano da pesquisa, o objetivo foi analisar sua modernização a partir da contribuição de autores que se debruçaram especificamente sobre esta cidade, como Célia Ferraz de Souza e Charles Monteiro que, ao tratar da urbanização e evolução da cidade, analisam as dimensões políticas, sociais e econômicas presentes nas decisões sobre as transformações do espaço urbano.

Aborda-se o crescimento da cidade analisando os fatores que influenciaram sua expansão nas primeiras décadas do século XX. A escolha por este recorte temporal se dá pela importância que tem este período para seu processo de modernização, inclusive na área de transporte e saneamento. O recorte temporal deste estudo inicia em 1890 e vai até 1945, dois anos depois do final do Governo Loureiro da Silva (1937-1943) e final do período

presidencial de Getúlio Vargas intitulado Estado Novo. Este período é compreendido por Souza como sendo o da industrialização da cidade.<sup>7</sup>

**Os bondes como elementos fortalecedores da estrutura viária** analisa o papel que os bondes tiveram na expansão urbana de Porto Alegre ainda no final do século XIX, tornando-se fundamentais para o desenvolvimento industrial e social ocorridos nas primeiras décadas do século XX. O serviço de bondes, inicialmente puxados a burro, foi implantado em Porto Alegre em 1873. Antes disso existia um transporte muito semelhante ao bonde de tração animal, apelidado de maxambomba, que iniciou em 1864.

Em **Os espaços públicos e a ampliação das sociabilidades** são discutidas as mudanças que ocorreram nos usos dos espaços públicos e a ampliação das relações de sociabilidade a partir do final do século XIX em Porto Alegre. Os espaços de sociabilidade não ficam mais restritos ao ambiente privado, estendendo-se, cada vez mais, para espaços públicos, como as ruas, cinemas, cafés, praças, enfim, mudam os lugares e também mudam os frequentadores e suas práticas, tornando-se mais diversificada a convivência.

As contribuições de Sandra Pesavento, Fábio Augusto Steyer e Charles Monteiro, no que concerne a memória da cidade, as vivências e os espaços representados em suas análises foram fundamentais. Buscou-se resgatar escritos de autores do período, como Achylles Porto Alegre, Walter Spalding, Archymedes Fortini, entre outros que apresentam em seus escritos o imaginário presente na época sobre estas sociabilidades.

**CAPÍTULO 5. A SOCIABILIDADE NO ANDAR DOS BONDES** apresenta uma análise das sociabilidades desenvolvidas nas viagens de bondes em Porto Alegre e como a partir dessa sociabilidade o indivíduo foi aos poucos se inserindo e se adaptando às transformações que estavam ocorrendo na cidade.

Na primeira parte da análise **Bondes: espaços de experimentação da cidade que muda** optou-se por reconstruir, a partir da literatura, uma viagem de bonde realizada até o Arraial Menino Deus em 1897. Esta escolha deve-se, primeiro, ao fato de ter sido a Linha

---

<sup>7</sup>SOUZA, Célia Ferraz de, MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007.

Menino Deus a mais antiga a operar na cidade, segundo por ser o Arraial Menino Deus considerado por alguns estudiosos da cidade, como Francisco Riopardense de Macedo,<sup>8</sup> o mais antigo de Porto Alegre. Terceiro, em função do material disponível.

A análise teve como eixo condutor uma viagem de bonde descrita no livro *Estrychnina*, escrito por Mário Totta, Paulino Azurenha e Souza Lobo,<sup>9</sup> e ambientado em Porto Alegre no ano de 1897. Este romance conta a história de Chiquita Gomes, moça que nasceu em Viamão e precisou “fazer a vida” em Porto Alegre, e de Neco Borba, filho de uma família em decadência do interior do estado. Os dois se apaixonam e se envolvem num romance proibido para a época. Em dado momento, os personagens realizam uma viagem de bonde do centro da cidade até o Arraial Menino Deus.

Assim, nesta primeira parte da análise é realizada uma descrição do caminho trilhado pelo bonde na época e das relações que se estabeleciam no espaço urbano a partir do olhar dos que viajavam no bonde. São apresentados relatos, sentimentos, percepções de usuários deste transporte, buscando compreender e, acima de tudo, experimentar, através da leitura desse imaginário construído por diferentes indivíduos, a cidade que se modernizava, se transformava materialmente.

Num movimento de aproximação com o objeto estudado, em **Os bondes e as mudanças nas formas de convivência social** são analisadas as representações construídas sobre as relações que se estabeleciam dentro dos bondes durante as viagens. As sociabilidades desenvolvidas no interior dos bondes são o tema deste capítulo por excelência. Busca-se apreender esse espaço de experimentação da vida social a partir da literatura, imagens, notícias e fotografias produzidas nesse período.

A relação entre cidade e literatura é antiga. Na literatura urbana europeia destacam-se Balzac e Dickens como sendo os grandes romancistas do século XIX. Em seus romances, esses autores descreveram exaustivamente as cidades de Paris e Londres e a vida de seus habitantes. Baudelaire e Alan Poe, da mesma forma, fizeram dessas cidades o tema de seus poemas. No Brasil, a temática urbana teve grandes escritores, como Machado de

---

<sup>8</sup> MACEDO, Francisco Riopardense de *Porto Alegre: aspectos culturais*. 1982.

<sup>9</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997.

Assis, Lima Barreto, Aloísio Azevedo entre outros que, no final do século XIX e início do XX, debruçaram-se sobre o Rio de Janeiro. No Rio Grande do Sul o romance urbano passa a ter representatividade a partir da década de 1930, com as obras de autores como Érico Veríssimo e Dyonélio Machado, cujos romances situaram-se em Porto Alegre.

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

As considerações finais da tese apresentam uma síntese do estudo, dos principais “achados” da pesquisa, e também uma breve reflexão sobre a importância de ampliar, do ponto de vista da sociologia urbana, os estudos sobre as relações de sociabilidade no transporte coletivo atualmente.

Por último, foram anexados alguns escritos curiosos produzidos sobre os bondes e as viagens. O primeiro deles é um **“Dicionário do bonde”**, no qual podem ser encontradas expressões que viraram de uso popular, como por exemplo, “andar na linha” (do bonde), que significava ser correto e sincero nos negócios, “comprar um bonde”, queria dizer cair no conto do vigário ou fazer um mau negócio, “pegar o bonde andando”, utilizada até os dias atuais, significando entrar no meio de uma situação ou conversa em andamento, assim como “perder o bonde da história”, significa perder-se no contexto de algo, entre outras expressões curiosas.

No anexo denominado **“Tipos de bondes”** são apresentados os apelidos graciosos que foram dados aos bondes dependendo de suas características, como bonde Caradura ou Taioba, apelido dos antigos bondes a tração animal atrelados ao bonde principal utilizados para as pessoas levarem grandes volumes. Como o valor da passagem era menor, viraram uma opção de transporte barato, mas que também era usado por quem

tinha mais dinheiro. Daí a “caradura”. Outro apelido curioso foi o do bonde de Ceroulas, dado pelos cariocas ao bonde de gala, que era forrado com um brim branco para uso em eventos sociais. Havia também o bonde dos Mortos (funerário), em cujo carro principal viajavam os parentes e, no reboque, o morto. O bonde do Correio era um carro de serviços que carregava carne ou fazia manutenção nas linhas elétricas. Havia também outros apelidos curiosos como bonde Camarão, pela sua cor vermelha, ou bonde Chopp Duplo, por possuir dois andares.

Em “**Curiosidades sobre os bondes**” são apresentadas algumas propagandas que eram veiculadas nos bondes principalmente a partir da década de 1910. As indústrias farmacêuticas eram as que mais anunciavam, sendo a mais conhecida de todas a propaganda do Rum Creosotado, divulgado tanto nas paredes dos veículos, como em cartazes exteriores.

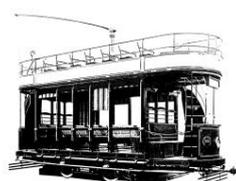
Um anexo interessante é “**As instruções**” de Machado de Assis. Preocupado com a falta de educação dentro dos coletivos, o autor achou por bem estabelecer algumas regras para disciplinar a convivência nos bondes. Considerando-o um meio de transporte democrático, Machado entendia que seu uso não podia ser deixado ao puro capricho dos passageiros e assim escreveu 10 artigos tratando de questões como pessoas encatarradas que só podiam entrar no coletivo com a condição de não tossirem mais de três vezes no período de uma hora, e no caso de pigarro, quatro; a posição das pernas, que deviam ser colocadas de modo a não constranger os passageiros do mesmo banco. As pernas abertas não eram proibidas, entretanto, deveriam o passageiro deveria pagar os outros lugares e fazer com que fossem ocupados por meninas pobres ou viúvas desvalidas mediante uma pequena gratificação. Outra regra tratava da leitura dos jornais, hábito que o passageiro deveria realizar com todo o cuidado ao abrir a folha que estivesse lendo, de modo a não roçar nos vizinhos, nem encostá-la no passageiro da frente.

O último anexo apresenta um conto intitulado "A última viagem do bonde gaiola" escrito por Clovis Milton Duval Wanmacher, morador de Porto Alegre, que descreve as aventuras de sua última viagem de bonde pelo centro da cidade em 1970.

## PARTE I

### MODERNIDADE, TRANSPORTE E SOCIABILIDADE

#### UM PROBLEMA DE PESQUISA



Assim como aquilo que se pode chamar de impulso artístico retira as formas da totalidade de coisas que lhe aparecem, configurando-as em uma imagem específica e correspondente a esse impulso, o “impulso da sociabilidade”, em sua pura efetividade, se desvincula das realidades da vida social e do mero processo de socialização como valor e como felicidade, e constitui assim o que chamamos de “sociabilidade” em sentido rigoroso.<sup>10</sup>

## CAPÍTULO 1. A SOCIABILIDADE COMO OBJETO DE INVESTIGAÇÃO NA CIDADE MODERNA

Este capítulo apresenta a discussão teórico-conceitual acerca do objeto de estudo da tese: os bondes e o desenvolvimento da sociabilidade na cidade moderna. Em **Os bondes e a ampliação da sociabilidade** é apresentado o problema de pesquisa, desenvolvida a ideia central da tese, a hipótese que norteou a investigação, as categorias teórico-analíticas que permearam a análise dos relatos históricos e empíricos, bem como, os objetivos do estudo. Em **Representação e imaginário coletivo como recursos analíticos** é apresentado o referencial teórico e os procedimentos metodológicos adotados durante a investigação. Discute-se a relação entre as formulações da história cultural e as ciências sociais, especialmente a antropologia por ter o conceito de cultura como cerne do seu objeto de estudo, destacando a importância do desenvolvimento de análises a partir das representações presentes no imaginário coletivo sobre a cidade e seus espaços físicos e sociais construído numa determinada época.

### 1.1 Os bondes e a ampliação das sociabilidades públicas

Cloé, uma das cidades invisíveis imaginadas por Ítalo Calvino, é um lugar onde *as pessoas que passam pelas ruas não se reconhecem. Quando se veem, imaginam mil coisas a respeito*

---

<sup>10</sup> SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. 2006. p 64.

*umas das outras, os encontros que poderiam ocorrer entre elas, as conversas, as surpresas, as carícias, as mordidas.*<sup>11</sup> Ao descrevê-la, o autor resgata um tema recorrente na literatura sobre cidades, que é o da experiência urbana. Na cidade grande o indivíduo experimenta ao mesmo tempo um sentimento de liberdade e um sentimento de solidão, fortalecido muitas vezes por esses “quase” encontros. Isto gera um sentimento ambíguo alimentado pelo anonimato que liberta e a ampliação das possibilidades de encontros.

Essa ambiguidade existente nas grandes cidades possibilita que nos encontros ocasionais como ocorriam, por exemplo, na espera dos bondes, as diferentes interações entre seus habitantes e destes com o espaço urbano fossem aguçadas pela imaginação, quase como um ensaio do que poderia ocorrer na realidade. E, ao ensaiar, o indivíduo idealiza possibilidades concretas, e ao idealizar possibilidades, percorre caminhos mentais que podem favorecer o exercício da sociabilidade. Isto ocorre em parte porque no espaço físico das grandes cidades, as relações de troca, de trabalho, de vizinhança, de afetividades, de construção dos saberes, se transformam e essas mudanças passam a requerer também um exercício permanente de construção da individualidade.

Investigar essa complexidade em que se transformou o espaço urbano a partir da modernização das cidades requer estudar as práticas sociais também como um esforço subjetivo de indivíduos em fazer parte desse processo de modernização, e encontrar o seu lugar no meio desse aglomerado de gente, massa e energia. Neste sentido é importante destacar a visão urbanística desse processo de abstração quando o espaço concreto e a subjetividade são apresentados como dimensões conjuntas da cidade.

Assim,

na leitura urbanística, é necessário não só perceber a forma, entender seu conteúdo, como associar e desvendar as formas de pensamento que estão por trás de suas representações, (...) é preciso ver forma, conteúdo e pensamento no texto da cidade.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. 1990, p. 51.

<sup>12</sup> SOUZA, Célia Ferraz de. Construindo o espaço da representação: ou o urbanismo de representação. In: SOUZA, Célia Ferraz de. PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. 2008, p. 109.

O estudo das cidades envolve, portanto, a compreensão das mudanças pelas quais elas passam e da relação dessas mudanças com as transformações de dimensões da vida social, muitas vezes despercebidas, mas que aos poucos vão conformando novas formas de relacionamentos e, numa relação dialética entre indivíduo e espaço, conformando novos lugares de sociabilidades. Por isso compreender as mudanças que ocorrem numa cidade é um estudo rico, complexo e difícil, pois requer captar a totalidade da mesma a partir de uma espécie de caleidoscópio, pelo qual podem ser observados os diversos aspectos que a compõem, dos objetos físicos à elaboração conceitual. Ginzburg se utiliza de Freud ao buscar sintetizar o trabalho de pesquisa da cidade, relacionando-o ao do psicanalista ao *penetrar em coisas concretas e ocultas através de elementos pouco notados ou despercebidos dos detritos ou “refugos” da nossa observação.*<sup>13</sup>

Observar a cidade e compreendê-la a partir de suas representações especialmente quando esta passa por mudanças significativas é, segundo Harvey, uma tarefa intimidante.<sup>14</sup> Poder-se-ia dizer assustadora, mas, ao mesmo tempo em que assusta, surpreende e desafia o pesquisador. Talvez porque o mais difícil seja justamente captar o momento da mudança, a transformação, muitas vezes lenta em alguns aspectos e extremamente veloz em outros. Talvez seja o que Baudelaire tenta expressar ao pensar no sentimento da criança perante a descoberta do mundo: *Para a criança, cega por mapas e estampas, o universo é vasto como o seu desejo. Ah! Como é grande o mundo visto à luz das lâmpadas. E pequeno, ao lembrá-lo, o mundo que não vejo!*<sup>15</sup>

Em alguma medida é também o que sente Naziazeno, personagem criado por Dyonélio Machado no romance *Os Ratos*.<sup>16</sup> Neste romance, Machado conta um dia na vida desse funcionário público de minguado salário, que pela manhã discute com o leiteiro o atraso no pagamento do leite do mês. Sem dinheiro e ameaçado de corte de fornecimento para sua família, o personagem vive sua odisseia: 24 horas em busca de dinheiro. Nesse dia e noite, Naziazeno percorre vários locais da cidade, estabelece relações com pessoas

---

<sup>13</sup> FREUD, Sigmund. O Moisés de Michelângelo (1914) apud GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. 1989, p. 147.

<sup>14</sup> HARVEY, David. *Paris: capital da modernidade*. 2015, p. 34.

<sup>15</sup> BAUDELAIRE, Charles. *A viagem*. In: O' HARA, J. D. *Poesia*. 1978.

<sup>16</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980.

próximas e distantes, e, ao pensar sobre seus problemas, pensa sobre si, sobre os outros e sobre os espaços concretos que acompanham sua jornada, o arrabalde, o bonde e o centro. Nesse pensar sobre o mundo, experimenta um tipo de deslumbramento, especialmente no centro da cidade, ao perceber como as pessoas “viviam” o centro, diferentemente dele que estava preocupado com questões econômicas que o impediam de sentir-se leve para esse viver. Este romance, escrito em 1935, embora não seja explicitado, é ambientado na cidade de Porto Alegre nessa década.<sup>17</sup>

Entre o arrabalde e o centro diferentes imagens da cidade passeiam junto com o personagem nas suas viagens de bonde, mas também em suas caminhadas pela área central e seu entorno em busca de dinheiro. Numa dessas caminhadas anda pela Av. Independência, área nobre da cidade na época. Faz esse trajeto para tentar socorrer-se com o corretor Andrade que mora na Rua Coronel Carvalho, uma travessa da Independência.<sup>18</sup>

Museu Memória Carris



Figura 1. Bondes na Av. Independência em 1925. À direita está a Igreja Nossa Sra. Da Conceição e a Beneficência Portuguesa. Esta avenida era conhecida como a antiga Estrada da Pedreira ou dos Moinhos e ligava o centro da cidade ao Arraial São Manoel. Teve seu nome alterado para Av. Independência em 1857. Entre 1900 e 1930

<sup>17</sup> Para uma análise aprofundada sobre este assunto ver: CRUZ, Cláudio. *Literatura e Cidade Moderna: Porto Alegre 1935. 1994.*

<sup>18</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p. 53.

se consolidou como lugar de moradias burguesas, seus palacetes expressam até os dias atuais um momento de prosperidade do comércio e da indústria da cidade.<sup>19</sup>

Por ela circularam os bondes números 36 e 37 da Companhia Carris Urbanos de Porto Alegre, que atendia também Floresta e Partenon e cujo fim de linha era na Praça Senador Florêncio, atual Praça da Alfândega. Como os bondes da empresa Carris Urbanos eram menores foram apelidados de *caixa de fósforo*, pois transportavam de 20 a 30 pessoas, quando havia bondes que levavam até 60 passageiros.<sup>20</sup>

A descrição desse dia na vida de Naziazeno e a percepção dos lugares pelos quais andou, suscita a pensar que ele vivia de alguma forma a “experiência moderna” no sentido que Berman atribuiu para esse termo. Um homem simples enfrentando sua condição econômica e, ao mesmo tempo, a *Necessidade, a Pobreza, a Culpa e a Ansiedade* o atormentavam.<sup>21</sup> Naziazeno se move em alguma medida a partir de sua condição social, mas também a partir das relações que vai estabelecendo com os outros ao longo de sua jornada. Vive as adversidades da vida numa metrópole, pois, segundo Martins,

O homem comum tem que descobrir e inventar caminhos para superá-las. A modernidade se instaura quando o conflito se torna cotidiano e se dissemina, sobretudo sob a forma de conflito cultural, de disputa entre valores sociais, de permanente proposição da necessidade de optar entre isto ou aquilo, entre o novo e o fugaz, de um lado, e o costumeiro e tradicional, de outro.<sup>22</sup>

Dentre os desafios colocados para o homem está o fato de que a cidade grande possibilita o encontro, o estar com outros, defrontar-se e descobrir o outro. Diferentemente das cidades pequenas, o desenvolvimento da “habilidade do social” marca a inserção do indivíduo no espaço das grandes cidades da mesma forma que delinea a sua modernidade. Mas essa sociabilidade, ao mesmo tempo em que possibilita uma proximidade maior entre os indivíduos, necessita também de um desprendimento

---

<sup>19</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia Histórico*. 1988.

<sup>20</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

<sup>21</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007, p. 89.

<sup>22</sup> MARTINS, José de Souza. *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. 2013, p. 20.

por parte do mesmo de algumas dimensões concretas da vida social, obrigando-o a lançar-se no que Simmel denomina “impulso de sociabilidade”.<sup>23</sup>

Na cidade imaginada por Calvino os habitantes não conhecem uns aos outros, mas num plano subjetivo, se relacionam a partir da imaginação, fazendo conjecturas sobre os outros, o que fazem e pensam, que tipo de relações poderiam existir se houvesse um encontro. Estudar as cidades e suas intrincadas teias de relações requer um processo de abstração semelhante ao dos habitantes de Cloé, indo além do que os aspectos formais da cidade estão informando, do que os dados estão demonstrando, do que se apresenta fácil ao olhar do observador. A investigação sobre o urbano requer, assim, observar como a cidade praticada se insinua na cidade planejada e visível.

Um dos espaços da “cidade visível” que cotidianamente provoca encontros entre as pessoas é o transporte coletivo. Do ponto de vista histórico, pode-se afirmar que os bondes representaram o primeiro tipo de transporte coletivo a circular pelas cidades brasileiras. Circularam entre 1870 e 1970, marcando um momento significativo do crescimento das cidades, uma vez que no processo de expansão das mesmas, constituíram-se num dos principais elementos de integração dos diferentes espaços físicos que estavam se formando. Mas não somente, os bondes tiveram também um importante papel no que tange o desenvolvimento das relações sociais.

### **1.1.1 Ideia central da tese**

A tese desenvolvida neste estudo é a de que os bondes, enquanto meio de transporte, contribuíram para a inserção do indivíduo na cidade moderna uma vez que se constituíram como um “espaço de passagem” da cidade pequena para a cidade grande, a metrópole moderna. Este “espaço de passagem” está relacionado ao bonde como um lugar no qual se desenvolviam cotidianamente relações de sociabilidade, uma vez que na condução da casa ao meio urbano – o centro propriamente dito - e no retorno deste trajeto, as pessoas permaneciam por horas juntas, às vezes quietas olhando-se, em outros momentos conversando.

---

<sup>23</sup> SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. 2006.

Nos bondes, da mesma forma que em outros lugares públicos, de alguma forma desenvolviam-se como seres que passavam a co-habitar espaços que requeriam deles uma habilidade maior para viver em sociedade. A riqueza dos bondes reside justamente no fato de que sua contribuição para a inserção do indivíduo na cidade moderna está relacionada tanto a uma dimensão física, quanto social, sendo que as duas juntas estão vinculadas a um processo de individualização crescente por parte do indivíduo como será argumentado ao longo da tese.

Do ponto de vista físico, os bondes integraram diferentes espaços da cidade, contribuindo não somente para sua expansão, mas também ampliando a mobilidade das pessoas que moravam em locais afastados do centro, ou mesmo no seu entorno próximo. Na passagem de um local ao outro, os bondes possibilitaram que o indivíduo experimentasse novas formas de contato ou de associação características de uma cidade que aos poucos estava se modernizando. Essa perspectiva está relacionada ao pensamento de Robert Park sobre o papel dos transportes na mobilização do homem individual. Segundo Park, essa passagem rápida de um lugar a outro acaba suscitando um tipo de distanciamento do indivíduo em relação aos outros, o que também contribui com seu processo de individualização.<sup>24</sup>

A dimensão social está relacionada ao desenvolvimento da sociabilidade na concepção de Georg Simmel. Durante as viagens de bonde, ocorria uma proximidade física maior, mas ao mesmo tempo, como forma de se preservar, o indivíduo desenvolvia um distanciamento psíquico, manifestado na atitude de reserva que, numa perspectiva moderna, faz parte das relações que se estabelecem no espaço público. Esse movimento de aproximação, distanciamento e reserva é chave para o desenvolvimento da “habilidade do social”, da sociabilidade, na perspectiva de Simmel.<sup>25</sup>

Mas a sociabilidade não se desenvolvia apenas no interior dos bondes, também em relação ao espaço exterior havia um contato mais próximo com as pessoas que caminhavam ou se assomavam às janelas para ver o bonde passar rente às suas calçadas. Como pode ser observado na Figura 2, no início da circulação dos bondes, as aberturas

---

<sup>24</sup> PARK, Robert. *A Cidade*. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976.

<sup>25</sup> SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. 2006.

laterais permitiam subir e descer praticamente em qualquer lugar, depois as janelas grandes e abertas, possibilitavam também que o passageiro estivesse mais próximo do espaço físico da cidade, conhecendo e se apropriando dos diferentes espaços em transformação.

*Museu Memória Carris*



Figura 2. Bonde circulando na Rua Marechal Floriano em 1910.

Com o passar dos anos, os modelos de bondes foram se alterando. Alguns, como o bonde gaiola por exemplo, era todo fechado e as janelas gradeadas. Apesar disso, a proximidade com o espaço exterior durante as viagens ainda estava bastante presente. Mesmo sendo proibido, muito passageiros viajavam pendurados nos estribos dos bondes e assim podiam descer e subir em qualquer lugar. Essa prática, que pode ser observada na Figura 3, era denominada “pongar” (e despongar) e significava subir (ou descer) do bonde sem que este parasse. Um relato interessante sobre essa prática é o de Flora Weissid, lembrando seus 10 anos de idade:

Em 1923 nós morávamos na Rua da Praia e eu ia visitar uma tia no Bom Fim, apanhei o bonde Escola na Praça 15 de Novembro. Entrava na Otávio Rocha e subia para a Independência. Como a energia elétrica não era suficiente e tinha pouca força para fazer o bonde subir a lomba, ele ia bem devagar. Eu, sentada no comboio, que era um bonde aberto dos lados e com estribos nas laterais. Muito moleca, com o bonde andando,

eu pulava do bonde e subia a lomba correndo para chegar na frente do veículo e subir com o veículo em movimento.<sup>26</sup>

Museu Memória Carris

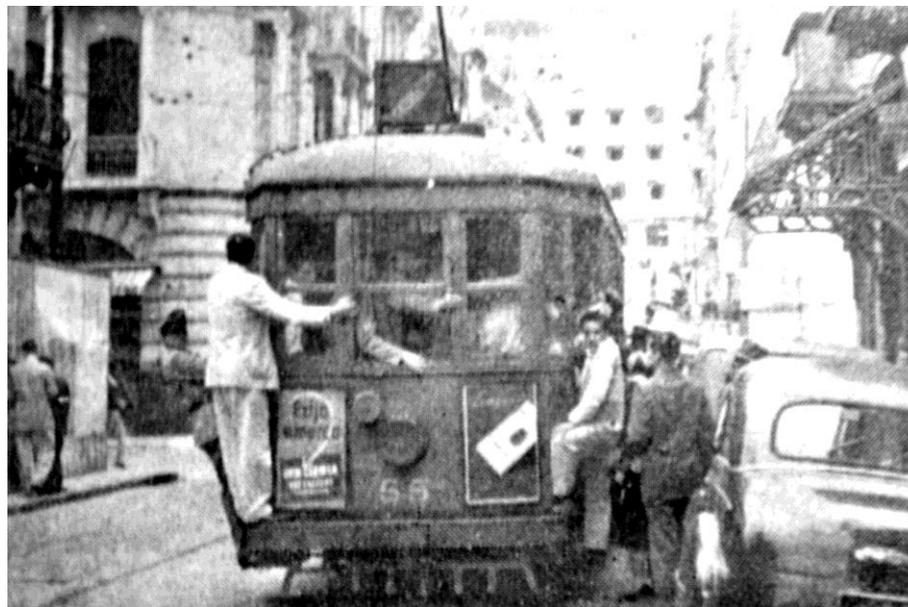


Figura 3. Passageiros “pongando” em bonde da linha Partenon em Porto Alegre na década de 1930.

Além das dimensões físicas e sociais apresentadas acima, a importância dos bondes no processo de modernização das cidades e na inserção do indivíduo na cidade moderna está relacionada também à construção de uma visão sobre os transportes de maneira geral e dos coletivos de forma particular como artefatos que representaram um ideário de modernidade para as cidades e suas gentes, criando toda uma rede técnica para sua expansão. Juntamente com o ideário moderno do artefato técnico, constituíram-se como espaços nos quais os princípios norteadores do processo civilizatório moderno e inerentes à individualização do homem na perspectiva de Rouanet<sup>27</sup> podem se desenvolver. São eles: 1) o *princípio da universalidade*, segundo o qual os direitos humanos são estendidos a todos, independentemente de raça, religião, classe etc.; 2) o *princípio da individualidade*, que implica em reconhecer que as pessoas, antes de serem

<sup>26</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002, p. 90.

<sup>27</sup> ROUANET, Sérgio Paulo. *Mal-estar na modernidade: ensaios*. 1993.

parte de uma coletividade, são seres concretos com possibilidade de individualização crescente; e 3) o *princípio da autonomia*, segundo o qual todos os seres humanos estão aptos a pensarem por si mesmo, não podendo ser tutelados nem ideologicamente, nem em suas ações.

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

Ao mesmo tempo, em relação a si, a pessoa tem mais condições de perceber-se como um indivíduo, com suas características próprias e independentes do lugar que ocupa na hierarquia social. Este exercício contribui para desenvolver o princípio da individualidade. Por último, o princípio da autonomia, que é perceptível no fato de que, ao estarem num transporte coletivo, os indivíduos talvez desenvolvam uma maior autonomia em relação ao poder simbólico que é atribuído ao automóvel na sociedade brasileira, e dessa forma possam fazer escolhas mais conscientes em relação à forma como vão se deslocar.

Nesta tese buscou-se demonstrar que os bondes representaram um ideal de modernidade, tanto do ponto de vista social como foi apresentado acima, como material. Representaram a modernização da cidade porque encurtavam viagens e possibilitavam o transporte para um número maior de pessoas, acelerando o tempo num determinado espaço. Os trilhos pelos quais trafegavam simbolizavam o moderno pelo uso do ferro na sua construção e, em seguida, pelo uso de energia elétrica. Em Porto Alegre antes de 1873, os bondes trafegavam em trilhos de madeira e, antes de 1908, eram puxados por

animais. Os trilhos também representaram um caminho pré-estabelecido pelo qual homens e mulheres saíam diariamente de suas casas, na maioria das vezes de locais afastados do núcleo urbano, para defrontar-se com um espaço muitas vezes hostil, que estava começando a se urbanizar.

Considerando tudo o que implicou as transformações que o processo de modernização impingiu na sociedade do ponto de vista material e econômico, mas também como o desenvolvimento de uma modernidade que incluiu aspectos culturais, filosóficos, sociais e políticos relacionados ao desenvolvimento da individualização crescente e do desenvolvimento do pensamento e da reflexão por parte do ser humano, as questões que nortearam a elaboração desta tese foram:

1. Em que sentido os bondes impactaram no crescimento da cidade?
2. Que tipo de experiência/ vivência os bondes possibilitaram?
3. De que forma os bondes permitem pensar a relação indivíduo-espaço?

### **1.1.2 Objetivos**

Para responder a estas questões foram traçados os seguintes objetivos:

1. Compreender o papel dos bondes como elemento estruturador da cidade.
2. Analisar as sociabilidades que eram produzidas no interior dos bondes.
3. Discutir a relação do indivíduo com o espaço da cidade a partir das viagens de bonde.

### **1.1.3 Hipótese norteadora da investigação**

A hipótese que norteou o estudo é que, por serem os bondes um elemento de ligação, um elo entre a casa, o bairro - espaços próximos, de uso público, mas com elementos de apropriação privada, onde se desenvolviam sociabilidades próximas - e o centro - a cidade propriamente dita, que no imaginário dos habitantes é moderna, marcada pela impessoalidade e pelas relações de sociabilidades distanciadas, este meio de transporte representou, enquanto espaço concreto e social, uma espécie de segurança ontológica

para um indivíduo que começava a se modernizar num espaço que também passava por transformações significativas.

Entende-se que essa segurança estava relacionada inclusive às próprias características dos bondes. Suas linhas fixas, com os caminhos pré-definidos percorridos em trilhos, a velocidade baixa (em torno de 15km/h<sup>28</sup>), são elementos que permitiam que nas viagens as diferentes imagens da cidade fossem alternando-se lentamente, quase como um convite ao espetáculo de sua transformação.

Atualmente o transporte coletivo por ônibus também aparece no imaginário dos habitantes das cidades como o meio mais seguro de transporte. Entretanto, sob os trilhos, os bondes podiam dar mais segurança do ponto de vista do percurso a ser percorrido, pois além de terem seus traçados pré-definidos, a aderência aos trilhos contribuía para o desenvolvimento de um sentimento que ia além da segurança viária. Talvez o contato com o mundo exterior, possibilitado inclusive pela velocidade baixa com que circulavam os bondes, tivesse o efeito de acalmar os passageiros.

Os passageiros sabiam por onde seriam levados, qual caminho seria seguido, por quais lugares passaria, e provavelmente também sabiam que pessoas poderiam encontrariam durante o trajeto. Embora os descarrilamentos fossem frequentes, necessariamente o bonde teria que seguir pelo mesmo caminho assim que fosse colocado nos trilhos. Como dizia um antigo passageiro de bonde, sobre esse período: *era um tempo em que a cidade era uma Porto mais Alegre, menos agitada, mais contente e romântica, e que raramente saía dos trilhos.*<sup>29</sup>

## **1.2 Representação e imaginário coletivo como recursos analíticos**

Partindo da relação entre as ciências sociais e a história, entende-se que aproximar-se do conceito de sociabilidade numa perspectiva histórico-cultural implica em considerar o conceito de cultura a partir de uma abordagem antropológica. Pode-se considerar que existem três perspectivas de construção do objeto de pesquisa para a antropologia: a

---

<sup>28</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002, p. 45.

<sup>29</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002, p. 19.

primeira seria abordar a cultura numa perspectiva científica com o intuito de criar leis gerais para o desenvolvimento cultural dos povos; na segunda ocorre uma ênfase no método etnográfico, através do registro sistemático e profundo das formas de organização cultural de diferentes povos; e a terceira, denominada “em perspectiva”, contempla o desenvolvimento do “olhar antropológico” por excelência, relacionado com a interpretação dos sentidos.

Neste estudo interessa particularmente essa terceira perspectiva de aproximação com o objeto, a do “olhar”, pois o desenvolvimento do “olhar” possibilita, conforme Geertz,<sup>30</sup> desvendar os dramas sociais como “poemas” do sentido da ação. Essa é a tarefa mais importante da antropologia em sua perspectiva, uma vez que descobrir os sentidos das interpretações é compreender o significado da ação para o indivíduo. A preocupação é com o significado dado pelo próprio indivíduo, o sentido presente na ação da palavra ou das imagens, do que é dito ou representado. Este seria para Geertz o segundo olhar, aquele que deve ser confrontado com o contexto.

A teoria interpretativista da antropologia parte da perspectiva hermenêutica desenvolvida por Ricoeur<sup>31</sup> para o qual a ação está relacionada à experiência, e a narrativa à linguagem, sendo a ação humana apenas uma interpretação. Outro ponto de partida é a perspectiva compreensiva desenvolvida por Weber<sup>32</sup> ao qual interessava saber o sentido da ação atribuído pelo próprio agente. O sentido ao qual ele se refere é subjetivamente visado pelo agente e não objetivamente “correto” ou definido como “verdadeiro”. Interpretar as ações é, então, para Geertz,<sup>33</sup> fazer uma “descrição densa” do que está sendo observado, fazer a inscrição do significado da ação no seu contexto.

A cultura pensada dessa forma passa a ser um texto, ou contexto, no qual as frases são as ações humanas, sendo elas também representações. Nesse sentido, as ações, uma vez que são representações, já contém aspectos de significados. O conceito de cultura na perspectiva da antropologia interpretativista é importante para mostrar como a história

---

<sup>30</sup> GEERTZ, Clifford. *O saber local: novos ensaios em antropologia interpretativista*. 1997.

<sup>31</sup> RICOEUR, Paul. *Tempo e Narrativa 1*. 2010.

<sup>32</sup> WEBER, Max. *Sociologia*. Organizador: Gabriel Cohn. 1982.

<sup>33</sup> GEERTZ, Clifford. *O saber local: novos ensaios em antropologia interpretativista*. 1997.

cultural possui uma relação intrínseca com esse “olhar” antropológico, uma vez que tem como foco as práticas sociais e seus significados, as representações e as diferentes narrativas, bem como a análise das mentalidades.

Segundo Burke,<sup>34</sup> as preocupações com o objeto de estudo da história cultural já estava presente em 1897, quando o historiador alemão Karl Lamprecht se perguntava o que seria a “história cultural”, como seria estabelecido um método de pesquisa, seria realizado a partir de “intuições”? A partir de pesquisas qualitativas ou quantitativas? A procura pelos significados teria como foco as práticas e as representações ou seria uma narrativa? Buscando responder a estas questões, Burke analisa que *o terreno comum dos historiadores culturais pode ser descrito como a preocupação com o simbólico e suas interpretações, uma vez que símbolos, conscientes ou não, podem ser encontrados em todos os lugares, da arte à vida cotidiana.*<sup>35</sup>

Estabelecendo uma relação entre a perspectiva da antropologia para Geertz, que entende a cultura como uma teia de significados socialmente definidos, e a questão dos símbolos expressos no cotidiano, Pesavento<sup>36</sup> afirma que *a cidade é o espaço por excelência para a construção destes significados, expressos em bens culturais.* Para a autora a tarefa do historiador seria a de *captar a pluralidade dos sentidos e resgatar a construção de significados que preside o que se chamaria a “representação do mundo”.*

Do ponto de vista das representações, um dos primeiros autores da sociologia que buscou compreender como o mundo social é interpretado pelos indivíduos foi Durkheim.<sup>37</sup> Entretanto o social para ele era tão forte que o que se formariam na consciência do indivíduo sobre o meio social seriam “representações coletivas”, construções históricas e sociais, que exercem um poder coercitivo sobre o comportamento dos indivíduos, distinguindo-se desta forma como um fato social. São dimensões externas, que estão na realidade social, existindo antes e depois do indivíduo.

---

<sup>34</sup> BURKE, Peter. *O que é História Cultural?* 2008.

<sup>35</sup> BURKE, Peter. *O que é História Cultural?* 2008, p. 10.

<sup>36</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito Além do espaço: por uma história cultural do urbano. *In: Estudos Históricos.* 1995, p. 280-281.

<sup>37</sup> DURKHEIM, Émile. *As regras do método sociológico.* 1978.

São modos de agir, pensar e sentir que existem fora das consciências individuais e que são construídos interiormente nos indivíduos a partir da força que as representações coletivas adquirem numa determinada sociedade e a partir de um processo educador.

As representações coletivas se constituem como representações mentais dos indivíduos das imagens observadas na realidade empírica, na qual as formas de organização social, que carregam em si uma ideologia implícita, se formam dentro do indivíduo e sustentam virtualmente o sistema social no qual está inserido. Por isso, considerar a força que as representações coletivas exercem sobre os indivíduos contribui para compreender como do ponto de vista histórico, social e cultural são construídas determinadas representações sobre o espaço urbano que perduram ao longo do tempo.

Partindo do conceito de representações coletivas, mas com a compreensão da relação dialética entre indivíduo e sociedade, a psicologia social desenvolveu o conceito de representações sociais, consideradas reflexos de algo que está além da expressão da consciência coletiva, relacionadas a um estado total de atenção e, por isso, construídas na interação entre indivíduos e destes com o espaço. São interpretações, pensamentos, modos de perceber a realidade, que podem ser traduzidos pelo que se conhece como senso comum, mas que são fundamentais para compreender as práticas sociais e as relações de sociabilidades desenvolvidas. Do ponto de vista das ciências sociais, entende-se que o conceito de representações sociais, uma vez que incorpora o indivíduo como aquele que elabora representações a partir de suas vivências cotidianas, contribui para compreender como se constrói o imaginário coletivo, uma vez que

a vida cotidiana apresenta-se como uma realidade interpretada pelos homens e subjetivamente dotada de sentido para eles, na medida em que forma um todo coerente. O mundo da vida cotidiana é, portanto, um mundo que se origina no pensamento e na ação dos homens comuns, sendo afirmado como real por eles.<sup>38</sup>

Essa realidade interpretada a partir da vivência cotidiana no espaço urbano, nas rotinas diárias, nos trajetos entre a casa e o trabalho, nas viagens de ônibus, trens e bondes, são

---

<sup>38</sup> BERGER, Peter; LUCKMANN, Thomas. *A construção social da realidade: tratado de sociologia do conhecimento*. 2013, p.35.

formas de interpretar o mundo que se materializam através da atribuição de sentido aos lugares e às pessoas. Essa sensibilidade, essa multiplicidade de interpretações, possíveis, em parte, por tudo que a modernidade acarretou no sentido de transformação do indivíduo, reforça a importância da cidade como o lugar do desenvolvimento da pluralidade de ideias. Neste sentido, para Souza e Pesavento,

através dos diversos olhares com que a sociedade a vê, das múltiplas opiniões que ocorrem no seu meio, dos vários conceitos e preconceitos que se estabelecem, dos símbolos que se criam, e também por ser o 'locus' do poder, é que a cidade é a projeção no espaço físico do *imaginário social*.<sup>39</sup>

A cidade é assim um constructo social, não existe a não ser pelo sentido que os homens dão aos seus traçados, aos seus prédios, a suas movimentações, relações, enfim, a sua experiência no espaço urbano. Analisar esse sentido, reconstruir esse imaginário permite, nas palavras de Pesavento: *inventar o passado*.<sup>40</sup> Por isso as diferentes reconstruções interpretativas das cidades são sempre invenções de um espaço num determinado tempo. Além disso, são *invenções* que também partem de um sistema de representações sociais do próprio pesquisador que precisa ater-se a um número limitado de aspectos, que como analisa Braudel, são muitos e diversificados:

como a própria vida, a história se nos aparece como um espetáculo fugidio, movediço, feito do entrelaçamento de problemas inextricavelmente misturados e que pode tomar, alternadamente, cem aspectos diversos e contraditórios.<sup>41</sup>

É um presente olhando para um passado na busca de compreendê-lo no seu tempo e não simplesmente a partir do tempo presente. Portanto pesquisar sobre o passado é uma busca pelo significado atribuído por homens e mulheres às suas experiências no tempo no qual viveram. Esse significado é possível de ser resgatado a partir da análise do

---

<sup>39</sup> SOUZA, Célia Ferraz de. Construindo o espaço da representação: ou o urbanismo de representação. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. 2008, p.109.

<sup>40</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória, História e Cidade: Lugares no Tempo, Momentos no Espaço*. 2002.

<sup>41</sup> FERNAND, Braudel. *Escritos sobre a história*. 2014, p. 22.

imaginário social que aparece representado de diferentes formas no tempo e espaço. Estudar a cidade a partir do imaginário social é considerar que

a cidade é um lugar no tempo, na medida em que é um espaço com reconhecimento e significação estabelecidos na temporalidade; ela é um momento no espaço, pois expõe um tempo materializado. Todavia, pensar a dimensão espaço/temporal a partir das representações construídas pela história e pela memória, acarreta que sempre tenhamos no horizonte do objeto da representação algo que se passou por fora da experiência do vivido e do observável.<sup>42</sup>

Pensar sobre o não observável é preocupar-se menos com a anunciação ou descobertas de verdades absolutas sobre a cidade e seus espaços, seus moradores e suas percepções, e mais com *admitir que as fontes são marcos indiciários daquilo que teria acontecido um dia e com as quais o historiador constrói uma versão.*<sup>43</sup> Por isso a literatura é uma das ricas fontes a partir das quais pode-se apreender essas percepções, uma vez que os escritores, muitas vezes ao construir versões sobre os fatos, acabam atribuindo diferentes significados ao passado a partir de suas representações.

---

<sup>42</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória, História e Cidade: Lugares no Tempo, Momentos no Espaço*. 2002, p. 3.

<sup>43</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. A cidade maldita. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs.) *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. 2008, p. 27.

### 1.2.1 Esquema conceitual da tese

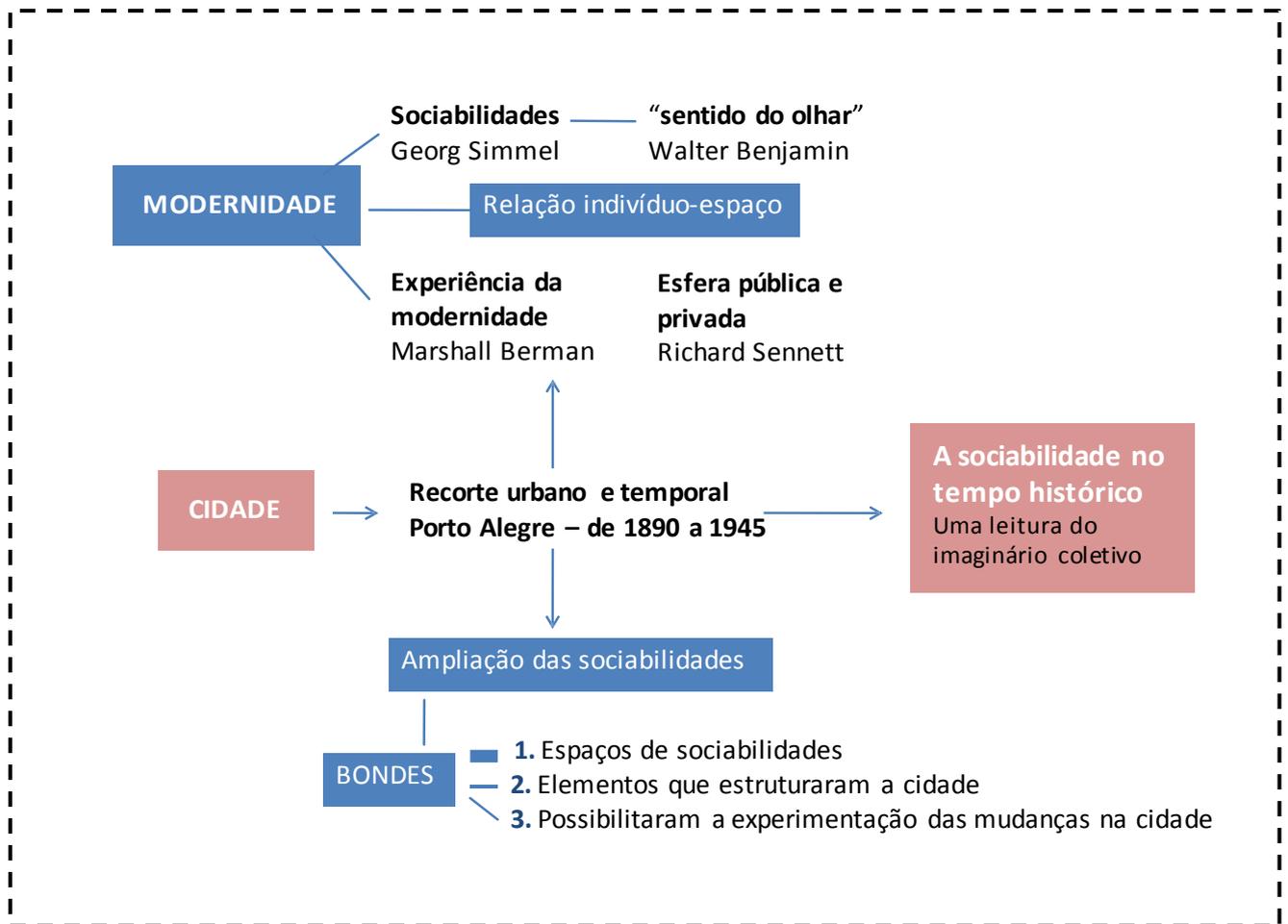


Figura 4. Esquema teórico-conceitual da tese

### 1.2.2 Procedimentos metodológicos da investigação

Do ponto de vista metodológico este estudo define-se como uma pesquisa bibliográfica com a aplicação de um método qualitativo de análise na perspectiva de investigação desenvolvida pela história cultural. A discussão acerca do método na história cultural é um tanto complexa e controversa, uma vez que alguns autores defendem que em vez de um método, o interessante, o que enriquece o estudo da história, é desenvolver estratégias alternativas às desenvolvidas pela história social ou econômica, que apresentam uma visão um tanto totalizadora dos fatos, trazendo elementos do cotidiano, da cultura, para contar a história. Estratégias que, em vez de contemplar uma visão de “fora” dos processos, venha de “dentro”, do imaginário, das representações, dos

sentimentos que ficaram ocultos nas visões deterministas da história, aqueles pedacinhos que, quando se consegue acessar, representam o que Carlo Ginzburg denominou de indícios de uma micro-história.<sup>44</sup>

O material coletado para análise está baseado em fontes bibliográficas sobre a história do transporte coletivo por bondes, tendo como horizonte o recorte histórico da cidade de Porto Alegre de 1890 a 1945. Foram estudados relatórios oficiais do município de Porto Alegre, obras literárias, fontes hemerográficas, mapas, imagens e fotografias da cidade que possibilitaram realizar uma leitura de qual era o imaginário dos habitantes em relação à modernização da cidade. Como forma de organizar esse material foi elaborada uma linha do tempo que abrangeu o período anterior ao do objeto da tese, tendo início em 1859, data da implantação do primeiro transporte coletivo urbano no Brasil, e finalizando em 1970, data em que circulou o último bonde em Porto Alegre. Nessa linha do tempo foram colocados todos os dados coletados sobre o transporte de Porto Alegre, bem como, dados referentes à estrutura viária e os espaços de circulação.

Na seleção de imagens foram consideradas aquelas que, além de retratarem situações sociais no transporte, podia-se perceber que expressavam, em alguma medida, a defesa de um projeto de modernização da cidade, no qual estavam representadas as ideias referentes a um projeto de circulação, transporte e utilização dos espaços públicos. Foram analisadas mais de 400 fotografias do período estudado e selecionadas pouco mais de 60, nas quais além das questões acima, também foi considerada a veracidade das fontes.

Sobre a natureza das narrativas dos autores selecionados, o objetivo foi captar o imaginário social sobre a cidade analisando obras literárias de autores como Érico Veríssimo, Dyonélio Machado, Mário Totta, Paulino Azurenha, Souza Lobo, Rafael Guimaraens e Telmo Vergara, que ambientaram suas histórias em Porto Alegre. Foi muito difícil conseguir abarcar todos os autores que tiveram a cidade de Porto Alegre como cenário de suas produções, por isso, foram selecionados aqueles em cujos escritos estava

---

<sup>44</sup>GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. 1989.

presente um sentido atribuído pela sociedade às relações de sociabilidade no período estudado.

Como forma de organizar as ideias a serem desenvolvidas na tese, inicialmente buscou-se a apropriação conceitual do objeto de estudo: a modernidade, os bondes e a sociabilidade na cidade moderna. Paralelo ao estudo conceitual foi realizada a pesquisa sobre o desenvolvimento urbano das cidades brasileiras, mais especificamente Porto Alegre, e a relação existente com o desenvolvimento na área de transportes. Esta primeira parte, juntamente com o contato com as fontes, a coleta dos dados, sua organização e a caracterização dos conceitos que seriam trabalhados na análise, foi desenvolvida durante os dois primeiros anos do doutorado.

Nos dois anos seguintes foi realizada a análise. A escrita da tese foi sendo aos poucos adensada, amadurecida. Em nenhum momento, até o final da escrita, a questão do desenvolvimento da sociabilidade e sua relação com a individualização crescente na modernidade deixou de representar um desafio neste estudo. Isto possibilitou retornar várias e várias vezes à ideia central da tese, buscando formulá-la melhor, estabelecendo uma relação mais coerente e clara com a hipótese e os objetivos da pesquisa.

### 1.2.3 Macro-etapas desenvolvidas no estudo

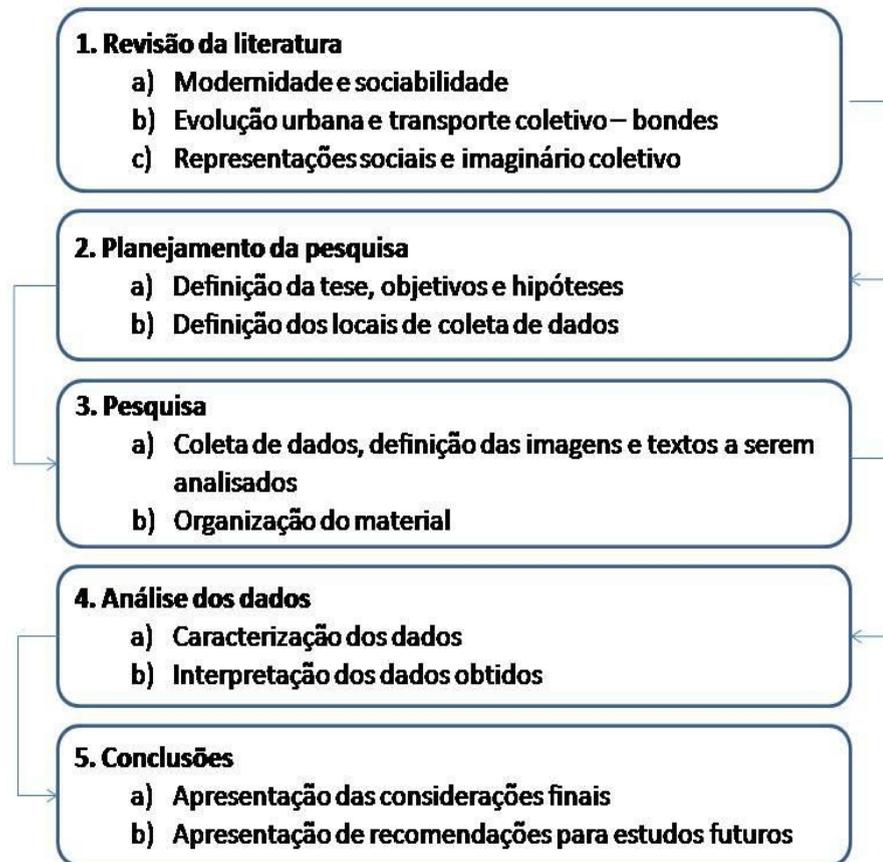


Figura 5. Macroetapas da pesquisa

A rua criou um tipo universal, tipo que vive em cada aspecto urbano, em cada detalhe, em cada praça, tipo diabólico que tem dos gnomos e dos silfos das florestas, tipo proteiforme, feito de risos e de lágrimas, de patifarias e de crimes irresponsáveis, de abandono e de inédita filosofia (...).<sup>45</sup>

Contudo, mesmo quando fere (...), a Nevski serve como o meio através do qual essa ferida pode ser curada: mesmo quando o desumaniza – reduzindo-o a uma enguia, a uma mosca, a um espaço vazio –, ela lhe dá os meios para se transformar em homem, um homem moderno com liberdade, dignidade e direitos iguais. Agora a rua adquire uma nova perspectiva (...). Agora que ele se concebe como um sujeito ativo, a Nevski se torna um meio para uma rede de novos significados, um teatro de operações para o eu.<sup>46</sup>

## CAPÍTULO 2. INDIVÍDUO, ESPAÇO URBANO E SOCIABILIDADE

Este capítulo analisa as mudanças sociais que ocorreram a partir do processo de industrialização deflagrado nos séculos XVIII e XIX na Europa. Embora o Brasil não tenha vivido uma Revolução Industrial aos moldes do que ocorreu nos países do velho mundo, também passou por um processo de industrialização a partir das primeiras décadas do século XX que impingiu várias transformações no país, dentre elas, a modernização de diversas cidades brasileiras.

Em **O indivíduo e as mudanças no espaço urbano** discute-se a construção da identidade e espacialidade do indivíduo no espaço urbano, que no processo de modernização das cidades alterou suas funções para dar conta das novas formas de produção advindas da Revolução Industrial. Foi uma nova conformação social e espacial que transformou, inclusive, a maneira como as pessoas vivenciavam os diferentes espaços da cidade, desde os mais próximos, os lugares de moradia, até as áreas mais centrais.

---

<sup>45</sup> RIO, João do. *A alma encantadora das ruas: crônicas*. 2013, p. 30.

<sup>46</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007, p. 264-265.

**A esfera privada e a esfera pública** trata do tema da modernidade e da modernização dos espaços e dos indivíduos. A análise que Marshall Berman fez deste processo e as contribuições de Walter Benjamin sobre os escritos de Baudelaire, foram referências para compreender que tipo de sensações e de sensibilidades novas estava tomando parte do indivíduo com a modernização. No que tange as questões sobre o indivíduo e o espaço público, as contribuições de Richard Sennet foram muito elucidativas por tratar das mudanças que ocorreram no século XX na relação do indivíduo com a esfera pública e privada.

Em **A habilidade do social como dimensão da modernidade** são problematizadas as interações entre os indivíduos na cidade moderna e como o desenvolvimento da urbanidade nessas interações ou nas relações de interdependência aparece na forma de sociabilidades. São apresentadas também as categorias teóricas que permeiam a análise dos relatos históricos e empíricos apresentados no último capítulo da tese que são: a conversação e as interações construídas - no caso do objeto empírico desta tese - durante as viagens de bonde. A conversação é uma das formas de sociabilidade na perspectiva de Simmel,<sup>47</sup> e é marcada pelas atitudes de reserva que os indivíduos passam a ter uns com os outros, como uma das características da urbanidade na metrópole moderna. A segunda, juntamente com a questão da convivência, socialização e associação, é uma categoria analítica desenvolvida por Park<sup>48</sup> como forma de tornar mais concreto o conceito de sociabilidade.

## **2.1 O indivíduo e as mudanças no espaço urbano**

O “progresso” advindo do processo de industrialização ocorrido entre o século XVIII e o XIX em países europeus impôs a destruição do antigo tecido social e a necessidade de emergir uma nova integração do homem com a natureza. Essas mudanças, marcadas principalmente pelo surgimento de um mercado auto-regulável, estão relacionadas com as transformações que passam a fazer parte desse novo homem e sua modificação como ser social. A desarticulação social e o grande movimento de progresso econômico, aliados

---

<sup>47</sup> SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. 2006.

<sup>48</sup> PARK, Robert. *A Cidade*. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976.

a esse novo mecanismo institucional, o mercado auto-regulável, acarretaram sérias consequências para o sistema social, ou, nas palavras de Polanyi, foram *um verdadeiro abismo de degradação humana*<sup>49</sup>.

É importante considerar que estas dimensões no Brasil, no início do século XX, ocorrem de forma um pouco distinta. Entretanto, assim como na Europa, o processo de industrialização no Brasil também criou e ampliou problemas sociais e de uso do espaço urbano, falta de habitação adequada, saneamento, a migração do campo para as cidades agravando os problemas sociais já existentes, enfim uma série de questões que passaram a estar mais presentes no cotidiano dos habitantes das cidades em desenvolvimento. Foi uma nova conformação social e espacial que transformou, inclusive, a maneira como as pessoas vivenciavam os diferentes espaços da cidade, desde os mais próximos, lugar de moradia, até as áreas mais centrais. Sobre essas mudanças Polanyi, analisa que, uma vez que com a Revolução Industrial, natureza e homem passam a ser identificados como matéria-prima e trabalho,

a produção das máquinas numa sociedade comercial envolve uma transformação que é da substância natural e humana da sociedade em mercadorias. (...) a desarticulação causada por tais engenhos deve desorganizar as relações humanas e ameaçar de aniquilamento o seu *habitat*.<sup>50</sup>

O “habitat” é compreendido por Polanyi como algo que tem um caráter mais totalizante, envolvendo o lugar das relações familiares, de amizade, de ofício etc. São espaços que oferecem ao indivíduo certa segurança ontológica para, inclusive, construir sua identidade. Buscando compreender a relação entre economia, sociedade e cultura. Embora ameaçado de aniquilamento, o “habitat” foi o que mais resistiu ao impacto das transformações provocadas pela Revolução Industrial da natureza e do homem em mercadorias. Não que ele não tenha se transformado também, mas essa transformação não foi sentida na mesma velocidade e intensidade que as do espaço da rua. Para poder compreender as transformações e as permanências no “habitat”, Polanyi estuda o papel dele na construção da identidade da classe operária na Inglaterra.

---

<sup>49</sup> POLANYI, K. *A grande transformação*. 2000, p.58.

<sup>50</sup> POLANYI, K. *A grande transformação*. 2000, p.61.

Como o território é ao mesmo tempo aquilo que envolve e é envolvido, sendo determinante de relações sociais, mas também determinado por elas, entende-se que junto com a identidade de classe constitui-se sua espacialidade. É a partir desta perspectiva que se insere a problemática da construção da identidade e espacialidade desenvolvida por Machado no romance *Os Ratos*.<sup>51</sup>

O personagem principal, Naziazeno, vive os dilemas de morar e trabalhar numa cidade que está passando pelo processo de transformação advindo da expansão industrial e econômica que caracterizou várias cidades brasileiras nas primeiras décadas do século XX. Ao mesmo tempo em que cresce e cede espaço a uma burguesia emergente, a cidade é palco das contradições e conflitos entre capital e trabalho. Funcionário público, casado e com um filho pequeno, Naziazeno mora num arrabalde e compartilha com outros homens comuns a maioria de seus problemas. Todos os dias vai de bonde até o centro da cidade onde trabalha numa repartição de obras da Prefeitura de Porto Alegre.

Embora existam diferenças que caracterizam o espaço do arrabalde e o centro, não é somente nesses espaços que residem as diferenças. Os lugares em que Naziazeno “habita” ao longo do dia, embora todos estejam localizados no núcleo urbano, também são marcados no imaginário dos habitantes por características que os diferenciam uns dos outros: o café na esquina do Mercado, a Rua 7 de Setembro, o café do jogo, a tabacaria, o escritório do advogado na Rua da Ladeira próximo à Biblioteca Pública entre outros. Ao percorrer cada um deles em busca de dinheiro, o personagem vai pensando sobre as diferenças existentes, buscando, a partir dessas reflexões, ampliar o seu “habitat”, extrapolando os limites do arrabalde onde vive e desenvolvendo um sentimento de pertencimento em relação aos espaços da cidade.

Thompson<sup>52</sup> complementa a visão de Polanyi ao analisar como ocorre essa ampliação do “habitat” estudando as práticas de trabalhadores no século XVIII a partir de referenciais simbólicos presentes nos costumes, buscando encontrar os traços constitutivos da identidade de classe operária inglesa e suas permanências ao longo do tempo. Ganha relevância em seu estudo o conceito de costume como algo relacionado ao que o autor

---

<sup>51</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980.

<sup>52</sup> THOMPSON, E.P. *Costumbres en común*. 1995.

denominou costume no singular: algo *sui generis*, como *ambiente*, *mentalité*, y como *vocabulário completo de discurso, de legitimación y de expectación*.<sup>53</sup>

O “habitat” passa a ser, então, algo mais amplo do que o lugar de moradia, constituindo-se num espaço no qual as relações familiares, os costumes, as sociabilidades serão dinâmicas constitutivas da identidade e da espacialidade da classe operária. Ou seja, ao circular pelo centro da cidade, ao refletir sobre os diferentes lugares que o compõem, com seus frequentadores característicos, Naziazeno, num movimento dialético, se individualiza. Ao perceber os outros, percebe a si mesmo, e nesse movimento vai se apropriando dos espaços da cidade. Saindo do arrabalde e inserindo-se no centro da cidade, a espacialidade do personagem, portanto, é construída em outros lugares.

Naziazeno anda pela cidade quase como um autômato obcecado pela necessidade de conseguir dinheiro, mas, numa perspectiva relacional, os espaços que percorre vão se delineando, se transformando em seus territórios à medida que o personagem encontra seus “companheiros”. Os costumes e a linguagem jogam um papel importante nesses encontros e seriam os responsáveis pelo desenvolvimento de algo como uma segunda natureza do homem, contribuindo para criar o *ambiente*, uma *mentalité*, a partir, por exemplo, de um vocabulário característico e compartilhado por outros de sua mesma condição social.

A importância de compreender os costumes e os valores como algo mais concreto reside no fato de que, para além do universo dos *significados, atitudes e valores* é necessário compreender como os costumes se situam *dentro de un equilibrio determinado de relaciones sociales, un entorno laboral de explotación y resistencia a la explotación, de relaciones de poder que se oculten detrás de los rituales de paternalismo y la deferencia*<sup>54</sup>. Ou seja, é no conflito entre as mentalidades de costumes e as mentalidades inovadoras, associadas ao mercado, que Thompson situa a cultura, por exemplo, operária, pois segundo o autor *lãs presiones “reformistas” encontraban una resistència empecinada. El*

---

<sup>53</sup> THOMPSON, E.P. *Costumbres en común*. 1995, p. 15.

<sup>54</sup> THOMPSON, E.P. *Costumbres en común*. 1995, p.19.

*siglo XVIII fue testigo de cómo se creaba una distancia profunda, una profunda alienación entre la cultura de los patricios y la de los plebeyos.*<sup>55</sup>

Outro aspecto importante da construção da identidade é desenvolvido por Hoggart<sup>56</sup> ao estudar a classe trabalhadora na Inglaterra do século XX, e está relacionado ao fato de que a noção de grupo é reforçada pelos operários a partir de um tipo de isolamento que o próprio grupo provoca com a valorização de determinados traços distintivos característicos dos indivíduos que o compõem: a distinção entre quem somos “Nós” e quem são “Eles”, os de fora, os patrões, os membros de outras classes sociais. Thompson vai mostrar que elementos como a “casa” e o “bairro” em oposição ao mundo exterior (pouco acolhedor), a valorização da dignidade pessoal (respeito e integridade moral), refletida também na ideia de independência destes operários, a questão da linguagem, entre outros, são traços constitutivos de sua identidade e ao mesmo tempo conformam um tipo de espacialidade deste grupo social.<sup>57</sup>

A casa e o bairro são os elementos principais de construção do habitat do indivíduo, depois à medida que esse indivíduo se lança ao mundo do trabalho, o espaço da produção será paulatinamente agregado ao seu habitat. A importância que esses primeiros espaços de construção de identidade possuem para o indivíduo, é afirmada a partir da oposição destes lugares com o mundo “exterior”. Novamente o personagem de Machado é interessante para pensar essa oposição de espaços. Tentando lidar com essa questão, Naziazeno estabelece no centro da cidade relações de proximidade, através da valorização de determinados costumes com seus “companheiros”, como tomar o cafezinho na esquina do Mercado ou jogar numa tabacaria no Largo dos Medeiros. Ao mesmo tempo, estabelece relações distanciadas com pessoas que encontra na rua, pelas quais não quer nem ser visto. Esse distanciamento é percebido por ele como um distanciamento social e está relacionado com a perspectiva desenvolvida por Hoggart de distinção entre o “nós” e o “eles”.

---

<sup>55</sup> THOMPSON, E.P. *Costumbres en común*. 1995, p.13.

<sup>56</sup> HOGGART, R. *As utilizações da cultura*. 1973.

<sup>57</sup> THOMPSON, E.P. *Costumbres en común*. 1995.

“Eles” são “as pessoas importantes”, as pessoas que atribuem o subsídio desemprego, que os mandam chamar, que mandam os homens para a guerra, (...) quem “têm sempre razão”, “a gente não se pode fiar neles”, “têm a mania que são importantes”, “são todos uns espertalhões”, “nunca explicam nada (a propósito de um parente no hospital), “metem-nos dentro”, “põem-nos o pé em cima sempre que podem”, “estão todos feitos uns com os outros”, “tratam-nos pior do que se fôssemos animais.”<sup>58</sup>

A relação com a autoridade legal é uma das mais ressaltadas por Hoggart no que se refere a essa diferenciação entre o “nós” e o “eles”. O autor atribui o sentimento de grande desconfiança por parte dos trabalhadores em relação à polícia, por exemplo, em função da forma truculenta como historicamente foram tratados os trabalhadores. Observando julgamentos em tribunais, Hoggart entende que é nestes espaços em que a clivagem entre o “nós” e o “eles” é mais forte.

Os policiais, que se sentem talvez intimidados pela autoridade superior perante a qual têm de comparecer, surgem, no entanto, aos olhos dos espectadores e dos réus das classes proletárias na sua qualidade ameaçadora de agentes da autoridade, dessa autoridade anônima que é simbolizada pelo juiz.<sup>59</sup>

Uma dimensão presente nessa relação de diferenciação se apresenta nas atitudes de falsa humildade e de falsa deferência por parte dos trabalhadores ao grupo do “eles”. Expressões destacadas por Hoggart, como “não sou de sua igualha”, neste caso, nivelam todas as atitudes que vêm dos de “fora” como iguais e arbitrárias, não permitindo diferenciar as atitudes honestas por parte, no caso, das autoridades. A falsa deferência está relacionada com a troça, um caçoar exagerado que, por último, expressa, um sentimento de desprezo, mas que também é identificado pelo autor como uma forma mais positiva e libertadora de lidar com a autoridade.

O tema da dignidade está presente como outro aspecto relevante entre os trabalhadores e, junto com a dignidade, outras dimensões se apresentam, como a respeitabilidade, o orgulho de seu trabalho e a integridade moral. São formas de proteger, de resguardar seu

---

<sup>58</sup> HOGGART, R. *As utilizações da cultura*. 1973, p.88.

<sup>59</sup> HOGGART, R. *As utilizações da cultura*. 1973, p.90.

mundo tão ameaçado e oprimido. Em *Os Ratos*, por exemplo, a partir do dilema que se instaura em sua vida: não ter dinheiro para pagar a conta do abastecimento de leite, Naziazeno sai cedo de casa um tanto constrangido por seu problema ser de conhecimento dos vizinhos. No bonde, Naziazeno pensa, entre outras coisas, sobre as diferenças entre ele e um vizinho seu, um amanuense com fama no bairro de não pagar suas contas: *O amanuense franze cara, diz duas ou três coisas com ar de honestidade incomodada, e é tudo.*<sup>60</sup> Ao pensar no amanuense, o personagem fica incomodado porque o remete a uma dimensão de confissão pública de sua miséria, entretanto, em defesa de sua integralidade moral, pensa que sua pobreza é honesta e isso o orgulha.

Essa breve reflexão de Naziazeno mostra como a questão da dignidade se apresenta para o personagem, aproximando-se do que Hoggart percebeu como traço valorizado pela classe trabalhadora inglesa e remetendo a questões como respeitabilidade e integridade moral. Agir de forma correta e honesta, não tendo e não dando motivos para a vergonha, é uma das atitudes mais preservadas por esses trabalhadores como forma de manter aquilo que para eles é o mais importante motivo de orgulho: sua dignidade. Conforme Hoggart esta necessidade aparece expressa em atitudes como *o receio de ficar a cargo da paróquia, no cuidado em pagar regularmente o seguro da doença e o seguro para o enterro, na poupança e no culto pela limpeza.*<sup>61</sup>

A ênfase na importância da dignidade faz parte do *poder continuar olhando as pessoas de frente.*<sup>62</sup> Ao longo de sua odisséia, Naziazeno é tomado por diferentes sentimentos sobre sua condição econômica e social. Quando pensa, por exemplo, na atitude passiva e medrosa de sua mulher com a ameaça do leiteiro, sente-se humilhado e frágil, pensa que *sua mulher, encolhida e apavorada, é uma confissão pública de miséria humilhada, sem dignidade – da sua miséria.*<sup>63</sup> Mas também pensa nos homens graves e bem vestidos para os quais o seu trabalho “rende” e novamente aparece a separação entre o mundo “dele” e o dos “outros”. E ao pensar nos dois mundos, deixa-se levar pelo sonho...

---

<sup>60</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p. 21.

<sup>61</sup> HOGGART, R. *As utilizações da cultura*. 1973, p. 94.

<sup>62</sup> HOGGART, R. *As utilizações da cultura*. 1973, p. 95.

<sup>63</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p. 26.

Naziazeno os “vê” à tardinha, depois de chegarem à casa – essas casas novas, higiênicas, muito claras. A mulher é um ser delicado e lindo. Recosta-se no espaldar da cadeira onde “ele” está sentado. E um e outro sorriem para os filhos, corados e loiros nas suas roupinhas claras.<sup>64</sup>

As questões analisadas, tanto por Thompson como por Hoggart, mostram a construção da identidade de trabalhadores em contextos próprios da modernidade, como o foi a Inglaterra no século XIX. Uma das matrizes identitárias é o indivíduo, mas também a classe social contribui para pensar como ocorre a construção da identidade. As práticas e as formas de pensar e atribuir sentido a algumas dimensões da vida social caracterizam a identidade dos grupos ou classes sociais, como também delineiam sua espacialidade. Nesse sentido Araújo e Haesbaerth<sup>65</sup> compreendem esse indivíduo não apenas como parte de uma determinada classe social, mas também como alguém que constrói uma identidade relacional a partir de processos de individualização experimentados pela sua vivência cotidiana e sua forma de atribuir sentido ao mundo. A perspectiva trazida por estes autores é de que a identidade do indivíduo é múltipla, portanto a espacialidade desse indivíduo também será múltipla, conformando em vez de territórios, territorialidades.

Um autor que ajuda a pensar a questão identitária relacionada à espacialidade é Robert Park. Ao estudar a cidade, propõe uma releitura da noção de próximo e distante, desenvolvida por Simmel<sup>66</sup> e, tratando a proximidade como sendo física e a distância como social, analisa a crescente mobilização do homem e sua individualização, mostrando como na cidade grande, não somente o transporte e a comunicação facilitaram a mobilidade do homem, mas também a segregação, uma vez que através dela se estabelece o que ele denomina de distâncias morais<sup>67</sup>. Segundo o autor, a segregação e a mobilidade cada vez maior possibilitam ao indivíduo

passar rápida e facilmente de um meio moral a outro, e encoraja a experiência fascinante, mas perigosa, de viver ao mesmo tempo em vários mundos diferentes e contíguos, mas de outras formas

<sup>64</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p. 39.

<sup>65</sup> ARAUJO, F. G.; HAESBAERTH, R. *Identidades e territórios: questões e olhares contemporâneos*. 2007.

<sup>66</sup> SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976.

<sup>67</sup> PARK, Robert. A Cidade. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976, p. 62.

amplamente separados. Tudo isso tende a dar à vida citadina um caráter superficial e adventício; tende a complicar as relações sociais e a produzir tipos individuais novos e divergentes.<sup>68</sup>

Pode-se pensar que a combinação entre segregação espacial e maior mobilidade, uma vez que tende a provocar certa superficialidade na vida nas cidades, está relacionada, em alguma medida, com o desenvolvimento da impessoalidade na perspectiva de Simmel, mas de forma um pouco mais complexa. Segundo Simmel, a impessoalidade está personificada no comportamento *blasé*: um indivíduo entre o anonimato e a multiplicidade de papéis. O estado *blasé* representaria uma defesa desse indivíduo que acaba se tornando reservado, insensível, indiferente.<sup>69</sup> O que Park está analisando é o papel que têm a complexidade do espaço urbano junto com a possibilidade de uma mobilidade maior. Essa passagem rápida acaba suscitando um tipo de distanciamento no indivíduo, o que também contribui com seu processo de individualização.

A reflexão de um passageiro de bonde, publicado no Jornal O Estado de São Paulo em 1927, é elucidativa deste sentimento de individualização crescente ligado ao transporte possível de ser vivenciado pelo homem na cidade moderna.

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 um 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?’<sup>70</sup>

O passageiro percebe que não tinha uma resposta pronta, mas ao refletir um pouco, o que demandou voltar-se para si e perceber que o sentimento de solidão no meio de tantos outros passageiros lhe era prazeroso, porque estava bem consigo.

Preferi o bonde porque não quero andar depressa, E não quero andar depressa porque estou contente e o contentamento em mim, propende

---

<sup>68</sup> PARK, Robert. A Cidade. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976, p. 62.

<sup>69</sup> SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976.

<sup>70</sup> TRANCOSO, Felício. Memorial de um passageiro de bonde. O Estado de São Paulo, 09.09.1927. In: STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. 1984, p. 119.

à lenteza das degustações silenciosas e chuchurreadas. Trago a alma numa pacificação pascoal e cantante, num desses estados de harmonia orgânica que se manifestam não se sabe como, e por isso mesmo são gostosos. Para gozar essa eufórica disposição preciso estar só, e a melhor maneira de estar só é achar-se no meio de uma quantidade grande de estranhos. Então nos sentimos não apenas solitários, mas diversos de todos os outros; duplo círculo de segregação. Solitariedade enfeitada.<sup>71</sup>

O movimento de reflexão realizado, no qual o indivíduo volta-se para si, já é um indicativo dessa possibilidade que se abre com a modernidade. Embora as transformações sejam rápidas, o tempo necessário para pensar-se não é o tempo da velocidade, mas sim, o tempo que a viagem de bonde lhe possibilitava. Neste momento o bonde surge como um lugar seguro no meio de tantas coisas. Por isso, o passageiro valoriza tanto o fato de poder sentar-se tranquilo, num cantinho ao fundo do bonde e, aí solitariamente, ter a oportunidade de refletir sobre si e degustar seu estado de espírito. E, assim, o passageiro de bonde complementa que, dentre as coisas agradáveis na vida, estão aquelas que lhe possibilitam degustar as vitórias já efetivas e seguras *comodamente consubstanciadas em coisas de que me posso servir sem pensar nelas*. E é com esse sentimento que viaja de bonde, pois, para ele,

o bonde permite que eu me concentre em mim mesmo. Não vale isso grande coisa, mas é um meio de eu me sentir viver, enquanto vivo. O que não é possível no automóvel à solta, onde o nosso eu vai espadanando pelos caminhos como uma vasilha de água sacolejada.<sup>72</sup>

Talvez a necessidade de concentrar-se em si seja uma forma de contrapor-se às situações que desnorteiam os indivíduos nas grandes cidades. Berman<sup>73</sup> ao procurar compreender o sentimento dos indivíduos frente a essa modernidade e sua relação com os diferentes contextos urbanos, sociais e históricos aponta para o início do século XIX na Europa como sendo o momento em que as pessoas passaram a viver uma profunda dicotomia: a

---

<sup>71</sup> TRANCOSO, Felício. Memorial de um passageiro de bonde. O Estado de São Paulo, 09.09.1927. In: STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. 1984, p. 119.

<sup>72</sup> TRANCOSO, Felício. Memorial de um passageiro de bonde. O Estado de São Paulo, 09.09.1927. In: STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. 1984, p. 119.

<sup>73</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007.

experiência de viver em dois mundos, um anterior ao processo de modernização e outro que ainda não era moderno. Assim para o autor,

à medida que se expande, o público moderno se multiplica em uma multidão de fragmentos, que falam linguagens incomensuravelmente confidenciais; a ideia de modernidade, concebida em inúmeros e fragmentários caminhos, perde muito sua nitidez, ressonância e profundidade e perde sua capacidade de organizar e dar sentido à vida das pessoas.<sup>74</sup>

No Brasil esse sentimento experimentado no século XIX em países europeus começa a ser percebido no início do século XX e pode-se afirmar que acompanha sua peculiar modernidade até os dias atuais. Se, por um lado, a vida agitada das cidades modernas possibilitou a ampliação das relações sociais, por outro, nestas mesmas sociedades, um tipo de racionalidade estratégica transformou dimensões do fazer cotidiano, como o andar na rua, por exemplo, em um movimento que passa a ser vivenciado num “ambiente construído” despojado de forma estética. Muitos dos espaços nos quais os encontros e as trocas poderiam ser mais espontâneos se transformaram na cidade moderna em espaços de passagem, onde a pressa e a impessoalidade definem o ritmo de seus habitantes.

Giddens,<sup>75</sup> ao analisar o processo de modernização e o desenvolvimento das cidades, entende que a partir do século XIX começa a haver um tipo de organização societária que prima pelo esvaziamento do conteúdo humano. Sustenta essa ideia em Lefebvre quando este afirma que a partir do desenvolvimento do capitalismo ocorreu a predominância da “prosa do mundo”, dada pela primazia do poder econômico, do instrumental e do técnico, envolvendo tudo e todos. E assim a rua, local significativo da comunicação entre as pessoas, converte-se em local privilegiado do consumo.<sup>76</sup> O tempo do andar para os pedestres passa a ser o tempo da mercadoria, transformando as relações sociais que ali se estabelecem em relações de compra e venda, submetendo a rua ao mesmo sistema das relações de trabalho, do rendimento e do lucro.

---

<sup>74</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007, p. 26.

<sup>75</sup> GIDDENS, Anthony. *Sociologia: uma breve, porém crítica introdução*. 1984.

<sup>76</sup> LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. 1999.

É assim que se pode falar de uma colonização do espaço urbano, que se efetua na rua pela imagem, pela publicidade, pelo espetáculo dos objetos: pelo “sistema dos objetos” tornados símbolos e espetáculo. A uniformização do cenário, visível na modernização das ruas antigas, reserva aos objetos (mercadorias) os efeitos das cores e formas que os tornam atraentes.<sup>77</sup>

Mas ao mesmo tempo em que é possível perceber essa colonização da rua, a modernização das cidades transformou a rua num espaço plural e multifuncional, onde é possível contrapor-se à rigidez do espaço privado, familiar. É na rua que acontecem as mais variadas situações, dos fatos políticos às manifestações culturais, a rua é o local da circulação, do ponto de encontro, do observar e do ser visto. Neste sentido Souza destaca que a rua,

juntamente com a praça, sempre representaram o espaço da liberdade, o espaço do cidadão, o espaço de fora, o espaço público, enfim, o espaço da coletividade, que se contrapõe ao espaço de dentro, ao espaço íntimo, ao espaço do controle familiar, das regras individuais.<sup>78</sup>

Entre os séculos XIX e XX, aliada à mudança da função social da rua, ocorre uma mudança também no sentido atribuído à rua, como parte de uma modernidade que necessita construir imagens como forma de uma identidade comum aos fenômenos.<sup>79</sup> Assim, juntamente com as transformações impostas pelo capital, a rua como um lugar de manifestações sociais, enquanto um espaço público e, por isso, muito diferente, do familiar, entra no imaginário social como o *lugar onde as coisas acontecem*.<sup>80</sup> Essa amplitude de possibilidades que a rua apresenta, sendo ao mesmo tempo palco para novos atores sociais, mas também um lugar no qual as dimensões e os valores do espaço privado vão ser, em alguma medida, questionados, é uma das marcas da modernidade. A rua passa a ser um espaço real e simbólico que possibilita ao indivíduo *ser do seu tempo*,

---

<sup>77</sup> LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. 1999, p. 31.

<sup>78</sup> SOUZA, Célia Ferraz de. Construindo o espaço da representação: ou o urbanismo de representação. In: SOUZA, Célia Ferraz de. PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. 2008, p.117.

<sup>79</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2008.

<sup>80</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2008, p. 8.

*sentir a mudança do mundo e mudar com ele.*<sup>81</sup> Esse sentido é atribuído à rua até nos dias atuais. Fazer parte de manifestações públicas como, por exemplo, o Fórum Social Mundial<sup>82</sup> faz o indivíduo sentir-se parte de uma onda de mudanças que abraça o mundo, ou pelo menos, uma parte significativa.

Souza apresenta-se crítica às transformações pelas quais o espaço da rua como espaço público sofre com a modernização das cidades, fruto em parte, conforme a autora, da desagregação da ordem, da insegurança, da circulação muitas vezes confusa e da perda de identidade. Estas mudanças, segundo a autora, *têm tirado das ruas centrais da cidade o seu papel didático-referencial.*<sup>83</sup> Ao analisar questões relativas à violência urbana, Pechman<sup>84</sup> chama a atenção para a relação intrínseca que existe entre o espaço físico da cidade, a convivência, relativa às relações de sociabilidade e à urbanidade, e a violência. Uma das questões chaves para Pechman é a da *vitalidade do poder urbano*, relacionado com a capacidade da cidade *de produzir relações, de obrigar à negociação, de acolher o conflito. É o poder de ser o lugar da esfera pública, mas não só o lugar, é a própria condição de existência dela.*<sup>85</sup>

Do ponto de vista da circulação e do transporte, o espaço público - calçadas, vias, paradas de ônibus, praças - normalmente se apresenta de forma cada vez mais segregada, menos vital do ponto de vista do *poder urbano*. Não são espaços que convidam à sociabilidade, muitas vezes estão deteriorados e vazios. O uso indiscriminado do transporte individual tem contribuído para transformar o espaço de circulação em espaços de passagem para as classes médias e altas. Para as classes de baixa renda acaba constitui-se como um espaço de ganhar o pão de todo dia, deslocando-se a pé ou de transporte público,

---

<sup>81</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2008, p. 8.

<sup>82</sup> O Fórum Social Mundial é um encontro mundial de reflexão e organização de todos os que se contrapõem à globalização neoliberal e buscam alternativas para favorecer o desenvolvimento humano e a superação da dominação do mercado. O primeiro encontro foi em Porto Alegre em 2001 e teve como objetivo se contrapor ao Fórum Econômico Mundial de Davos.

<sup>83</sup> SOUZA, Célia Ferraz de. Construindo o espaço da representação: ou o urbanismo de representação. In: SOUZA, Célia Ferraz de. PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. 2008, p.117-

<sup>84</sup> PECHMAN, Robert. Quando Hannah Arendt vai à cidade e se encontra com Rubem Fonseca. In: KUSTER, Eliana; PECHMAN, Robert. *O chamado da cidade: ensaios sobre a urbanidade*. 2014.

<sup>85</sup> PECHMAN, Robert. Quando Hannah Arendt vai à cidade e se encontra com Rubem Fonseca. In: KUSTER, Eliana; PECHMAN, Robert. *O chamado da cidade: ensaios sobre a urbanidade*. 2014, p. 19.

abrindo mão de seu justo tempo de descanso em horas destinadas ao seu deslocamento casa-trabalho-casa. Portanto, um espaço cada vez mais hostil e menos convidativo à convivência social.

## 2.2 A esfera privada e a esfera pública

Assim como o espaço urbano passa a ser objeto de estudo a partir do século XIX, quando se impõem novas questões e novos problemas decorrentes especialmente da Revolução Industrial, é também nesse momento que as questões relacionadas ao homem, sua subjetividade e as relações que estabelece na sua vivência diária, passam a estar mais presente nas elaborações teóricas sobre os rumos da sociedade industrial. Isso porque é na cidade, no espaço urbano que começa a se constituir, que os problemas sociais e individuais se tornam mais prementes.

As novas formas de produção transformaram o trabalho e implicaram também em novos padrões de relações sociais, transformando tudo a seu redor, do espaço construído às relações familiares. No bojo do processo de industrialização, a exploração do trabalho e as péssimas condições de vida da classe trabalhadora, junto à enorme migração de homens e mulheres às cidades em busca de trabalho, passaram a constituir novos problemas e a requererem novas soluções. É uma nova configuração social e espacial que transformou, inclusive, a forma como as pessoas vivenciavam o espaço urbano.

A teorização sobre o estudo da vida nas cidades remonta ao mundo greco-romano, quando urbanistas e arquitetos estavam sujeitos à cultura do *teatrum mundi*, segundo a qual, da mesma forma que o ritual de juramento dos gladiadores, havia que encenar os atos necessários à localização do umbilicus, à escavação do mundus e à determinação do pomerium. Como um diretor teatral, o projetista romano trabalhava com metáforas fixas.<sup>86</sup> Contudo, é nas reflexões produzidas a partir da Renascença e da Ilustração, com autores como Rousseau, Kant, Hegel e Marx, desenvolvendo uma leitura da “questão” urbana a

---

<sup>86</sup> SENNETT, Richard. *Carne e pedra* – o corpo e a cidade na civilização ocidental. 2008, p. 117.

partir de teóricos como Friedrich Engels, Max Weber, Georg Simmel e Robert Park, entre outros, que se originou o que se denomina nos dias de hoje de sociologia urbana.<sup>87</sup>

Weber,<sup>88</sup> por exemplo, criou uma tipologia das cidades da mesma forma que fez com as relações de dominação. Para o autor, as modernas metrópoles podem ser classificadas como sede de governo, cidade produtora e consumidora, cidade portuária e também do capital financeiro, ou seja, essas classificações são como a moldura de um quadro no qual os diversos elementos do sistema capitalista estão dispostos: a política, o dinheiro, o capital, o modo capitalista de produção e a mercadoria.

Em *A metrópole e a vida mental*, Simmel<sup>89</sup> buscou compreender como, numa relação dialética, espaço e indivíduo se relacionam na cidade grande e moderna. A metrópole é para ele o lugar no qual passa a imperar um tipo de racionalidade capitalista ou, para usar um termo cunhado por Habermas, anos mais tarde, uma racionalidade estratégica.<sup>90</sup> Buscando compreender, também a partir de uma visão dialética da relação indivíduo-espaço, o impacto que o processo de modernização teve sobre o homem, Berman entende que não é possível separar duas dimensões que fizeram parte das transformações que passaram a ocorrer a partir do século XVIII: a dimensão espiritual, da arte e da intelectualidade, do ser e da alma humana, e a dimensão material, presente nas estruturas e processos políticos, econômicos e sociais, ou seja, entre modernismo e modernização.<sup>91</sup>

Separar estas duas dimensões representa, na visão de Berman, não perceber a fusão e interdependência entre indivíduo e ambiente moderno. As dimensões materiais e espirituais, juntas e de forma interdependente, compõem as transformações que ocorreram na modernidade, sendo o modernismo para ele *qualquer tentativa feita por*

---

<sup>87</sup> FREITAG, Bárbara. *Teorias da cidade*. 2006.

<sup>88</sup> WEBER, Max. Conceito e categorias da cidade. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976.

<sup>89</sup> SIMMEL, Georg. *A metrópole e a vida mental*. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976.

<sup>90</sup> Segundo Habermas, na sociedade capitalista moderna imperam duas formas de racionalidade da ordem social: a primeira seria a estratégica, relacionada às funções econômicas e políticas e necessária à manutenção da vida e sua reprodução, e a outra, de caráter comunicativo, na qual o entendimento intersubjetivo se daria pela mediação linguística acerca dos fatos, normas sociais e vivências subjetivas. Ver: HABERMAS, Jürgen. *Mudança estrutural da Esfera Pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. 1984.

<sup>91</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007.

*mulheres e homens modernos no sentido de se tornarem não apenas objetos, mas também sujeitos da modernização, de apreenderem o mundo moderno e sentirem-se em casa nele.*<sup>92</sup>

Ao pensar sobre o modernismo, Berman valoriza as produções artísticas, culturais, intelectuais e religiosas como parte do processo de modernização pelo qual passava a sociedade. Seu ponto central é compreender, a partir da narrativa de textos clássicos da literatura, a grande variedade de movimentos políticos e culturais que homens e mulheres fizeram como forma de participar da modernização que estava ocorrendo em diferentes espaços. São vários os escritores e pensadores modernos que Berman identifica e se apoia: Marx, Stendhal, Carlyle, Dickens, Dostoievski, Goethe, entre outros, que, segundo ele, tinham a percepção instintiva dessa interdependência. Um dos autores escolhido para sua análise é Baudelaire, considerado também por Benjamin o autor por excelência da vida moderna.

A importância de Baudelaire reside no fato deste ter conseguido captar o “momento” da fusão entre o passado e o futuro, entre o que ainda era de um jeito, mas ao mesmo tempo, já apontava para outro que não havia sido ainda compreendido, nem poderia, pois não era nem objetivamente percebido. Esse “momento” é para Berman o momento da tentativa de homens e mulheres afirmarem sua dignidade no seu presente – mesmo num presente miserável e opressivo – e seu direito de controlar o seu futuro; tentando criar para si um lugar no mundo que está em transformação e é justamente esse conjunto de experiências vividas que Berman entende por modernidade.

Na imagem apresentada na Figura 6, pode-se observar um jovem sentado na soleira do Banco do Brasil, onde havia sido anteriormente o Banco da Província, no centro de Porto Alegre. É possível imaginar diversos motivos para ele estar ali, da mesma forma que o autor da fotografia pode ter tido diversas motivações para fazer este registro. Uma dessas interpretações pode estar relacionada a esse esforço, ao mesmo tempo necessário e contraditório, de tentar fazer parte da modernidade que se apresentava para a cidade. O banco, assim como o dinheiro, tem um significado muito particular na modernização das cidades e nem todos têm igual acesso a esta instituição. Na cidade

---

<sup>92</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007, p. 11.

moderna, além de mediar as relações entre os indivíduos, o dinheiro carrega o simbolismo do “impessoal”, do “racional” e do “individualismo” que, segundo Simmel, marcam o rompimento das relações de dependência caracterizadas pela “pessoalidade”.<sup>93</sup>

Museu Joaquim Felizardo



Figura 6. Rua General Câmara esquina com a Sete de Setembro no centro de Porto Alegre em 1911. Ligação da Rua da Praia com a Praça da Matriz, esta rua ficou conhecida ainda no final do século XVIII como Rua do Ouvidor, por morar nela o Dr. Lourenço José Vieira Souto. O trecho entre a Rua da Praia e a Rua Siqueira Campos, antiga Rua das Flores, era conhecido como Rua da Ladeira. Pela sua proximidade com o Foro Cível e o Tribunal de Justiça, foi uma rua que se caracterizou pelo estabelecimento de escritórios de advocacia e cartórios.

Neste trecho ainda encontra-se hoje algumas instituições bancárias. A parte de cima da Rua General Câmara é chamada atualmente de Rua da Ladeira e abriga majoritariamente livrarias, especialmente sebos.<sup>94</sup>

<sup>93</sup> SIMMEL, Georg. O dinheiro na cultura moderna (1896). In: SOUZA, Jessé e ÖELZE, Berthold. *Simmel e a modernidade*. 1998, p. 23-40.

<sup>94</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia Histórico*. 1988.

Da mesma forma que na odisséia vivida por Naziazeno<sup>95</sup> em busca de dinheiro, o heroísmo para Berman emerge nessas situações de conflito que permeiam a vida cotidiana. São elas que criam o herói moderno observado por Baudelaire, mostrando como a modernização da cidade simultaneamente inspira e força a modernização na alma de seus habitantes. Esta dimensão é perceptível em seu escrito “A perda do halo” citado por Berman,<sup>96</sup> no qual Baudelaire trata da confrontação que o ambiente impõe ao sujeito e que termina com a perda da inocência.

A partir do diálogo entre um poeta e um homem comum num bordel, Baudelaire expõe o encontro entre um indivíduo isolado e as forças sociais, abstratas e ameaçadoras. O homem comum sente-se escandalizado ao encontrar o poeta num lugar desses e mesmo que este tente explicar que, no meio do tumulto da rua, deixou cair seu halo, ou melhor, que caiu num lodaçal de macadame e não quis se arriscar a pegá-lo, nada faz com que mude de ideia. Mas para o poeta, agora ele pode andar como um simples mortal e ele gosta dessa possibilidade. Baudelaire utiliza a simbologia do halo para satirizar e criticar a crença na santidade da arte: perdê-lo seria, portanto, uma experiência de “dessacralização”.

A perda do halo se dá num ponto para o qual convergem o mundo da arte e o mundo comum. É um ponto espiritual e físico, um determinado ponto na paisagem da cidade moderna. É o ponto em que a história da modernização e a história do modernismo se fundem num só.<sup>97</sup>

Baudelaire descreve nessa experiência de dessacralização o sentimento que se impõe sobre o artista de romper com a tradição, *violentamente, se necessário*.<sup>98</sup> Mas ao mesmo tempo esse rompimento deixa o homem à deriva e, em alguma medida, com medo, pois *a multidão é seu universo, como o ar é dos pássaros, como a água dos peixes. Sua paixão é desposar a multidão*.

Assim o apaixonado pela vida universal entra na multidão como se isso lhe aparecesse como um reservatório de eletricidade. Pode-se

---

<sup>95</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980.

<sup>96</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007.

<sup>97</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007, p. 187.

<sup>98</sup> BAUDELAIRE, Charles. *Sobre a modernidade: o pintor da vida moderna*. 1996.

igualmente compará-lo a um espelho tão imenso quanto essa multidão; a um caleidoscópio dotado de consciência, que a cada um de seus movimentos, representa a vida múltipla e o encanto cambiante de todos os elementos da vida. É um eu insaciável do não-eu, que a cada instante o revela e o exprime em imagens mais vivas do que a própria vida, sempre instável e fugidia.<sup>99</sup>

Benjamin, ao analisar como Baudelaire transforma as ruas de Paris em objeto de poesia, refere-se ao olhar do alegórico a perpassar a cidade como sendo o olhar do estranhamento, como um *flâneur*, cuja forma de vida envolve com um halo reconciliador a desconsolada forma de vida vindoura do homem da cidade grande.<sup>100</sup> O *flâneur*, para Benjamin, é aquele que está num limiar entre a cidade grande e a classe burguesa, pois está procurando seu lugar no meio de tudo que foi destruído e daquilo que está sendo construído. Mas, como é um eu insaciável do não-eu, que a cada instante o revela e o exprime em imagens mais vivas do que a própria vida, sempre instável e fugidia,<sup>101</sup> o lugar de buscar asilo é na multidão. Uma vez que ela é num momento alegoria, noutro um ninho que o acolhe, pode nela esconder o que era, transformando-se num vir-a-ser.

Nessa tentativa de modernizar-se, juntamente com novas maneiras de viver e perceber o mundo, o indivíduo desenvolve seus sentidos e um desses sentidos é o do olhar, da capacidade de parar e observar atentamente o mundo ao seu redor. Mas, entre as imagens fugidias que a rua e as vitrines mostravam permanentemente ao indivíduo, o sentimento de solidão obrigava-o a voltar-se para si. E nesse voltar-se para si, nas palavras de Benjamin, *as pessoas tinham de acertar contas com uma circunstância nova, bastante estranha, peculiar às grandes cidades.*<sup>102</sup> Benjamin refere-se a Simmel quando este identifica no transporte coletivo um lugar em cujo interior forma-se um espaço que, ao mesmo tempo que inquieta mentalmente o indivíduo, essa inquietação é tão particular, que contribui para desenvolver esse olhar em direção aos outros e em direção a si.

Quem vê sem escutar fica muito (...) mais inquieto do que quem ouve sem ver. Aí está algo característico para a sociologia da grande cidade. As relações entre os seres humanos nas grandes cidades (...) caracterizam-

<sup>99</sup> BAUDELAIRE, Charles. *Sobre a modernidade: o pintor da vida moderna*. 1996, p. 21.

<sup>100</sup> BENJAMIN, Walter. Paris, capital do século XIX. In: BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. 1991, p. 39.

<sup>101</sup> BAUDELAIRE, Charles. *Sobre a modernidade: o pintor da vida moderna*. 1996, p. 21

<sup>102</sup> BENJAMIN, Walter. A Paris do Segundo Império em Baudelaire. In: BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. 1991, p. 67.

se por uma expressiva preponderância da atividade da vista sobre a do ouvido. As principais causas disso são os meios de transporte público. No século XIX, antes do desenvolvimento dos ônibus, dos trens, dos bondes, as pessoas não conseguiam ficar diversos minutos ou até horas tendo de se olharem umas às outras sem se dirigirem a palavra.<sup>103</sup>

O desenvolvimento do “olhar” para Benjamin, assim como da habilidade do social para Simmel, é parte constituinte do processo de individualização na modernidade. O transporte coletivo, assim como a multidão, mas numa escala menor, passa a representar um lugar no qual se está só no meio de muitos, um lugar onde o indivíduo pode se esconder e, ao mesmo tempo, num processo de individualização, vir a ser outro e, nesse movimento interior, ser quiçá um dos tantos heróis modernos. Os heróis modernos são aqueles que enfrentam as questões colocadas, que num esforço às vezes brutal são capazes de se apaixonar e tomar decisões, fazendo valer a ideia de que *para viver a modernidade, é preciso uma postura heroica*.<sup>104</sup>

Não é por acaso que o bulevar aparece com tanta força na representação do herói moderno. A perda do halo do poeta ocorre na sarjeta, lugar onde as pessoas lutam para sobreviver em meio ao tráfego moderno. Isto mostra que duas funções dos bulevares, ícones da cidade moderna, se tornaram incompatíveis: o fluxo intenso e o comércio, uma vez que os bulevares não ofereciam segurança aos pedestres. A transformação do ambiente moderno fez dos bulevares, portanto, um símbolo da contradição do capitalismo, uma vez que colocou mercadoria e consumidor numa situação de convivência quase incompatível e mostrou que o *homem moderno arquetípico, como o vemos aqui, é o pedestre lançado no turbilhão do tráfego da cidade moderna, um homem sozinho, lutando contra um aglomerado de massa e energia pesadas, velozes e mortíferas*.<sup>105</sup>

Em meados do século XX, as transformações que começam a ocorrer no meio urbano brasileiro no sentido de sua modernização passam também a povoar o imaginário de artistas de diversas áreas, da poesia às artes plásticas, da música à literatura. Na década

---

<sup>103</sup> SIMMEL, Georg. *Mélanges de philosophie relativiste. Contribution à la culture philosophique*. Paris, 1912.p.26-27 apud BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. 1991, p. 67.

<sup>104</sup> BENJAMIN, Walter. *A Paris do Segundo Império em Baudelaire*. In: BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. 1991, p. 98.

<sup>105</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007, p. 190.

de 1920, especialmente na literatura, enfatizava-se – em parte por influência da Semana de Arte Moderna (1922) – o regionalismo, constituindo o que foi denominado “Romance de 30” ou “Romance regionalista”. Um período em que se destacaram romances como *Vidas Secas* (Figura 7) e *Caetés*, de Graciliano Ramos, *Menino de Engenho*, de José Lins do Rego, *Terras do sem fim*, de Jorge Amado e *o Quinze*, de Rachel de Queiroz. Estes autores buscavam mostrar as contradições e os conflitos de um Brasil em vias de modernizar-se, mas ainda, com traços arcaicos e patrimonialistas.

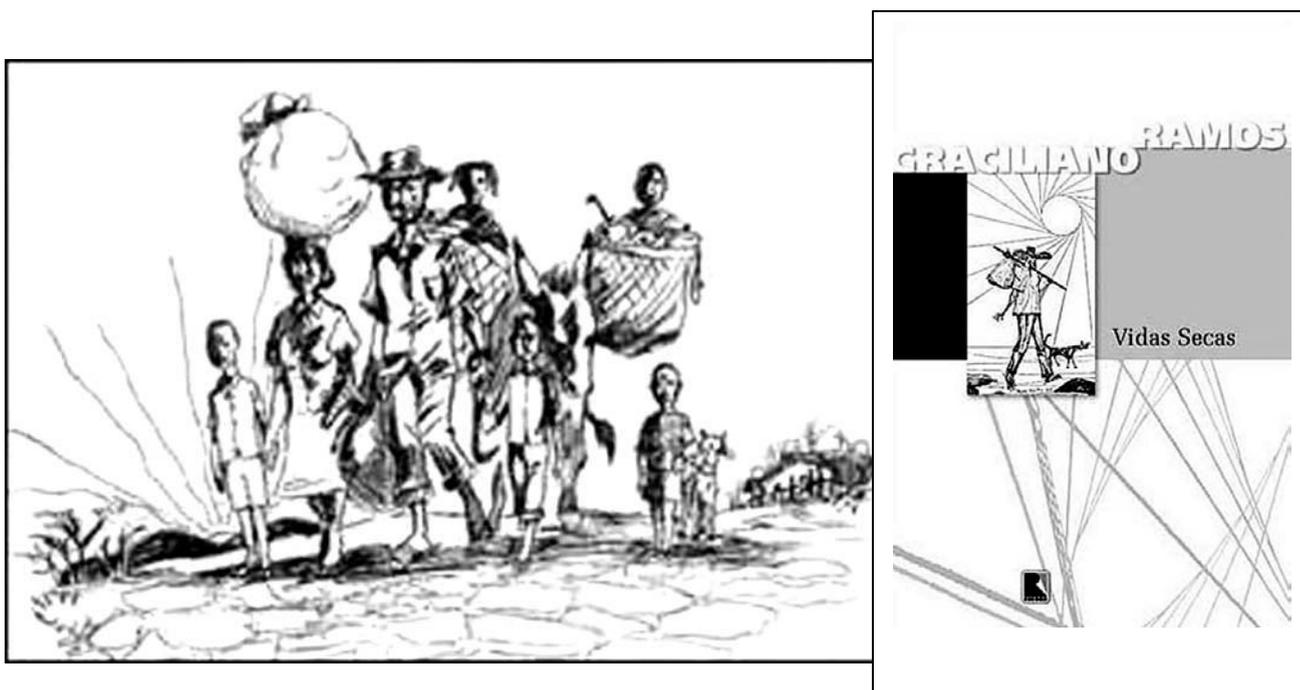


Figura 7. À esquerda, desenho de Cândido Portinari da série *Retirantes* (1944). Dialoga com o tema da fome no nordeste brasileiro retratado por Graciliano Ramos no romance *Vidas Secas*. À direita, capa da edição de 1938 com traços modernistas.

No Rio Grande do Sul destacaram-se Érico Veríssimo, Pedro Wayne, Cyro Martins entre outros autores que buscaram, num primeiro momento, mostrar a realidade da vida do gaúcho no campo, simbolizada na trilogia de Cyro Martins denominada de “O gaúcho a pé”, composta por *Sem Rumo*, *Porteira Fechada* e *Estrada Nova*.<sup>106</sup> Em *Estrada Nova*, por exemplo, o autor trata das mudanças no meio rural e em como o gaúcho estava compelido a ir para a cidade, enfrentar os desafios dessa mudança e, muitas vezes,

<sup>106</sup> GRAWUNDER, Maria Zenilda. *Angústia da época*. In: MASSINA, Léa; APPEL, Myrna Bier (Org.). *A Geração de 30 no Rio grande do Sul*. Literatura e artes plásticas. 2000.

acabar marginalizado. Mas é em 1933, com a publicação do romance *Clarissa* por Érico Veríssimo, que a temática urbana começa a ser desenvolvida na literatura. Logo em seguida, em 1935, Dyonélio Machado publica *Os Ratos*.<sup>107</sup>

Segundo Grawunder,<sup>108</sup> a literatura sul-rio-grandense da década de 1930 estava centrada na ficção social urbana, buscando trazer à tona problemas econômicos e sociais de pessoas desfavorecidas. Essa narrativa era diferente de tudo que havia sido produzido no Brasil até então. Para a autora, embora a temática urbana estivesse presente em autores, como o próprio Veríssimo, Telmo Vergara e outros, é a partir de Machado que se inaugura um novo ângulo na literatura urbana:

(...) na caracterização do homem em sua expressão mais permanente, a substância humana das angústias de pequenas vidas de heróis humildes e anônimos, (...), o escritor escolheu o veio poético revelado e oferecido pelos traços simples que animam o cotidiano, enfocando inquietações de vida que movem a emoção, desigualdades, preocupações e visões que presidem o senso do lírico e do trágico no homem em relação a sua circunstância, ao enigma do mundo.<sup>109</sup>

Em *Os Ratos*, Machado buscou revelar o sentido vago da modernidade através das reflexões de seu personagem principal, Naziazeno, um homem tão comum quanto o artista criado por Baudelaire. O interessante é que o autor constrói um personagem tipicamente moderno, buscando dar voz aos homens desprivilegiados, mas, ao mesmo tempo, apresenta a cidade como um personagem, fazendo dela *não um simples cenário onde transcorrem as ações, mas algo vivo e orgânico. O narrador não nos leva a contemplá-la, mas nos conduz para o seu interior.*<sup>110</sup> Assim, junto com Naziazeno, que vive os dilemas de morar e trabalhar numa cidade que está se modernizando, o leitor também vivencia aflitivamente essa cidade. Para criar esse sentimento, segundo Grawunder, Machado

apanhou fisionomias, conflitos miúdos de gente miúda que povoa e frequenta, anonimamente, os grandes centros. Dessa sociedade, da

---

<sup>107</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980.

<sup>108</sup> GRAWUNDER, Maria Zenilda. Angústia da época. In: MASSINA, Léa; APPEL, Myrna Bier (Org.). *A Geração de 30 no Rio grande do Sul*. Literatura e artes plásticas. 2000.

<sup>109</sup> GRAWUNDER, Maria Zenilda. Angústia da época. In: MASSINA, Léa; APPEL, Myrna Bier (Org.). *A Geração de 30 no Rio grande do Sul*. Literatura e artes plásticas. 2000, p. 160-161.

<sup>110</sup> CRUZ, Cláudio. *Literatura e cidade moderna: Porto Alegre 1935*. 1994, p. 93.

totalidade, ele individualizou um representante, apregoando sua incômoda existência e marginalização do pensamento da instituição social, vinculando esse espaço com a narrativa de “penetração psicológica”.

Para sobreviver nessa tormenta de mudanças o homem comum desenvolve diferentes habilidades, tanto físicas, como mentais e sensitivas que, ao mesmo tempo em que o protegem, possibilitam que experimente novas formas de liberdade. Naziazeno expressa essa experimentação nas análises que faz das pessoas que encontra na rua ou nos cafés, ou mesmo em sua rápida passagem pelo local de trabalho. Suas reflexões estão impregnadas pelo problema da falta de dinheiro, chegando a classificar os que não sabem ganhá-lo, como ele, de “sedentários” em oposição aos que “vivem” o centro: *Essa gente que vive no centro, nos cafés, é despreendida. (...) o dinheiro não tem, não, pra eles esse valor que tem para os de vida sedentária*<sup>111</sup>. A expressão “gente que vive no centro” está relacionada mais do que ao dado geográfico, ao fato de estar vivendo o centro, de movimentar-se, sentindo-se parte da multidão.

vai encontrando caras graves, em indivíduos relativamente novos, bem vestidos, rápidos e preocupados. Fazem uma estranha ronda através dos bancos, dos cartórios etc. Parecem andar sempre prontos para uma festa, o rosto bem escanhado. Estão simplesmente trabalhando, “negociando”. Seus rostos bem de perto, têm uma cor de insônia e um arco machucado em torno dos olhos. Há mesmo uma espécie de concentração melancólica do olhar que lhes dá um vago ar de velhice.<sup>112</sup>

Em *O pintor da vida moderna*, Baudelaire apresenta o homem moderno como resultante dos refinamentos de uma civilização excessiva, com seus sentidos aguçados e vibrantes, seu espírito dolorosamente sutil, seu cérebro saturado de tabaco, seu sangue a queimar pelo álcool.<sup>113</sup> Esse homem é o “herói moderno” para Baudelaire. É interessante perceber como na narrativa de Machado, pode-se perceber a intenção do narrador em mostrar, assim como Baudelaire, a porção de alma humana escondida no personagem, revelando o

---

<sup>111</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p.55.

<sup>112</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p.38-39.

<sup>113</sup> VERLAINE, Paul apud BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007, p.159.

coração triste e muitas vezes trágico da cidade moderna.<sup>114</sup> Pode-se pensar que Machado também buscou revelar o sentido vago da modernidade através das reflexões de seu personagem, esse homem comum como o artista de Baudelaire.

Naziazeno está só, mas quando multidões de homens e mulheres, aterrorizados pelo tráfego moderno (como metáfora), aprendem a enfrentar sua modernidade, o bulevar se transforma no cenário de uma nova cena moderna, que justamente o “urbanismo da reforma” de Haussmann ajudou a criar. Essa nova forma de encontro é o “povo”. As ruas pertencem ao povo, constituindo o que Berman denominou modernismo de movimento de massa. Para Baudelaire o poeta que perde seu halo se tornará mais profunda e autenticamente poético porque estará mais próximo do homem comum, no caso, do povo. Entretanto o halo não é destruído totalmente, é incorporado ao fluxo geral do tráfego, ou seja, pode se transformar em outra coisa no mundo capitalista.

O século XX criou halos para substituir os de Marx e Baudelaire, para os quais os halos estavam na burguesia e no artista, no herói econômico e no herói cultural. Isto pode ser observado no próprio espaço urbano, como observa Berman em relação novamente à rodovia, que busca separar, evitar o conflito entre pedestres e condutores. *Os espaços urbanos têm sido planejados e organizados para assegurar que confrontos e colisões serão evitados. Um traço marcante do urbanismo do século XX é a criação da rodovia.*<sup>115</sup> A rodovia, marca da modernização das cidades, produz um espaço urbano mais extenso, com uma paisagem urbana achatada, que segundo Berman produziu também o achatamento do pensamento social, coerente com a visão dos adeptos à modernolatria, segunda a qual,

todas as dissonâncias sociais e pessoais da vida moderna podem ser resolvidas por meios tecnológicos e administrativos; os meios estão à mão, é preciso líderes dispostos a usá-los”. A visão dos adeptos ao “desespero cultural” é de que “a vida moderna estéril, oca, rasa, ‘unidimensional’, é vazia de possibilidades humanas<sup>116</sup>”.

<sup>114</sup> BANVILLE, Theodore de apud BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007, p.159.

<sup>115</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007, p. 197.

<sup>116</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007, p. 201.

A velocidade muda a relação tempo e espaço e a modernização dos meios de transportes permitiu, além de uma maior mobilidade, a apreensão mais ampla do território urbano. Ao estender as possibilidades de convivência e de interações, a velocidade contribuiu para ampliar o leque das sociabilidades, mas também colocou-se entre as pessoas, dificultando muitas vezes o “encontro” com o outro. Quanto mais modernos e avançados os meios de transporte, normalmente maior a velocidade impingida. Isto, em alguns lugares contribuiu para alterar o tipo de sociabilidades e a relação com o espaço construído, que acaba sendo muito mais um espaço de passagem que de permanência.

Assim, a cidade do transeunte, daquele que a percorre a pé, é diferente daquela percorrida por alguém em um automóvel, mesmo em um ônibus ou trem, pois estes têm menos possibilidade de se deter em algum aspecto ou uma imagem, numa pessoa. Nesse sentido, o interessante das viagens de bonde era que as imagens se transformavam na velocidade necessária para o indivíduo para poder apreciá-las e, ao mesmo tempo, aguçar os seus sentidos.

### **2.3 A habilidade do social como dimensão da modernidade**

Nem a sociedade, nem os indivíduos existem como tal, somente ganham existência na relação de um com o outro, por isso pode-se afirmar que a sociedade está permanentemente sendo construída e reconstruída pelas interações que cotidianamente ocorrem entre os indivíduos. Para Simmel, um traço constituinte do desenvolvimento dessas interações aparece na forma de sociabilidades. Simmel não está em busca de uma interpretação da cidade com o objetivo de desenvolver uma visão analítica da mesma, nem da sociedade, mas sim, parte de uma perspectiva de análise mais abstrata, a sociabilidade, para construir interpretações que se aproximam do que seriam fragmentos sobre a vida dos indivíduos, sua individualidade, os estímulos que passam a existir na cidade grande e as interações sociais.

Simmel busca compreender um sentimento próximo ao que Cyro Martins expressou em seu escrito “Um menino vai para o colégio” de 1943. Pai e filho viajavam no trem que

vinha de Sapucaia a Porto Alegre e, ao entrar na cidade pela Rua Voluntários da Pátria, se assombravam com as imagens que se alternavam na cidade grande:

Para a esquerda, viam mal, mas o suficiente para aquilatar do trânsito de veículos de toda espécie, de gente nas calçadas, gente apurada e indiferente ao trem que vinha chegando. Tudo isso deixa os viajantes, pai e filho, meio estonteados, dando-lhes uma visão confusa da cidade, que se lhes apresentava como um emaranhado difícil de deslindar.<sup>117</sup>

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

*Praça Alexanderplatz- Berlim*



Figura 8. Em *A metrópole e a vida mental*, Simmel<sup>118</sup> capta a vida da moderna Berlim no final do século XIX e as transformações psíquicas pelas quais passam seus habitantes, contrapondo a vida mental na cidade grande com a da cidade pequena.

<sup>117</sup> MARTINS, Cyro. Um menino vai para o colégio (1943). In: BERND, Zilá (org.) *Porto Alegre – memória escrita*. 1998, p. 33-34.

<sup>118</sup> SIMMEL, Georg. *A metrópole e a vida mental*. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976.

Assim como a vida na metrópole contrasta profundamente com a vida rural, justamente pela forma como os estímulos exteriores se apresentam para o indivíduo, os diferentes espaços das cidades quando começam a se modernizar também apresentam esse contraste. Na Figura 9 e Figura 10 pode-se observar nas características urbanísticas e sociais a diferença entre o arraial e o centro da cidade de Porto Alegre no início do século XX. Na primeira imagem vê-se a Av. 13 de Maio, atual Av. Getúlio Vargas, que fazia a conexão com o Arraial Menino Deus e era um dos eixos de expansão da cidade nesse período.<sup>119</sup>

*Porto Alegre: uma história fotográfica*



Figura 9. A Av. Getúlio Vargas foi denominada até 1935 Av. 13 de Maio em homenagem à abolição da escravatura. Era uma rua de belas mansões habitadas por ilustres industriais e comerciantes da cidade. Para chegar a ela, o bonde tinha que passar pelo riacho numa ponte feita de madeira, que somente em 1903 foi substituída por uma de metal. Na década de 1940, o Arroio Dilúvio começa a ser desviado e canalizado, e a ponte, que existe hoje num nível um pouco mais elevado, substituiu a de metal. Nesta foto de 1917 observa-se o bonde da linha Menino Deus fazendo seu trajeto e, ao fundo, a Igreja que deu nome ao Arraial.<sup>120</sup>

<sup>119</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007.

<sup>120</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia histórico*. 1988.

Na Figura 10 os bondes aparecem no centro da cidade na Rua Voluntários da Pátria, um local muito mais movimentado desde o século XIX até os dias atuais. No início do século XX caracterizou-se por uma rua de comerciantes e industriais, devido à proximidade com o rio. Ponto de concentração de carretas, esta rua era inicialmente chamada de Caminho Novo, por ter sido o principal eixo de expansão da cidade para a zona norte. Nela foi implantada, em 1874, a primeira linha férrea ligando Porto Alegre a São Leopoldo e, em 1876, a linha foi estendida a Novo Hamburgo, o que possibilitou uma fixação maior de imigrantes alemães nessas cidades. A Estação Férrea localizava-se na esquina da Rua Voluntários com a Rua Conceição, onde atualmente funciona um terminal de ônibus.

Museu Memória Carris

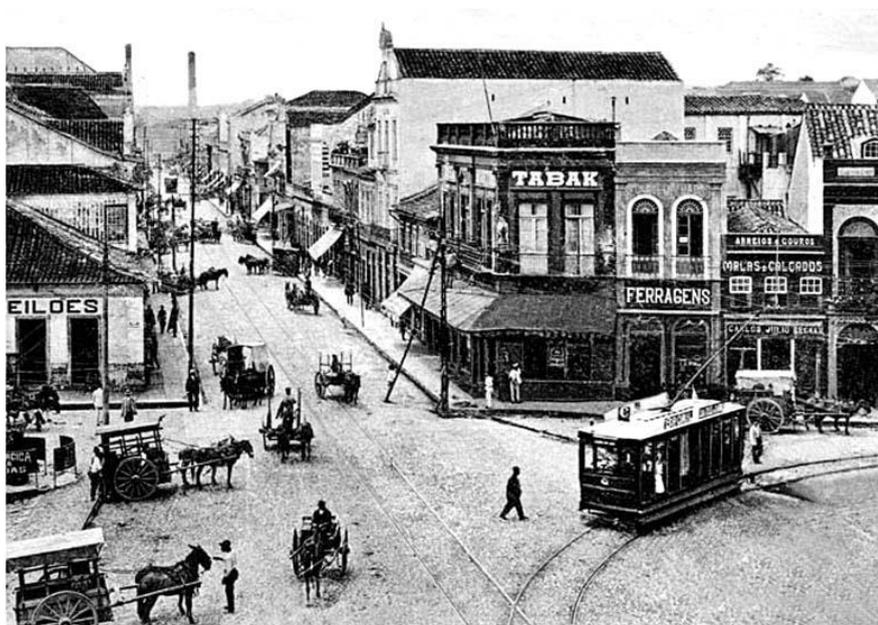


Figura 10. Rua Voluntários da Pátria, centro de Porto Alegre na década de 1920. Esta rua foi aberta em 1808, ainda na época do Império e o objetivo era possibilitar o acesso dos moradores da cidade às quintas situadas na margem do Rio Guaíba. Mais tarde o Caminho Novo foi estendido até Gravataí, passando a ter quase quatro quilômetros de extensão. Em 1870 passou a chamar-se Rua Voluntários da Pátria.

Ao longe, no final da rua, podem ser vistas as chaminés das fábricas instaladas na região que com o passar do tempo formou o 4º Distrito.<sup>121</sup>

A mudança de um ambiente mais tranquilo e pacato para um mais complexo e movimentado é importante para Simmel, na medida em que a figura central que está

<sup>121</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia histórico*. 1988.

servindo para sua análise é o cidadão, que é diferente do cidadão, uma vez que não necessariamente conhece e exerce seus direitos, e é diferente do transeunte, que muitas vezes anda indiferente ao que acontece a sua volta. O cidadão se aproxima muito da figura do *flâneur*, que numa relação amorosa com a cidade, *ocupa espaços urbanos, desloca-se por seus diversos territórios e estabelece relações de proximidade e distância com outros cidadãos, em contextos específicos e situados.*<sup>122</sup> As discontinuidades presentes nas imagens captadas pelos que andam pela metrópole, somadas ao ritmo e à velocidade da vida moderna provocam um tipo de experiência totalmente desnorteadora. Como afirma Jacobs, as metrópoles são *cheias de desconhecidos*<sup>123</sup> e a experiência, que no campo é mais duradoura e contínua, demanda do homem da metrópole uma intelectualidade maior.

A cidade moderna passa a ser então o lugar do desenvolvimento de sentimentos contraditórios pelo indivíduo: ao mesmo tempo em que se protege, desenvolve a capacidade de uma maior sociabilidade. Nas palavras de Simmel, *a vida na cidade grande extrai do homem, enquanto criatura que procede a discriminações, uma quantidade de consciência diferente da que a vida rural extrai.*<sup>124</sup> Essa intelectualidade desenvolvida pelo homem tem o objetivo de preservar o indivíduo e adaptá-lo às constantes mudanças características das metrópoles. Isso provoca um distanciamento psíquico, uma atitude de reserva na relação com o outro, ao mesmo tempo em que existe uma maior aproximação corporal.

Assim como o indivíduo fica desnortado, se protege e desenvolve uma atitude de reserva, também por um maior trabalho intelectual, esse mesmo indivíduo se torna mais sensível e desenvolve, inclusive, a capacidade de uma maior sociabilidade. Sobre isso Fortuna<sup>125</sup> explica que essa relação *é marcada por uma paradoxal íntima exterioridade, a partir da qual o indivíduo flâneur estabelece um vínculo tão egoísta como apaixonado com a multidão da grande cidade.* Nessa relação de proximidade e distância, o indivíduo vai

---

<sup>122</sup> FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. *Sociabilidade urbana*. 2007, p. 7.

<sup>123</sup> JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 2009, p. 30.

<sup>124</sup> SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976, p. 12.

<sup>125</sup> FORTUNA, C. *Narrativas sobre a metrópole centenária: Simmel, Hessel e Seabrook*. Cadernos Metrôpoles. 2011, p. 383.

construindo suas interações, inclusive com o espaço. Habituar-se às mudanças que ocorrem nos espaços físicos das cidades requer do indivíduo ao mesmo tempo uma atitude de “tolerância e reserva”, de proximidade e distância. Compreender esse exercício social era muito importante para Simmel, uma vez que, segundo Pechman, o conceito de *sociabilidade, com suas idiosincrasias subjetivas e objetivas, era a chave para a compreensão da vida em sociedade.*<sup>126</sup>

Esse jogo inconsciente se transforma numa estratégia de vida, onde dimensões sociais e individuais estão permanentemente em tensionamento, redefinindo, inclusive, a relação dos indivíduos com dimensões da vida pública e privada. Para Pechman, *abrindo caminho por entre a pulsão e a razão, a subjetividade e a objetividade, Simmel nos revelará o individual no social, o psicológico no coletivo.*<sup>127</sup> Esse jogo inconsciente ganha amplitude justamente quando a vida na urbe se torna uma experiência desorientadora quando, como analisa Sennet,<sup>128</sup> a velocidade das transformações em diferentes esferas da vida é, inclusive, responsável por um tipo de ansiedade, sentida no plano individual, mas que tem sua tradução na vida pública.

Nesse momento a atitude de resguardo, de reserva, que as pessoas desenvolvem umas com as outras é necessária para que se desenvolvam as relações de sociabilidade, ou seja, quando é necessária uma separação nítida entre dimensões da vida privada e dimensões da esfera pública. Isso porque para o desenvolvimento da “habilidade do social” é condição que as relações entre os indivíduos sejam impessoais, uma vez que é na esfera pública, e não na privada, e não a partir de questões privadas, que se estabelecem as relações sociais.

Nessa perspectiva, a cidade grande transforma-se no *lócus desse tipo de contato para a vida social ativa, o fórum no qual se torna significativo unir-se a outras pessoas sem a*

---

<sup>126</sup> PECHMAN, Robert Moses. Na selva das cidades, um *blasé* e três *voyeurs* – Simmel, Hopper, Hitchcock e Vettriano. In: PECHMAN, Robert Moses (Org.) *A pretexto de Simmel: cultura e subjetividade na metrópole contemporânea*. 2014, p. 87.

<sup>127</sup> PECHMAN, Robert Moses. Na selva das cidades, um *blasé* e três *voyeurs* – Simmel, Hopper, Hitchcock e Vettriano. In: PECHMAN, Robert Moses (Org.) *A pretexto de Simmel: cultura e subjetividade na metrópole contemporânea*. 2014, p. 88.

<sup>128</sup> SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. 2014.

*compulsão de conhecê-las enquanto pessoas.*<sup>129</sup> Segundo Sennet, num movimento inverso ao que ocorreu no século XIX, no século XX o indivíduo passa a dar maior ênfase à esfera privada em detrimento da esfera pública, permeando tudo e todos com sua visão intimista e esvaziando o espaço público, ou sendo por este esvaziado, uma vez que em muitos lugares o *ambiente físico incita a pensar no domínio público como desprovido de sentido.*<sup>130</sup>

Sennet está analisando o declínio do homem público em detrimento de um desenvolvimento cada vez maior das dimensões da vida privada e estas em exposição pública. Segundo ele, está ocorrendo um deslocamento da subjetividade do indivíduo, que concebia o processo de conhecer-se como uma forma de conhecer o mundo, para uma subjetividade cada vez mais narcisista, tendo a solidão como sua eterna companhia. Suas análises contribuem para pensar como as mudanças que estão ocorrendo na esfera privada, na intimidade, estão afetando as relações de sociabilidade na metrópole contemporânea. Da mesma forma, as mudanças que ocorrem nos espaços concretos de sociabilidade afetam as interações entre os indivíduos e destes com o próprio lugar.

Segundo Simmel<sup>131</sup> o impulso da sociabilidade é algo que está além das dimensões concretas que preenchem a vida do indivíduo, como o trabalho, o sentimento de fome, de saciação, de amor, a religiosidade, dimensões que se transformam em formas de sociação quando geram maneiras de estar com os outros e de interagir nos espaços sociais. O conceito de sociação é chave para compreender a concepção de Simmel sobre a relação indivíduo e sociedade, uma vez que mais do que formas de associação, para o autor esse conceito está relacionado ao desenvolvimento de relações desprovidas de interesses pessoais, que muitas vezes são conflituosos e/ou de subordinação/dominação.

O autor desenvolve o conceito de sociação em sua análise sobre o dinheiro, utilizando-o como exemplo para explicar as relações que os indivíduos estabelecem na modernidade, uma vez que o dinheiro carrega o simbolismo do “impessoal”, do “racional” e do “individualismo”, marcas do rompimento com o tipo de relação de dependência

---

<sup>129</sup> SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. 2014, p. 414.

<sup>130</sup> SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. 2014, p. 28.

<sup>131</sup> SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. 2006.

caracterizada pela “pessoalidade”.<sup>132</sup> Nessa relação entre indivíduos em sociedade, as qualidades pessoais como amabilidade, cortesia, educação, cordialidade, atributos considerados individuais, da personalidade do indivíduo, são menos enfatizados como tais, sendo auto-regulados pelo indivíduo a partir do que Simmel denomina “sentido do tato”,<sup>133</sup> marcando os limites dos impulsos individuais e permitindo o desenvolvimento da relação de alteridade.

Assim, para Simmel, a primeira condição para que ocorra a sociabilidade é a discrição, pois as pessoas se socializam quando há o resguardo de umas em relação às outras. Assim quanto mais impessoais as relações, maior a possibilidade de que exista sociabilidade.

Na sociabilidade não entram o que as personalidades possuem em termos de significações objetivas, significações que têm seu centro fora do círculo de ação: riqueza, posição social, erudição, fama, capacidades excepcionais e méritos individuais não desempenham qualquer papel na sociabilidade. Quando o fazem, não passam de uma leve nuance daquela imaterialidade com a qual apenas à realidade é permitido penetrar o artifício social da sociabilidade.<sup>134</sup>

Ao contrário do que pode ser observado na sociedade contemporânea, na qual a vida pública se tornou uma questão formal e a atitude de reserva e a subjetividade estão cada vez mais “pessoais”, gerando uma ansiedade no indivíduo a respeito de si na relação com o outro,<sup>135</sup> o princípio da sociabilidade na modernidade está relacionado ao que cada indivíduo pode *garantir* ao outro. Essa garantia está relacionada a valores sociáveis como a alegria, a vivacidade, a liberdade, sendo que esta medida deve ser compatível com os valores recebidos por esse indivíduo.

O princípio da sociabilidade, portanto, pressupõe que exista uma condição de igualdade entre os indivíduos, uma vez que, para que se desenvolva a sociabilidade, o indivíduo deve despir-se de tudo que é inteiramente pessoal e material, ou seja, *daquilo*

---

<sup>132</sup> SIMMEL, Georg. O dinheiro na cultura moderna (1896). In: SOUZA, Jessé e ÖELZE, Berthold. *Simmel e a modernidade*. Brasília: UnB. 1998, p. 23-40.

<sup>133</sup> SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. 2006, p. 65.

<sup>134</sup> SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. 2006, p. 67.

<sup>135</sup> SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. 2014.

que a sociabilidade entra previamente como seu material e do qual se despe em sua condição de sociabilidade.<sup>136</sup> Como os valores cambiáveis são estados de espírito, é muito comum que quando se pensa em sociabilidade está esteja associada a lugares de lazer. Entretanto, os espaços de sociabilidade podem variar conforme o acesso a determinados recursos sociais e econômicos. Nas classes médias e altas geralmente o desenvolvimento da sociabilidade está relacionada ao tempo livre, o tempo de lazer. Entretanto, nas classes economicamente mais baixas, a sociabilidade se desenvolve geralmente como parte integrante da rotina, ao ir ao mercado fazer compras, buscar as crianças na escola, ir à padaria, andando de ônibus, de trem etc.

Robert Park,<sup>137</sup> torna mais concreto o conceito de sociabilidade a partir de dimensões como convivência, interação, socialização e associação. Para o autor, é nas situações em que ocorrem estes tipos de relações que os indivíduos desenvolvem a sociabilidade, marcada também pela noção de co-presença no espaço público. Os meios de transporte e de comunicação foram importantes para o desenvolvimento destas interações sociais, uma vez que provocaram mudanças na organização social e industrial das cidades, bem como da distribuição da população. Acompanhando estas mudanças ocorreu, segundo Park, alterações nos costumes, hábitos e sentimentos da população.

A natureza dessas mudanças é indicada pelo fato de que o crescimento das cidades foi acompanhado pela substituição de relações diretas, face a face, “primárias”, por relações indiretas, “secundárias”, nas associações de indivíduos na comunidade.<sup>138</sup>

As relações primárias estão relacionadas a um tipo de relação pessoalista, mais imediata e menos reflexiva, ao contrário das secundárias que são mais impessoais e distanciadas. Na cidade grande, a diferenciação dos espaços de relações de proximidade e daqueles de relações distanciadas não é tão nítida, pois a sociabilidade pode ocorrer tanto no meio familiar ampliado, na vizinhança, no bairro, como no local de trabalho. Inclusive no transporte, nos trajetos percorridos para chegar até ele, nas paradas e terminais. Nesses

---

<sup>136</sup> SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia* – indivíduo e sociedade. 2006, p. 69.

<sup>137</sup> PARK, Robert. *A Cidade*. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976.

<sup>138</sup> PARK, Robert. *A Cidade*. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976, p. 46.

lugares ocorre o que pode ser chamado de uma transposição territorial que pode provocar a ampliação das relações de proximidade.

Observando imagens do início do século XX pode-se pensar no desenvolvimento da sociabilidade nas viagens de bonde, mas também nos locais de espera, como os abrigos construídos especificamente para esse fim. Em Porto Alegre, alguns deles, como a Praça XV, eram lugares de muita agitação nos horários de pico, com pessoas subindo e descendo dos bondes desde cedo do dia. Até a década de 1930 existiam dois locais que serviam de principais abrigos de bondes no centro da cidade: a Rua dos Andradas em frente à Praça da Alfândega e a Praça da Matriz em frente à Catedral Metropolitana.

Em 1930, como pode ser observado na Figura 11, é construído o primeiro abrigo de bondes na Praça XV, pois ali era um ponto de reversão dos bondes que passavam pela Av. São Rafael. Essa foi a estação central de embarque e desembarque dos bondes até 1970, quando estes deixaram de circular. Em 1935 esse abrigo foi ampliado em função do novo traçado dos bondes que passam a descer a Av. Borges de Medeiros e circundar a Praça Montevideú.

*Museu Memória Carris*



Figura 11. Abrigo de bondes na Praça XV. É uma das mais antigas da cidade e abrigou o primeiro mercado público de Porto Alegre, construído em 1842, e o definitivo, em 1869. Quando ainda não era praça, o local foi primeiro foi chamado de Largo dos Ferreiros, depois Largo Paraíso, em alusão à existência da “Casa do Paraíso”, que a

literatura indica ter sido um bordel, mais adiante Praça Conde D'Eu, para por fim ser chamada de Praça XV de Novembro em 1889.<sup>139</sup>

Assim, estudar as sociabilidades implica em observar também a rotina das pessoas, para onde vão, como se deslocam, os caminhos percorridos etc. Mas, nesse estudo, é importante também considerar que na metrópole as relações entre os habitantes e destes com o tecido urbano se tornam mais complexas e acontecem num ritmo mais acelerado, estando permanentemente imbricadas, uma fazendo parte da outra e, no movimento, sendo definida e redefinindo a outra. Por isso, aproximando-se da concepção de Baudelaire sobre a constância do movimento na modernidade,<sup>140</sup> Simmel entende que, na cidade moderna, a experiência está calcada num fluxo contínuo entre o mundo interior e o exterior, subjetividade e objetividade. Essa constante passagem do mundo interior para o exterior e vice-versa transforma o indivíduo, estimula como analisa Bresciani:

A formação de uma *nova sensibilidade*, uma completa reeducação dos sentidos do cidadão, acompanha o equacionamento da sociedade. (...) Uma extensa gama de estímulos variados atinge o cérebro e parte dela deve ser trabalhada pela consciência de forma a servir de proteção contra os *chocs* produzidos pela própria vida urbana.<sup>141</sup>

Da mesma forma que os meios de transporte existem em maior quantidade, contribuindo para ampliar a comunicação entre os habitantes, o ritmo do movimento na metrópole, combinado aos avanços tecnológicos, permite a comunicação mais rápida e diversificada. Entretanto, as relações sociais que se constituem parecem apresentar laços muito frágeis, denotando um tipo de sociabilidade em determinados contextos espaciais da cidade moderna, relacionado ao que Bresciani<sup>142</sup> sugere ser uma rígida divisão do tempo

---

<sup>139</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre Guia Histórico*. 1992.

<sup>140</sup> BAUDELAIRE, Charles. *Sobre a modernidade: o pintor da vida moderna*. 1996.

<sup>141</sup> BRESCIANI, M. Stella. A Cidade das Multidões, a cidade aterrorizada. In: PECHMAN, Robert (org.) *Olhares sobre a cidade*. 1994, p. 23.

<sup>142</sup> BRESCIANI, Maria Stella. Cidade, cidadania e imaginário. In: SOUZA, Célia Ferraz de. PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. 2008.

imposta pelas atividades do cidadão, onde questões como pontualidade e fragmentação estão relacionadas com esquemas mais amplos de organização do trabalho e do lazer.

As ações dos indivíduos passam a estar direcionadas para fins instrumentais e dimensões do mundo sistêmico, como são denominadas por Habermas as da esfera do trabalho e dos negócios, penetram em aspectos da vida privada dos indivíduos e estes acabam se encontrando artificialmente no espaço público, *a comunicação – pública - perde em coerência e dissolve-se em estereótipos para o consumo individual.*<sup>143</sup> O processo de mercantilização do espaço confunde assim o meio físico com o sistema produtivo capitalista, transformando muitos espaços públicos em espaços com cada vez menos circulação de pessoas.

Ao refletir sobre os princípios da modernidade, Bouffleuer<sup>144</sup> sugere que houve um desenvolvimento desigual entre a ideia de emancipação do homem a partir do domínio da natureza e o desenvolvimento da técnica, uma vez que *os homens obtiveram um grande domínio tecnológico sobre a natureza, mas não souberam encaminhar devidamente os problemas da convivência, da ética e da justiça social*<sup>145</sup>, predominando a razão instrumental no controle e na manipulação dos processos que envolvem questões materiais do mundo da vida. Assim, *os indivíduos socializados, ao intervirem no mundo para garantirem sua sobrevivência material, estabelecem entre si conexões funcionais que se regem por mecanismos sistêmicos.*<sup>146</sup>

Dessa forma, a sociedade estaria formada por dois tipos de integração: uma social mediada por um consenso normativo e uma sistêmica, baseada em conexões funcionais. Os diferentes modos de racionalidade são incorporados concretamente na vida social e cultural, levando muitas vezes a uma assimilação da razão instrumental como a única forma de racionalidade possível. Concorrem para tornar possível esta assimilação os aspectos relacionados às decisões políticas, que junto com uma racionalidade ligada ao mundo da técnica e do mercado, contribuem para reforçar ou frear a razão estratégica.

---

<sup>143</sup> SERPA, A. *O espaço público na cidade contemporânea*. 2007, p. 17.

<sup>144</sup> BOUFLEUER, J. P. *Pedagogia da Ação Comunicativa*. 2001.

<sup>145</sup> BOUFLEUER, J. P. *Pedagogia da Ação Comunicativa*. 2001, p. 13.

<sup>146</sup> BOUFLEUER, J. P. *Pedagogia da Ação Comunicativa*. 2001, p. 15-16.

Habermas chama a atenção para as mudanças que vêm ocorrendo no mundo social contemporâneo e que produziram o que ele chama de “patologias”, derivadas da colonização do mundo vivido pelo mundo sistêmico. Segundo o autor, os dois mundos estão sempre se interpenetrando, mas quando “a ação instrumental vai invadindo os espaços do mundo vivido, desalojando e expulsando a ação comunicativa do seu habitat”, compromete a comunicação e a interação voltada para o entendimento<sup>147</sup>, comprometendo também as relações de sociabilidade.

El perfeccionamiento de las técnicas de comunicación y tránsito tiene una importancia muy distinta para el cambio a largo plazo del horizonte de nuestra experiencia cotidiana. Los viajeros que emplearon, en 1830, los primeros ferrocarriles habían narrado ya SUS nuevas percepciones Del espacio y El tiempo. Em El siglo XX, El automóvil y La aviación civil aceleraron todavía más el tráfico de personas y el transporte de bienes de consumo y redujeron también —de modo subjetivo— las distancias.<sup>148</sup>

A “experiência” cotidiana do mundo da vida deixa de ser espontânea e a técnica passa a dominar as relações sociais. Percebe-se a importância que possuem para o autor os meios de transporte no desenvolvimento dessas estratégias de comunicação. E aqui, mais uma vez, o bonde como um exemplo de espaço social que pode ter contribuído para o desenvolvimento do indivíduo moderno, possibilitando uma espécie de segurança ontológica no meio de tantas mudanças que estavam ocorrendo. Outra dimensão é o desenvolvimento da alteridade. Gilberto Freire ao comentar um texto de João Chagas, viajante português que esteve no Brasil no início da República e publicou um livro com suas percepções sobre o país, especialmente o Rio de Janeiro, escreveu:

Nele, uma vez sentado, o passageiro podia dormir a seu gosto; ou ler o seu jornal, admirar a paisagem. E, é claro, não o notou João Chagas, mas indica-o a tradição brasileira havia as conversas, as discussões entre os passageiros do bonde; os debates em torno de assuntos do dia; debates de ordinários cordiais. O bonde foi no Brasil da época estudado uma escola de tolerância: tolerância de ideias e tolerância social.<sup>149</sup>

<sup>147</sup> FREITAG, B. *Itinerários de Antígona. A questão da moralidade*. 1992, p. 239.

<sup>148</sup> HABERMAS, Jürgen. *Nuestro breve siglo*. 1998.

<sup>149</sup> FREIRE, Gilberto. Sociologia do bonde. In: STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. 1984, p. 62.

A reflexão sobre as relações sociais nas metrópoles contemporâneas torna-se muito mais diversificada, uma vez que as transformações são potencialmente mais rápidas e as novas tecnologias se interpõem ou facilitam as relações entre os indivíduos. Mas esse tipo de experiência, num grau menor, já ocorria na cidade moderna. Assim, o estudo das interações sociais em qualquer época possibilita extrair dimensões essenciais dos fenômenos muitas vezes considerados corriqueiros, casuais, como eram, por exemplo, o andar de bonde ou esperar a sua chegada numa estação ou num pequeno abrigo. É compreender como, citando uma vez mais a cidade de Cloé, *entre aqueles que por acaso procuram abrigo da chuva sob o pórtico, ou aglomeram-se sob uma tenda de bazar, ou param para ouvir a banda na praça, consumam-se encontros, seduções, abraços, orgias, sem que se troque uma palavra, sem que se toque um dedo, quase sem levantar os olhos.*<sup>150</sup>

---

<sup>150</sup> CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. 1990, p. 52.

Foi, sobretudo de bonde, que Chagas observou o Brasil dos primeiros anos da República; sua gente, suas casas, suas ruas, seu comércio, seus costumes. (...) O bonde foi no Brasil da época uma escola de tolerância: tolerância de ideias e tolerância social.

O que não escapou ao observador português foi o fato de ser o bonde daquela época um constante traço de união entre a coletividade e a família: no dia em que o bonde faltasse, operar-se-ia uma revolução, não na rua, mas nos lares, porque toda gente, atônita, ficaria em casa a perguntar a razão por que ele não havia passado, e por um momento suprimido esse indispensável traço de união entre a população e os seus hábitos.<sup>151</sup>

### **CAPÍTULO 3. O DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES E O PAPEL DOS TRANSPORTES NO INÍCIO DO SÉCULO XX**

Este capítulo analisa como no contexto das transformações pelo qual as cidades passaram no seu processo de urbanização insere-se o desenvolvimento dos modos de transporte, especialmente os coletivos. Atualmente, a importância dos meios de transporte, principalmente os coletivos, está relacionada com a sustentabilidade econômica e ambiental do espaço urbano. Entretanto, além da contribuição que tiveram na expansão econômica e física da cidade, a análise apresentada neste capítulo enfatiza sua importância do ponto de vista social, uma vez que o uso do transporte coletivo ampliou as formas de sociabilidade, contribuindo para uma mudança qualitativa das relações sociais no espaço público.

Em **Transformações físicas e sociais em cidades brasileiras** são analisadas as mudanças que ocorreram nas cidades brasileiras nas primeiras décadas do século XX e a visão predominante no planejamento urbano e nos gestores públicos desse período sobre o desenvolvimento urbano. **Do transporte individual ao coletivo, da charrete ao bonde**

---

<sup>151</sup> João Chagas foi um viajante português que esteve no Brasil nos primeiros anos da República. Em 1897 publicou um livro em Lisboa sobre sua viagem ao Brasil. É citado por Gilberto FREYRE no escrito “Sociologia do bonde”. In: STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. 1984, p. 62.

problematiza o desenvolvimento dos meios de transporte individual e coletivo e seu uso no país do ponto de vista social e filosófico.

### **3.1 Transformações físicas e sociais em cidades brasileiras**

Compreender a organização do espaço urbano implica em considerar, antes de tudo, que a vida em sociedade é complexa e que as questões sociais em permanente transformação. Muitas vezes as mudanças sociais surgem a partir de questões da esfera privada, como por exemplo, a questão da composição familiar hoje muito mais complexa, e que, por isso, muitas vezes acaba ampliando, inclusive, a necessidade de mobilidade urbana. Em outros momentos são as questões urbanas, como o acesso à moradia e transporte, que acabam pautando o poder público sobre a importância de rever o uso do solo. As atuais discussões sobre a ocupação do espaço público de circulação, por exemplo, provocou mudanças significativas no trânsito a partir da ampliação do uso da bicicleta em diversas cidades brasileiras. Enfim, mudam práticas e, com elas, transformam-se os espaços. Essas mudanças são complexas e, embora a sociedade esteja nessa “permanente transformação”, nem sempre é possível alcançar o seu significado.

Diversas analogias foram pensadas como forma de compreender essa complexidade. Ao desenvolver a ideia do planejamento em formato de “árvore” ou em formato de “semi-trama”, Alexander mostra, por exemplo, como é difícil pensar o espaço urbano como uma grande quantidade de pequenos sistemas que se relacionam e interagem para formar um vasto e complexo sistema.<sup>152</sup> Buscando compreender essa complexidade do espaço urbano, Holanda utiliza a ideia de configurações espaciais e sistemas de encontros mostrando como o espaço e a sociedade são dois sistemas que estão em interação permanente e apresentam co-variações na história. Um exemplo para o autor seria o intenso uso do espaço público nas cidades de construções densas como as cidades medievais ou as coloniais brasileiras.<sup>153</sup>

<sup>152</sup> ALEXANDER, Christopher. A City is not a Tree. In: *Architectural Forum*, vol. 122, nº 1, abril 1965, pp. 58-62 (parte I); vol. 122, nº 2, maio 1965, pp. 58-62 (parte II).

<sup>153</sup> HOLANDA, Frederico de (Org.). *Arquitetura & Urbanidade*. 2003.

Buscando colaborar com essa discussão do ponto de vista da sociologia urbana, Freitag analisa as influências das diferentes escolas do urbanismo no Brasil. Para a autora, a escola francesa e a americana foram as que exerceram maior influência nas cidades brasileiras no início do século XX, porque mais adiante vai ocorrer uma predominância do movimento moderno. Da escola francesa, a autora destaca o pensamento iluminista como o do grande reformador de Paris, o barão de Haussmann, no século XIX e cita como exemplo o Rio de Janeiro que foi renovado e saneado por Pereira Passos no Governo de Rodrigues Alves (1905-1910). O prefeito, entre outras ações, destruiu grande parte da herança colonial no centro da cidade para abrir a Av. Central, atual Rio Branco.<sup>154</sup>

Freitag destaca também a influência dos ingleses nesse período, com a construção do Jardim América em São Paulo pela CIA City de Desenvolvimento. Projetado pelos ingleses Barry Parker e Raymond Unwin, o bairro foi o primeiro baseado no modelo de cidade-jardim e seu projeto repercutiu em várias cidades brasileiras, inclusive em Porto Alegre. Também, a partir da década de 1910, a City em São Paulo e a Força e Luz em Porto Alegre monopolizaram o abastecimento de luz durante anos e o serviço de transporte durante anos. A Força e Luz em Porto Alegre estava ligada à Companhia Light, empresa canadense que, em 1907, adquiriu várias companhias de bondes e carris urbanos no Rio de Janeiro, controlando o serviço até 1963. Criada em 1906 na fusão entre a Carris de Ferro e a Carris Urbanos, em 1926 a Força e Luz vendeu suas usinas para a Companhia de Energia Elétrica do Rio Grande do Sul (CEERG). No momento em que desmembrou energia e transporte, passou a chamar-se Companhia Carris Porto-Alegrense, denominação mantida até hoje.<sup>155</sup> Em relação às ferrovias, a linha férrea implantada em 1874, ligando a capital à cidade de São Leopoldo, pertencia a uma empresa inglesa, cujo concessionário era o escocês John Mac Ginity que, em 1869, havia acertado a construção da estrada com o governo provincial.<sup>156</sup>

Mais adiante, a partir da década de 1930, segundo Freitag, a escola americana afirmou sua influência, sendo perceptível primeiro na verticalização das construções, nos arranha-

---

<sup>154</sup> FREITAG, Bárbara. *Teorias da cidade*. 2006.

<sup>155</sup> FREITAG, Bárbara. *Teorias da cidade*. 2006.

<sup>156</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre ano a ano: cronologia histórica: 1732 -1950*. 2013.

céus, depois no uso do vidro e do metal como elementos que passam a compor a arquitetura de muitas cidades brasileiras.<sup>157</sup> No romance *A ronda dos anjos sensuais*, publicado em 1935, Reynaldo Moura, descreve o imaginário construído sobre os edifícios altos e modernos, a visão sobre o passado colonial, e a alusão ao bonde como um símbolo da modernidade na época. Todos andam de bonde e é a partir dele que observam o progresso:

Cimento Portland.

Ferro made in U.S.A.

A casa do homem coletivo.

Quando na esquina da avenida os homens de blusa azul começam a batalha contra o mofo cor de sombra da ruína colonial, a gente da rua já sabe que ali vai ser um arranha-céu.

A cidade passa de bonde e de crepe-sola, e vai satisfeita pensando: progresso. Fuma o seu cigarro com mais vontade (...).<sup>158</sup>

Do ponto de vista da circulação e dos transportes, pode-se perceber a influência da escola americana na construção de viadutos e rodovias como forma de organizar a circulação urbana, principalmente por automóveis a partir da década de 1950. Esta forma de pensar o espaço urbano caracteriza as cidades brasileiras até os dias atuais e acaba conformando um tipo de ocupação do espaço de circulação extremamente desigual. Estudo realizado em 2003 nas principais capitais brasileiras pela Associação Nacional de Transporte Público - ANTP e o Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas - IPEA aponta que o transporte individual, utilizado por cerca de 20% das pessoas, ocupa quase 60% do espaço viário. No outro extremo, 70% de pedestres e usuários de transporte coletivo ocupam 25% do espaço das ruas e avenidas. Assim, cada passageiro de transporte individual utiliza 10 vezes mais espaço para sua circulação na via do que o pedestre e passageiro do transporte coletivo.<sup>159</sup>

---

<sup>157</sup> FREITAG, Bárbara. *Teorias da cidade*. 2006.

<sup>158</sup> MOURA, Reynaldo. *A ronda dos anjos sensuais*. 1935. In: CRUZ, Cláudio. *Literatura e Cidade Moderna: Porto Alegre 1935*. 1994, p. 47.

<sup>159</sup> IPEA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras – Relatório Executivo*. 2006.

Buscando compreender a forma de ocupação das cidades capitalistas, Lobato Correa parte de conceitos da geografia econômica para mostrar como historicamente o espaço dessas cidades se constituiu de forma profundamente desigual e mutável.<sup>160</sup> Segundo o autor, diferentemente das cidades pré-capitalistas nas quais a mobilidade social era muito menor, nas cidades capitalistas o capital não tem limites em seu poder de expansão e desenvolvimento, corroborando com a descrição de Rolnik sobre a capacidade de expansão das metrópoles:

não há mais muralhas, ao contrário da cidade antiga, a metrópole contemporânea se estende ao infinito, não circunscreve nada senão sua potência devoradora de expansão e circulação. Ao contrário da cidade antiga, fechada e vigiada para defender-se de inimigos internos e externos, a cidade contemporânea se caracteriza pela velocidade da circulação. São fluxos de mercadorias, pessoas e capital em ritmo cada vez mais acelerado, rompendo barreiras, subjugando territórios.<sup>161</sup>

Buscando compreender como ocorreu a expansão das cidades capitalistas, Lobato Correa reforça os três modelos espaciais vividos pelas cidades ao longo de seu crescimento econômico. O primeiro é o modelo concêntrico criado por Burgess, que caracterizou as cidades na fase pré-industrial, nas quais a mobilidade era muito pequena e a elite residia junto ao centro da cidade, uma vez que ali estava localizado o centro do poder, o governo, a Igreja, as instituições financeiras e comerciais importantes.<sup>162</sup>

O segundo evidenciado pelo autor é o modelo Hoyt, caracterizado pela configuração do sistema viário e de transportes. Esta configuração torna-se necessária na medida em que, com o processo de descentralização da cidade, a burguesia abandona paulatinamente suas mansões no centro e vai morar nos subúrbios, local que se apresenta com maior qualidade de vida. Assim, as famílias com maior poder aquisitivo passam deslocar-se por transporte privado, podendo residir longe de seu local de trabalho, e as famílias de menor poder aquisitivo sendo mais afetadas pelo custo do transporte, acabam instalando-se em áreas industriais ou centrais, próximas ao local de trabalho.<sup>163</sup>

---

<sup>160</sup> LOBATO CORREA, Roberto. *O espaço urbano*. 1999.

<sup>161</sup> ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. 1985, p. 10.

<sup>162</sup> LOBATO CORREA, Roberto. *O espaço urbano*. 1999

<sup>163</sup> LOBATO CORREA, Roberto. *O espaço urbano*. 1999

Com a saída das famílias burguesas do centro da cidade, inicia-se a desvalorização do mesmo, que passa a ser predominantemente ocupado por pessoas solteiras, como, por exemplo, os imigrantes recém chegados à cidade. Muitas residências, anteriormente habitadas pela burguesia, passam a constituir-se em pensões onde se alugam quartos. Com o tempo, várias delas acabam degradando-se pela falta de manutenção.<sup>164</sup> Porto Alegre vivenciou essa situação nas primeiras décadas do século XX. Entretanto o processo de nucleação da cidade já estava em curso bem antes da burguesia sair da área central e está relacionado ao terceiro modelo citado por Lobato: o plurinuclear formulado por Ullman.<sup>165</sup> Segundo Monteiro desde a metade do século XIX, além dos limites do muro que envolvia o núcleo central,

as chácaras de produção agrícola e alguns núcleos de casas se reuniam ao redor de uma capela, junto a uma estrada, moinho, olaria ou matadouro. Essas nucleações não estavam totalmente isoladas do núcleo urbanizado da ponta da península, ao contrário, esses arraiais constituíam-se em polos de crescimento da cidade.<sup>166</sup>

Lobato Correa identifica também três períodos pelos quais as cidades latino-americanas passaram: o primeiro, denominado colonial, iniciou no século XVI e se estendeu até aproximadamente 1850. O segundo período ocorreu de 1850 até aproximadamente 1930, quando as cidades são afetadas na sua funcionalidade, apresentando uma maior independência e as atividades de exportação se desenvolvendo. Nesse período, do ponto de vista da ocupação urbana e do desenvolvimento dos transportes,

de um lado emerge uma classe média e firma-se uma classe dominante vinculada à propriedade da terra, ao grande comércio e, em muitos casos, à nascente indústria. De outro, verifica-se uma redução da fricção da distância, graças à introdução de bondes e trens, que permitem o desenvolvimento de novas áreas residenciais e a reformulação de outras.<sup>167</sup>

---

<sup>164</sup> LOBATO CORREA, Roberto. *O espaço urbano*. 1999, p.68.

<sup>165</sup> LOBATO CORREA, Roberto. *O espaço urbano*. 1999

<sup>166</sup> MONTEIRO, Charles. Porto Alegre – *Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. 1995, p. 29.

<sup>167</sup> LOBATO CORREA, Roberto. *O espaço urbano*. 1999, p. 74.

Esse processo econômico é coerente com o segundo modelo espacial de expansão das cidades em geral, observado por Lobato, e que possibilitou, por exemplo, que em Porto Alegre a elite transformasse em residência permanente suas chácaras situadas na periferia. As antigas mansões localizadas nos centros das cidades começaram a degradar-se, transformando-se nos populares cortiços, ocupados principalmente por imigrantes. No caso de Porto Alegre, a imigração ocorreu especialmente de alemães e italianos que, desde a metade do século XIX, instalaram-se na cidade tendo uma grande contribuição para o desenvolvimento econômico da região. Esses imigrantes habitavam nos arraiais, longe do perímetro urbano, mas principalmente os imigrantes alemães se concentraram no centro da cidade, atuando no desenvolvimento do comércio de Porto Alegre como hotéis, restaurantes, fábricas etc. Ao estudar as características sociais e econômicas dos alemães em Porto Alegre, Gans buscou mapear seus locais de moradia no final do século XIX. Seu estudo aponta uma concentração no Bairro Floresta, em função das várias cervejarias que existiam na região, portanto, local de trabalho de muitos deles; na Rua da Independência, onde estava localizado o Clube Germânia, e no centro da cidade, especialmente na Rua Voluntários da Pátria.

*Porto Alegre – Uma história ilustrada*



Figura 12. Os casarões da Rua Voluntários da Pátria nas proximidades da Rua Ramiro Barcellos em 1920. A implantação do trem para o eixo norte da cidade, via Rua Voluntários da Pátria, bem como a expansão industrial em direção a essa região, colaborou para que, a partir da década de 1930, ocorresse o abandono de muitas das mansões que ali existiam. Seus moradores foram habitar áreas novas, afastadas do centro, o que contribuiu para que a Rua Voluntários da Pátria fosse se concretizando

como local prioritariamente do estabelecimento de indústrias. Alguns, com o tempo, simplesmente foram demolidos.

A população teuta de mais baixa renda localizava-se onde houvesse oferta de trabalho, que podia ser tanto no centro, como nos arrabaldes. Entretanto, Gans chama a atenção para o fato de que nessa época ainda não havia ocorrido na cidade a expulsão sistemática de populares para a periferia. Isto vai ocorrer com as reformas modernizadoras a partir do início do século XX, que estimulam, inclusive, o mercado imobiliário à construção de bairros populares.<sup>168</sup>

Com a modernização da cidade muitas ruas e casas antigas do centro foram demolidas como forma de criar ambientes mais “limpos” e condizentes com uma cidade desenvolvida, culminando no que se chama de periferização, com a construção de loteamentos populares pelo estado ou pelas próprias pessoas que, desprovidas de condições econômicas, iniciam o processo de favelização. Segundo Pesavento, em Porto Alegre,

Os antigos casarões da área nobre da cidade foram destruídos; ruas inteiras sucumbem às patolas e picaretas; as desapropriações crescem em proporções enormes para a abertura de novas vias que pretendiam desafogar o centro da cidade, ligando-o com bairros mais distantes.

Em contrapartida as periferias cresceram e os cinturões de miséria passaram a ser representativos na fisionomia da cidade. Favelas, malocas, menores abandonados foram objeto de crítica social ao estado de calamidade que acompanhava a transformação de Porto Alegre.<sup>169</sup>

No que concerne o planejamento urbano e as transformações físicas das cidades brasileiras, a visão predominante dos gestores públicos no período era de que as transformações tinham que acompanhar os avanços tecnológicos da época. As cidades tinham que passar por um processo de modernização aos moldes do que havia ocorrido em cidades do velho mundo. A grande referência em relação à modernização do espaço urbano era Paris, que havia passado por diversas intervenções urbanísticas em meados

---

<sup>168</sup> GANS, Magda Roswita. *Presença teuta em Porto Alegre no século XIX (1850 -1889)*. 2004, p. 37.

<sup>169</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*. 1991.

do século XIX, praticamente um século antes que nas cidades brasileiras, numa aliança entre técnica e aspectos estéticos.

Embora os problemas enfrentados no velho mundo não fossem tão diferentes como os dos países europeus após a Revolução Industrial, como afirma Souza, a transposição da visão moderna de urbanismo para um país de desenvolvimento tardio como era o Brasil não ocorre de forma direta e acabada, pois, esse é um dos problemas quando se busca copiar modelos sem a devida compreensão das dimensões sociais do contexto no qual serão implantados. As cidades brasileiras,

passavam, então, pela superação do problema de saneamento urbano, juntamente com os de circulação, ao mesmo tempo em que respondiam pelo embelezamento. Esses fatores induziram o surgimento de um urbanismo moderno como disciplina, levando-o a atender não só questões de estética formal, como se fazia até então. A cidade se densificava, o comércio se incrementava, e os veículos que circulavam aumentavam dia a dia, criando inúmeros incômodos aos pedestres e aos condutores devido às condições impróprias em que se encontravam as vias da cidade.<sup>170</sup>

Segundo Souza,<sup>171</sup> a diferença no Brasil reside também no fato de que, junto com os problemas sociais, havia a necessidade de um desenvolvimento industrial mais intenso, pois no início do século XX a economia ainda era baseada fortemente na produção e exportação do café. A industrialização já vinha despontando, inclusive, em Porto Alegre, mas muito relacionada aos ramos tradicionais com as indústrias leves e de gêneros como o alimentício e têxtil.

Buscando compreender essas contradições do desenvolvimento urbano brasileiro, Ribeiro<sup>172</sup> analisa que, diferentemente da Europa e dos EUA em que o pensamento urbanístico aparece associado à ideia de reforma social e onde a “questão social” é relevante e norteou as intervenções no plano urbanístico, no Brasil teria ocorrido uma

---

<sup>170</sup> SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. 2008, p. 17.

<sup>171</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007, p. 99.

<sup>172</sup> RIBEIRO, Luís César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. Da cidade à nação – gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: RIBEIRO; Luís César de Queiroz e PECHMAN, Robert (Orgs.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. 1996.

adequação das ideias urbanísticas europeias à realidade brasileira. Essa adequação gerou, na visão de Ribeiro, inclusive, uma distorção no discurso analítico da questão urbana, uma vez que este discurso deveria estar em consonância com as necessidades do país, que eram, no início do século XX, a modernização, o desenvolvimento e a construção da nacionalidade. Esses temas submeteram a questão social dando um caráter distinto ao planejamento urbano no Brasil.

Em alguma medida a própria ambiguidade conceitual que muitas vezes permeia as discussões sobre planejamento urbano no Brasil está associada tanto a existência de diferentes abordagens conceituais dos termos, como de diferentes abordagens da realidade socioespacial. Entretanto, entende-se que é a partir da segunda proposição que se estabelece a primeira, ou seja, é a partir da compreensão de como foi e é pensada a realidade socioespacial que pode-se entender as construções e os usos dos diferentes conceitos sobre a questão urbana.

Villaça contribui para entender a questão do planejamento urbano no Brasil ao estabelecer relações entre o momento histórico pelo qual passava o país na primeira metade do século XX e as diferentes visões presentes nas ações do estado sobre o espaço urbano. Para Villaça, o planejamento urbano no Brasil teria muitas vezes ficado no nível do discurso e servido de fachada ideológica, uma vez que não legitimou as ações concretas do Estado, como ocorreu na Europa e nos EUA, mas, ao contrário, procurou, em alguma medida, ocultá-las.<sup>173</sup>

Como exemplo do que Villaça está tratando pode ser citado o documento *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* produzido por Ubatuba de Faria e Pereira Paiva<sup>174</sup> sobre o planejamento urbano em Porto Alegre. Este documento ganha relevância pelo fato de ter sido produzido na Era Vargas, período no qual, segundo Ribeiro,<sup>175</sup> os Planos

---

<sup>173</sup> VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: C. DÉÁK e S. SCHIFFER (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. 1999, pp. 171-243.

<sup>174</sup> UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur; PEREIRA PAIVA, Edvaldo. *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*. Porto Alegre: mimeo. 1938 - "Introdução", "I – A evolução da cidade de Porto Alegre", "II – As linhas gerais do plano diretor", "III – O plano de avenidas", pp. 1-86

<sup>175</sup> RIBEIRO, Luís César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. *Da cidade à nação – gênese e evolução do urbanismo no Brasil*. In: RIBEIRO; Luís César de Queiroz e PECHMAN, Robert (org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. 1996.

Diretores foram utilizados como mecanismos de regulação principalmente das camadas populares e, segundo Villaça, como *estratégia de renovação da hegemonia e manutenção do poder e da dominação pela classe dominante*.<sup>176</sup>

Ubatuba de Faria e Paiva traduzem, em alguma medida, o discurso urbanístico produzido no Brasil e na América Latina na década de 1930, que incorpora a preocupação higienista, segundo a qual havia *uma concepção organicista na formulação do diagnóstico dos problemas urbanos, utilizando as categorias meio natural e social como aquelas que organizam um discurso condenatório da realidade e formula a cidade ideal*.<sup>177</sup> O documento apresenta dados sobre diferentes aspectos da cidade, históricos, geográficos, sociais, culturais, demográficos e econômicos, buscando apontar futuros caminhos para a mesma. Percebe-se que sua concepção traduz a ideia da crença na ciência, na razão e no estado como aqueles que vão resolver, senão todos, a maioria dos problemas urbanos e sociais. Também traz incorporadas as ideias de progresso e modernidade das elites brasileiras nas décadas de 1930 e 1940, para as quais os planos de urbanização representam a solução ideal para o desenvolvimento da cidade dentro do que alguns autores denominaram “curva do progresso”.<sup>178</sup>

Em relação à questão conceitual, Ubatuba de Faria e Paiva fazem referência a “Plano”, “Planos de urbanização” e “Plano Geral”, o que está em consonância com as definições apresentadas por Villaça para cada período do planejamento urbano no Brasil, sendo que as décadas de 1930 e 1940 se caracterizaram no planejamento urbano como o período da hegemonia dos planos como solução para os problemas urbanos, uma vez que *as transformações no planejamento urbano representarão formas de adaptação do discurso hegemônico à nova realidade urbana problemática*.<sup>179</sup>

---

<sup>176</sup> VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: C. DÉAK e S. SCHIFFER (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. 1999, pp. 171-243, p. 182.

<sup>177</sup> RIBEIRO, Luís César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. Da cidade à nação – gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: RIBEIRO, Luís César de Queiroz e PECHMAN, Robert (org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. 1996, p. 64.

<sup>178</sup> UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur; PEREIRA PAIVA, Edvaldo. Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre. Porto Alegre: mimeo. 1938 -> “Introdução”, “I – A evolução da cidade de Porto Alegre”, “II – As linhas gerais do plano diretor”, “III – O plano de avenidas”, pp. 1-86, p. 2.

<sup>179</sup> VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: C. DÉAK e S. SCHIFFER (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. 1999, pp. 171-243, p. 198.

Relacionado à questão conceitual, Villaça chama a atenção para a diferença entre planejamento urbano e urbanismo, duas expressões que, muitas vezes, são utilizadas como se tivessem o mesmo significado. O autor considera da esfera do planejamento urbano as ações do Estado sobre o urbano que tenham sido objeto de algum plano. Urbanismo, termo que, segundo o autor existe no Brasil desde o início do século XX, é um conceito mais amplo que teria três dimensões: conjunto de técnicas ou discussões das ações do Estado sobre a cidade, um estilo de vida e o conjunto das ciências que estudam o urbano.

Outra característica marcante das transformações que eram realizadas nas cidades e presente também no documento de Faria e Paiva foi a influência do pensamento modernista na apresentação dos elementos funcionais da cidade separados e na ideia de zoneamento, arejamento e de “vida sadia”. A expressão vida sadia certamente refere-se às camadas populares, uma vez que o documento também trata do planejamento das boas condições de habitabilidade, principalmente da “massa operária” – que necessitava de moradias confortáveis em locais saudios.<sup>180</sup> Esta visão traduz o que Ribeiro chamou de “fordismo cívico”, ou seja, a valorização do trabalho e a justiça social emergindo não dos trabalhadores, mas de um estado paternalista.<sup>181</sup> O que estava em consonância com o discurso que vinha da presidência do país, nesse período das mãos de Getúlio Vargas.

Preparando o que viria nas décadas seguintes, o prefeito Otávio Rocha, que governou Porto Alegre de 1924 a 1928, já havia realizado diversas intervenções definidoras da modernização da cidade como obras viárias e de infraestrutura, além de intensificar a arborização das ruas, o ajardinamento de praças e ter iniciado o tratamento paisagístico do Campo da Redenção.<sup>182</sup> Um dos exemplos de alto impacto na cidade na época foi a abertura da Av. Borges de Medeiros (Figura 13) que teve como objetivo conectar a zona

---

<sup>180</sup> UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur; Edvaldo PEREIRA PAIVA. Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre. Porto Alegre: mimeo. 1938 -> “Introdução”, “I – A evolução da cidade de Porto Alegre”, “II – As linhas gerais do plano diretor”, “III – O plano de avenidas”, pp. 1-86, p 33.

<sup>181</sup> RIBEIRO, Luís César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. Da cidade à nação – gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: RIBEIRO, Luís César de Queiroz e PECHMAN, Robert (org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. 1996.

<sup>182</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; DAMÁSIO, Cláudia Pilla. Os primórdios do urbanismo moderno: Porto Alegre na Administração Otávio Rocha. In: PANIZZI, Wraza M.; ROVATTI, João F. *Estudos Urbanos – Porto Alegre e seu Planejamento*. 1993, p. 142.

sul ao centro da cidade, em consonância com o previsto no Plano de 1914, destacando-se dentre as principais avenidas que compuseram o sistema de radiais e perimetrais da cidade, sendo até os dias atuais, um dos ícones da modernização da cidade.

*Acervo Fototeca Sioma Breitman*



Figura 13. A Av. Borges de Medeiros começa a ser idealizada em 1926. Para concretizar a abertura da avenida foi necessário recortar o espigão que atravessava a área central, ocasionando uma descontinuidade na Rua Duque de Caxias, restabelecida através de uma passagem de nível - o Viaduto Otávio Rocha.<sup>183</sup>

Para viabilizar a obra do Viaduto Otávio Rocha (Figura 14), em 1928, a Prefeitura realizou várias desapropriações com o objetivo de iniciar os trabalhos de terraplanagem do terreno. Pode-se observar que a construção deste viaduto reflete em alguma medida o fato de que, entre as décadas de 1930 e 1940, a classe dominante brasileira buscou criar a fisionomia arquitetônica das cidades defendendo uma proposta urbana para o Brasil que tinha como referência os modelos europeus e americanos de cidades.

---

<sup>183</sup> Viaduto Otávio Rocha. Disponível em: [http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p\\_secao=89](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p_secao=89). Acessado em: 12 jan. 2016.



Figura 14. Viaduto Otávio Rocha em 1931. O Viaduto foi executado em estrutura de concreto armado e revestido com *cirex* (massa raspada com mica), dando-lhe um aspecto de alvenaria de pedra aparelhada. Percebe-se a influência do urbanismo francês em sua arquitetura *art nouveau*.<sup>184</sup>

Porto Alegre entra na década de 1940 carregando os dramas das grandes cidades, sofrendo com problemas como os conflitos no trânsito, os cuidados com os passeios públicos e com a coleta de lixo, a iluminação pública entre outros. Com a Revolução de 30 e o Estado Novo passam a ser incentivadas em todo o país mudanças que estejam em consonância com a noção de progresso e de modernidade. Segundo Pesavento,

A Revolução de 30 e a instauração, em 1937, do estado Novo na sociedade brasileira resultam na tematização de uma cultura nacional popular para o país. A busca do progresso e da modernidade através da harmonia social e de um capitalismo autônomo tentará encobrir as grandes diferenças sociais existentes nos grandes centros urbanos, através de ações arbitrárias na reordenação do espaço e da vida nestas regiões.<sup>185</sup>

Após a Revolução de 30 houve uma série de mudanças do ponto de vista do crescimento econômico em várias cidades do país. A área urbana da cidade havia se transformado

---

<sup>184</sup> Viaduto Otávio Rocha. Disponível em: [http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p\\_secao=89](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p_secao=89). Acessado em: 12 jan. 2016.

<sup>185</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*. 1991, 71.

bastante, com o adensamento do centro e dos bairros em seu entorno. As novas avenidas abertas no governo Otávio Rocha, como a Júlio de Castilhos e a Borges de Medeiros, ampliaram bastante a circulação na cidade, principalmente de automóveis e caminhões. Junto com eles, continuava o intenso tráfego de carroças, bondes, carretas e pedestres. Segundo Souza,<sup>186</sup> a abertura da Av. Farrapos, em 1940, indica uma nova política na área de transportes que valorizaria o rodoviário em detrimento do ferroviário e hidroviário.

### **3.2 Do transporte individual ao coletivo, da charrete ao bonde**

Dentre os avanços criados pelo homem, os meios de transporte, assim como a geração de energia, são talvez os mais importantes no desenvolvimento das cidades. Aproximar pessoas, transportar bens e mercadorias, comunicação, são dimensões que ganharam uma proporção muito maior com o desenvolvimento dos meios de transportes. Do ponto de vista da produção e reprodução da vida, como da distribuição de riquezas é inimaginável uma sociedade sem transporte. Durante muito tempo os deslocamentos foram balizados pela escala humana e o uso de animais era o que permitia, embora através de longas viagens, explorar novos territórios, conquistar espaços e realizar a troca de mercadorias.

No século XVI, por exemplo, foram construídos na França vagões para transporte de carga que corriam por trilhos feitos de madeira e eram puxados por cavalos ou homens. Os coches rudimentares apareceram a partir da metade desse século e as carruagens e diligências apenas no século XVII. Circulavam por estradas não pavimentadas, sem pedras ou calçamentos. Os trilhos de ferro vão surgir na Inglaterra somente em 1738 e em 1804 foram transportadas 10 toneladas de carvão e 70 passageiros num trem que possuía 5 vagões e percorreu 14,5 km em 4 horas.<sup>187</sup>

A Revolução Industrial possibilitou que, a partir do século XVIII, grandes avanços ocorressem na criação de novos meios de transporte. Isto se deu, em parte, porque o incremento na produção de mercadorias, com a necessidade de escoar a produção, evidenciou a precariedade do sistema de transportes. No Brasil, o regime escravocrata

---

<sup>186</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007.

<sup>187</sup> VASQUEZ, Pedro (org.). *Os caminhos do trem: origens*. 2008.

utilizava os escravos para o transporte, as chamados “bestas humanas” formados por negros, índios e mamelucos. Eram eles que transportavam pessoas, alimentos, metais preciosos pelo Brasil afora. No final do século XVIII, começa a ser valorizado em algumas regiões do país o transporte por mulas com o início do ciclo dos tropeiros e a construção das primeiras estradas de ferro.<sup>188</sup>

No início do século XIX utilizava-se o carro de boi para transportar cana-de-açúcar no nordeste e sal no Mato Grosso. Em São Paulo e Minas Gerais este tipo de transporte era utilizado nas viagens em geral e, no Sul do país, para todo o tipo de deslocamento. Segundo DaMatta, essa presença maciça de escravos, usados como máquina ou animal de carga e de transporte, foi um dos fatores que contribuiu para bloquear/atrasar o uso de motores e instrumentos mecânicos.

No Brasil arcaico, tudo era feito por escravos – substitutos de carroças, veículos, esgotos, canos e máquina a vapor. A sociedade era vagarosa e a relação entre espaço e tempo, que na equação newtoniana, determina velocidade, simplesmente não era destaque nos cálculos de comércio ou no transporte, o que conduziu, tal como em Portugal, a um incrível descaso em relação à construção de estradas, condição básica para o progresso. Nesse sistema, o bonde puxado a burro, a carruagem, e o carro de boi foram contemporâneos e substituíram gradualmente o transporte individual nas cadeirinhas. Com a chegada do ônibus e do automóvel, este passou a ser dominante, coerente com o modelo aristocrático, que tendo o carro, abandonaram o bonde e o trem.<sup>189</sup>

No contexto das transformações relacionadas à produção e reprodução do capitalismo pelo qual as cidades passaram no seu processo de urbanização, entende-se que duas dimensões são chaves para compreender o papel que os meios de transporte tiveram no desenvolvimento das metrópoles: velocidade e tempo. Além de serem estruturadoras da vida nas grandes cidades, são dimensões que se alteraram principalmente a partir das mudanças que ocorreram no modo de produção.

Um autor que contribuiu para pensar as mudanças na velocidade e as alterações na forma de percepção do mundo é Paul Virílio, que analisou as inovações tecnológicas e o impacto

---

<sup>188</sup> VASQUEZ, Pedro (org.). *Os caminhos do trem: origens*. 2008.

<sup>189</sup> DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua* ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. 2010.

no indivíduo e em suas relações. Primeiro a máquina a vapor, que possibilitou o desenvolvimento industrial, que estabeleceu novas relações de trabalho e a ampliação na produção de mercadorias. Depois o motor a explosão e a aceleração da velocidade com a fabricação de veículos e aviões, a inovação da eletricidade que possibilitou observar as cidades à noite, a invenção do foguete e dos satélites que deram ao homem uma visão da Terra, e, por último, a informática e o software que contribuíram para tornar o espaço das cidades cada vez mais mecanizado, alterando não somente os modos de produção, mas as formas de circulação e consumo do espaço.<sup>190</sup>

Mas, antes que muitos desses inventos chegassem ao Brasil, antes do aparecimento dos bondes elétricos, a população menos abastecida das cidades andava a pé e a cavalo, e quem podia pagava um carro de aluguel - na época charretes movidas à tração animal - ou diligências. No caso de Porto Alegre, a construção do primeiro mercado em 1842, no largo Paraíso, local atualmente ocupado pelo Chalé da Praça XV, contribuiu para o desenvolvimento dos meios de transporte na cidade. Com essa obra foi possível concentrar mercadorias e, como elas precisavam ser distribuídas, surgiram os primeiros mascates, comerciantes ambulantes que saíam do mercado e rodavam os arraiais em busca de compradores. Como forma de aproveitamento da viagem, na volta, os mascates traziam pessoas que precisavam acessar o centro da cidade. Cobravam pela viagem conforme as posses do passageiro. As viagens eram longas, podendo demorar um dia inteiro para chegar, por exemplo, do Arraial Menino Deus até o centro.<sup>191</sup>

Na história do transporte coletivo no Brasil, antes dos bondes puxados por burros, algumas cidades brasileiras implementaram um tipo de transporte chamado de maxambomba. Eram parecidas com o bonde puxado burros, mas mais simples, barulhentas e instáveis. As primeiras cidades a utilizarem este tipo de serviço foram Rio de Janeiro em 1859 e Salvador em 1860. Em Porto Alegre teve início em 1865, cujos proprietários eram o comerciante Estácio da Cunha Bittencourt e o engenheiro francês Emílio Gengembre.<sup>192</sup>

---

<sup>190</sup> VIRILIO, Paul. *A Arte do motor*. 1996.

<sup>191</sup> CARRIS (org.). *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

<sup>192</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

Nos primeiros meses de funcionamento, as maxambombas trafegavam em trilhos de madeira. Os descarrilamentos eram frequentes, e o veículo, por ser muito instável, causava vários transtornos para os passageiros. As reclamações da população fizeram com que a empresa trocasse os trilhos de madeiras pelos de ferro, que deixaram o veículo mais firme, um pouco mais rápido e menos barulhento. A passagem era cobrada conforme o poder aquisitivo dos usuários e variavam de viagem para viagem. Nessa época, os arraiais de São Miguel, São Manoel, Navegantes e Menino Deus, cresciam concentrando seus habitantes em torno das capelas. Segundo Macedo, Porto Alegre caracterizava-se por uma ocupação no formato de um leque, o que se alterava era o *comprimento das varetas*.<sup>193</sup> A maxambomba ligava o centro da cidade ao Arraial do Menino Deus, sendo o seu início de trajeto na antiga Praça Independência, atual Praça Argentina e transportando em torno de 20 passageiros.

Concomitantemente com as maxambombas, por volta dos anos 1870, os bondes à tração animal começam a circular na maioria das capitais brasileiras. Em Porto Alegre o primeiro bonde a tração animal entrou em circulação em 1873, na linha do Menino Deus, causando um verdadeiro alvoroço no dia de sua inauguração. A expectativa era grande de que os novos carros da recém criada Companhia Carris de Ferro Porto Alegrense melhorassem bastante a qualidade do transporte urbano na cidade. Em 1888, Porto Alegre já contava com quatro linhas de bondes à tração animal: Menino Deus (Via João Alfredo e outra via Venâncio Aires,) Caminho Novo (via Voluntários da Pátria) e Partenon (via João Pessoa). Era a cidade se expandindo para as suas regiões, pois uma vez que o centro histórico estava consolidado, era o momento de consolidar as moradias ao longo das principais vias de acesso. Entretanto, como o trabalho estava concentrado no centro, obrigava a maior parte da população ao trajeto diário do núcleo-origem.<sup>194</sup>

Segundo Pesavento, duas contribuições relacionadas aos meios de transportes foram fundamentais para o desenvolvimento urbano: uma está relacionada à expansão da cidade e, a outra, à ideia de regularidade que começa a aparecer tanto no alinhamento das ruas, como na implantação de jardins e praças públicas. Ou seja, o desenvolvimento

---

<sup>193</sup> MACEDO, Francisco Riopardense. *Porto Alegre, Origem e Crescimento*.1968, p. 98.

<sup>194</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

dos transportes, aliado ao aparecimento da energia elétrica, provocou diversas mudanças no uso das ruas: a regularização e o alinhamento das fachadas, com uma maior circulação na área do comércio, começam a ser construídos prédios destinados somente a esse fim. Com isso, ocorre uma separação do espaço privado do espaço do trabalho. Há um incremento também no número de equipamentos urbanos para poder dar conta desses novos serviços, como abrigos, postes de luz etc., provocando mudanças no aspecto e uso das ruas, que se tornam mais variados e dinâmicos.<sup>195</sup>

portoimagem.com



Figura 15. Avenida Cristóvão Colombo em 1922. Percebe-se claramente a questão do alinhamento das fachadas e a regularização da rua como forma de, inclusive, possibilitar a melhor circulação de veículos. À direita, aparece a Cervejaria Continental, que depois foi a Cervejaria Brahma. O prédio foi tombado em 1999 e, atualmente, é um shopping Center.

Em relação à expansão das cidades, Araújo<sup>196</sup> analisa que os bondes tiveram um duplo papel a partir de 1870: atender a uma demanda já existente e estimular a procura por novas áreas, facilitando a acessibilidade até locais de pouco interesse da população. Do ponto de vista socioeconômico, a autora observa que no Rio de Janeiro, até 1906, os

---

<sup>195</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2008.

<sup>196</sup> ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993.

bondes eram mais utilizados por pessoas que moravam em bairros de classe média e alta, como Botafogo, Jardim Botânico, Lagoa, Tijuca e Andaraí, e o trem por pessoas com menor renda. Em Porto Alegre não foi diferente:

Porto Alegre cresceu em torno dos trilhos. O desenvolvimento da cidade, a abertura de novas ruas e loteamentos foram determinados pela implantação das linhas de bonde. Os interesses da empresa e dos proprietários de terras eram comuns. Os trilhos eram direcionados para determinadas áreas, que transformariam em loteamento. As terras eram doadas para as aberturas de vias e o transporte instituído logo a seguir.<sup>197</sup>

Embora seja possível considerar que os bondes tenham sido o primeiro transporte coletivo - “de massa” para a época -, e, na maior parte das vezes, democrático, uma vez que era compartilhado entre pessoas de classes sociais diferentes, Araújo<sup>198</sup> chama a atenção para a acentuação das diferenças sociais que, no processo de urbanização das cidades, a ampliação da malha urbana teria suscitado com a estruturação estratificada do espaço social, contribuindo para a separação física entre ricos e pobres. A autora observou, por exemplo, que no Rio de Janeiro, na época do Império, havia bondes que foram apelidados de “bagageiros”, pois tinham como principais características o fato do valor da passagem ser reduzido e que podia-se viajar nele descalço, carregando trouxas de roupas ou cestos de verduras. Em 1889, surgiu o bonde “caradura” ou “taioba”, maior e mais confortável, mas ainda assim com os mesmos princípios do anterior, a diferença era que a bagagem tinha que ser depositada no centro do veículo. Esses eram os bondes populares.<sup>199</sup>

Em 1900 surgem os bondes da elite carioca: os apelidados “ceroulas” e era usado para transportar famílias ilustres, normalmente para alguma sessão de teatro. Eram veículos mais confortáveis, adornados, tapete no chão e bancos cobertos com capas de brim branco, *amarrados por cadarços, à semelhança da peça íntima do vestuário masculino de*

---

<sup>197</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

<sup>198</sup> ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993.

<sup>199</sup> ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993.

época.<sup>200</sup> Como esses bondes faziam os trajetos dos teatros, os outros carros deixaram de passar por ele, obrigando a população menos abastecida a utilizar os “ceroulas”. Segundo Araújo isto causou uma série de protestos por parte dos que não podiam pagar o valor da passagem:

A desigualdade social acentuada pelos serviços de transporte revoltava a população, que reagia em massa de forma mais ou menos pacífica contra o que julgava arbitrário, o que nem sempre ocorria diante de atos políticos ou de medidas econômicas tomadas pelo governo. O bonde, em especial, era um serviço extremamente valorizado por famílias de diferentes setores da sociedade.<sup>201</sup>

Apesar de não constituírem-se como espaços totalmente democráticos, a autora também destaca a importância dos bondes como elementos de interação social, uma vez que reuniam nas viagens diferentes tipos sociais, desde políticos, funcionários públicos, operários, jornalistas, advogados enfim, uma gama diversificada de pessoas e categorias sociais: *no Rio de Janeiro, como em Washington, D.C., um senador podia sentar-se ao lado de um operário. Em ambas as cidades, além da função de meio de transporte, andava-se de bonde por prazer.*<sup>202</sup>

Diferentemente de outros espaços da vida cotidiana, os bondes, além de integrar os espaços urbanos e expandir a cidade, suscitaram emoções na população. Araújo cita, como exemplo, um escrito de Machado de Assis sobre o comportamento de um motoneiro ao conduzir um bonde elétrico no Rio de Janeiro:

Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu bonde, com grande ar de superioridade. Posto não fosse feio, não eram as prendas físicas que lhe davam aquele aspecto. Sentia-se nele a convicção de que inventara, não só o bonde, mas a própria eletricidade.<sup>203</sup>

---

<sup>200</sup> ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993, p. 291.

<sup>201</sup> ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993, p. 293.

<sup>202</sup> ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993, p. 294.

<sup>203</sup> Conto de Machado de Assis foi publicado na Gazeta de Notícias em 12.3.1911. s.p. apud: ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer: a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993, p. 293.

No imaginário das pessoas o andar de bonde se tornava, em alguma medida, a experimentação da modernidade. Esse imaginário está relacionado ao simbolismo presente na criação das máquinas, dos artefatos técnicos. Este simbolismo, que possibilita a sua reprodução, determina um estilo de vida social no qual estes símbolos da modernidade – e os transportes é um deles - passam a interferir de maneira contundente na conformação da vida social nas cidades. Conforme Sávio isto ocorre porque os artefatos técnicos estão inseridos em vastas redes de conhecimento e controle, sendo somente dentro delas que se desenvolvem como força impulsionadora da ciência e da tecnologia e de uma forma de vida considerada civilizada. Esta seria a dupla natureza dos artefatos técnicos: tecnocientífica e social, envolvendo tudo e todos, criando inclusive um imaginário social no qual estes símbolos da modernidade ganham uma relevância para além de sua utilidade.<sup>204</sup>

*Museu Memória Carris*



Figura 16. Família posa para foto na entrada do bonde na década de 1960. Esta fotografia traduz em parte esse simbolismo. Assim como muitos têm registro da primeira viagem de trem, essa família valorizou registrar o passeio de bonde.

---

<sup>204</sup> Sobre a influência dos artefatos técnicos na sociedade ver: SÁVIO, Marco Antônio C. A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade. 2002.

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

No transporte, a questão da eficiência, otimização do tempo e do espaço aparecem como referência de qualidade. Sua utilização, representada pelo número de viagens, e a questão da segurança viária são temas que desafiam o poder público na busca de soluções eficientes. Alguns estudos têm contribuído na área da engenharia de transportes ampliando a visão sobre a viagem em si, passando a considerar que viajar também representa a possibilidade da participação dos indivíduos em diferentes atividades, como leitura, trabalho, cultura, diversão. Esses estudos consideram que, mesmo sendo o transporte uma atividade meio, é importante considerar a possibilidade de que o tempo de viagem possa ter uma utilidade positiva para o indivíduo e a sociedade.<sup>205</sup>

Vasconcellos<sup>206</sup> propõe, a partir de uma visão sociopolítica da circulação urbana, ampliar o entendimento sobre a circulação, analisando que, além de se constituir como uma atividade meio, possibilitando o acesso a diferentes espaços (trabalho, lazer, estudo etc.), seria também uma atividade fim. Esta perspectiva é particularmente interessante nesta

---

<sup>205</sup> ORY, D. T.; MOKHTARIAN, P. L. When is getting there half the fun? Modeling the liking for travel. In *Transportation Research Part A* 39. 2005, p. 97-123.

<sup>206</sup> VASCONCELLOS, Eduardo de Alcântara. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. 1999.

tese por dois motivos: primeiro por estar muito pouco presente no pensamento e nas definições que pautam as políticas públicas na área de trânsito e transporte e, por isso mesmo, entende-se que é importante reforçá-la a partir da elaboração de estudos com essa perspectiva de análise.

Segundo porque analisar a circulação como atividade fim, com o entendimento de que o transporte também pode ser analisado desta forma, incita a olhar para as interações que ocorrem entre indivíduos ao circularem e destes com o espaço a sua volta como relações sociais estabelecidas num determinado tempo e lugar, portanto, permeadas pelas características sociais e políticas da sociedade. Entende-se que esta perspectiva de análise sobre o transporte e a circulação amplia a visão sobre o caráter mutável dessas atividades, o que possibilita pensar em alternativas reais de mudanças no sentido de relações mais democráticas e equitativas no uso do espaço de circulação.

Partindo do pressuposto de que as relações de sociabilidade que se estabelecem no espaço de circulação contribuem para que o indivíduo se desenvolva como ser social, entende-se que é possível pensar que, além das questões técnicas relacionadas à eficiência, conforto, fluidez e segurança no transporte, três conceitos são chaves na concepção da circulação como atividade fim: indivíduo, sociabilidade e espaço. Um dos espaços privilegiados de realização da circulação é o transporte coletivo, daí a importância deste como espaço de sociabilidade. Analisar o transporte coletivo sob a ótica de um espaço no qual podem ocorrer relações horizontais, plurais e democráticas, no qual todos os passageiros estão em iguais condições na escala hierárquica da sociedade, provoca a reflexão sobre dimensões sociais e políticas entranhadas na inconclusa modernidade brasileira.

Atualmente vive-se no Brasil um ideário de desenvolvimento econômico que privilegia formas individualizadas de apropriação do espaço público. Estas formas de ocupação no que tange o transporte foram particularmente incentivadas a partir da década de 1950 e estavam calcadas numa visão de modernidade associada ao transporte individual em detrimento do coletivo. Ao par disso, as reformas urbanas ocorridas em diversas cidades do país ao longo do século XX, além de expulsar populações mais pobres para locais

afastados dos centros das cidades, do ponto de vista do transporte foram aos poucos terminando com a circulação de bondes, substituindo-os em parte por ônibus que já vinham tendo sua circulação ampliada desde a década de 1920 aproximadamente, mas principalmente reforçaram o modelo rodoviário, com a abertura de grandes avenidas, túneis subterrâneos e elevados. Um conjunto de ações que fez com que a ideia de progresso e modernidade passasse a estar relacionada ao uso do automóvel.<sup>207</sup>

Apesar disso, ao longo do século XX o transporte coletivo no Brasil se desenvolveu e, embora os bondes tenham deixado de operar, os ônibus passaram a atender boa parte dessa demanda. Embora com características diferentes dos bondes (disposição de assentos, cobrança de passagens, velocidade, aberturas, trajetos entre outras) pode-se afirmar que o transporte coletivo ainda representa a possibilidade de ser um espaço de desenvolvimento de sociabilidades. Mas, então, qual a importância de estudar os bondes no que tange as relações sociais? Por que não estudar a convivência nos ônibus?

A importância do estudo sobre o que representaram as viagens de bondes reside no fato de esse meio de transporte ter rompido em grande medida com a perspectiva individualista de transporte existente até o final do século XIX no Brasil. Como observou Gilberto Freyre, o bonde foi *um instrumento de democratização, no sentido de promover o encontro e a intimidade física, absolutamente igualitária, entre pessoas conscientes de seu posicionamento social, mas obrigadas a sentar-se lado a lado.*<sup>208</sup>

---

<sup>207</sup> RODRIGUES, Juciara. *500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem*. 2000.

<sup>208</sup> FREIRE, Gilberto apud DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua* ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. 2010, p. 21.



Figura 17. Talvez esta imagem represente a diversidade de tipos que conviviam nas viagens de bonde. À direita um senhor engravatado, de terno e chapéu coco indo ou voltando do trabalho, e, à esquerda, um rapaz se preparando para descer.

Ao contrário do automóvel, que chega ao Brasil no início do século XX,<sup>209</sup> o transporte coletivo suscita a ocorrência de relações marcadas pela impessoalidade e horizontalidade no que diz respeito à hierarquia social, possibilitando o desenvolvimento de uma alteridade positiva. O automóvel, se utilizado como meio de transporte, pressupõe uma racionalidade que tem como base a igualdade e o individualismo, entretanto no Brasil seu uso é caracterizado por uma prática denominada como “elástica”, “familiarista” e “pessoalística”, características que reproduzem a estrutura hierárquica que marca a formação da família brasileira.<sup>210</sup>

A opção pelo veículo particular e a expansão acelerada da utilização do automóvel a partir da década de 1950 (com a criação, inclusive, do Grupo Executivo da Indústria Automobilística, em 1956, como forma de promover seu desenvolvimento) foi determinante para que, ao longo da segunda metade do século XX, ocorresse um

---

<sup>209</sup> O primeiro automóvel movido a motor de explosão chegou ao território brasileiro pelas mãos do irmão de Santos-Dumont, Enrique Santos-Dumont, em 1891. In: SANTOS DUMONT, Alberto. *Os Meus Balões* - Traduzido por A. de Miranda Bastos. 1986.

<sup>210</sup> DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua* ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. 2010.

processo de adaptação das cidades à sua presença. Assim, ao longo do século XX, reproduziu-se em várias cidades o modelo de expansão urbana característico das cidades norte-americanas: cidades difusas, nas quais aspectos como aumento das distâncias, taxa de motorização elevada e grande consumo energético são algumas de suas principais características. Para uma via que está saturada, a solução mais adotada nas cidades brasileiras ainda é a abertura de novas vias buscando atender prioritariamente à mobilidade de quem se desloca de automóvel.<sup>211</sup>

Ao contrário da busca por sustentabilidade urbana, que implica num crescimento dos fatores positivos e a diminuição dos impactos sociais e econômicos negativos da vida societária, esse modelo de cidade do ponto de vista da mobilidade urbana privilegia uma pequena parcela na sua acessibilidade, conformando uma distribuição desigual do espaço de circulação e dos tempos de viagem.<sup>212</sup> Neste sentido, Wright ([197-?]) vai reforçar a existência de uma disputa política e social embutida na ocupação do espaço público, pois:

novas vias poderiam ter sido criadas para uso exclusivo de ônibus, bondes e lotações. No entanto, na batalha entre grupos sociais, ganharam aqueles que defendiam a soberania do automóvel. Nisto pesou a influência política dos grupos de maior renda, sendo o bonde, as ferrovias e os ônibus estigmatizados como transportes ruins e dos pobres.<sup>213</sup>

Na década de 1950, a centralidade da produção automobilística estava no fato de que ela não apenas aqueceu a indústria brasileira e gerou muitos empregos na construção de rodovias e estradas pelo país afora, mas provocou também uma mudança de hábitos no cotidiano da circulação. O automóvel, para além de ser um meio de transporte passou a representar um determinado modo de vida da cultura de consumo capitalista, como demonstram algumas propagandas, nas quais você “não compra apenas um carro, compra um estilo de vida”. Um trecho extraído da Revista Retrato do Brasil no livro “500

---

<sup>211</sup> Este era um modelo muito adotado até alguns anos em diversas cidades. Para muitos estudiosos e figuras públicas conhecidas como o prefeito de Nova York e de Bogotá, a tendência é o incentivo a outros meios de transportes (bicicleta, transporte público, a pé etc) e não a construção de mais infraestruturas como novas estradas, viadutos etc.

<sup>212</sup> STEIGLEDER, C. N. *Trânsito e pedestres: representações sociais, segregação urbana e conflitos no uso do espaço de circulação*. Dissertação de mestrado. 2011.

<sup>213</sup> WRIGHT, Charles Leslie. *O que é transporte urbano*. [197-?], p.34.

anos de trânsito no Brasil” ilustra bem o sentimento, por parte da população, em relação ao automóvel:

Símbolo de um modo de vida, a presença maciça dos automóveis nas ruas seria um indicador do progresso e da liberdade dos cidadãos, em gozo pleno do seu direito de ir e vir: Que venha, então, o automóvel! E rápido! Não importa como, nem quem o fabrique. Basta que seja dentro de nossas fronteiras. Eis a fórmula mágica com que Juscelino tentaria fazer a economia crescer em cinco anos o que normalmente levaria 50.<sup>214</sup>

Os franceses aperfeiçoaram o transporte público recorrendo às vias férreas, ao passo que o Brasil, a partir da segunda metade do século XX, deu preferência ao transporte rodoviário, multiplicando também o número de veículos particulares, que começaram a congestionar centros urbanos e zonas industriais. Isso modificou a fisionomia das grandes cidades, em parte porque, associado aos congestionamentos de trânsito, a poluição do ar e a irritabilidade dos motoristas se tornou cada vez mais crescente, mas também pelo efeito barreira decorrente dessa circulação.<sup>215</sup>

Apesar do estímulo ao rodoviarismo, centrado no automóvel como principal meio de transporte, segundo Vasconcellos faltam dados confiáveis para poder analisar como ocorreu ao longo do século XX a transformação da demanda de transporte nas cidades brasileiras. Cita o caso do Rio de Janeiro, que por ser capital da República até 1960, apresentava dados mais precisos, permitindo perceber melhor essas mudanças e identifica três momentos-chaves nesse processo: 1) na década 1940, os habitantes do Rio de Janeiro se deslocavam de trens, bondes e ônibus, e de automóvel, que era ainda incipiente na cidade. Os bondes realizavam 600 milhões em média de viagens por ano; os trens e os ônibus junto aproximadamente 230 viagens. A participação do automóvel era muito pequena, em torno de 2,4 milhões de viagens/ano.<sup>216</sup>

Na década de 1970 houve uma primeira grande mudança: desapareceram os bondes e os ônibus passaram a ocupar o principal espaço do transporte coletivo. Segundo

---

<sup>214</sup> RODRIGUES, Juciara. *500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem*. 2000, p. 87.

<sup>215</sup> VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos*. 2006.

<sup>216</sup> VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente*. 2013.

Vasconcellos o ônibus ainda era predominante em relação ao transporte individual. Em 2005 ocorreu a segunda grande mudança, o transporte individual praticamente se igualou ao transporte público no número de viagens realizadas.<sup>217</sup> Essa trajetória vivida pelo transporte na cidade do Rio de Janeiro é considerada por Vasconcellos representativa da maioria das grandes cidades brasileiras.

E foi assim que as cidades brasileiras acabaram tornando-se “cada vez mais o habitat do veículo e o anti-habitat do homem”.<sup>218</sup> Este processo não parou mais. Como foi analisado, em diferentes épocas o poder público “rasgou” as cidades e suas histórias para dar espaço ao transporte. O que é grave atualmente é o espaço desproporcional que é dado ao automóvel, alargando vias, construindo estacionamentos, estreitando calçadas, investindo recursos públicos no transporte individual em detrimento de outras formas de transporte coerentes com um desenvolvimento sustentável das cidades.

---

<sup>217</sup> VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente*. 2013.

<sup>218</sup> VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *O que é trânsito*. 1998, p. 20.

## PARTE II

### PORTO ALEGRE ENTRE 1890 E 1945

#### O RECORTE ESPAÇO TEMPORAL

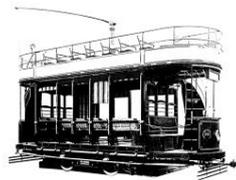




Figura 18. Mapa elaborado pela autora a partir de fac-símile de mapa original de propriedade de Carlos H. Bertelli, publicado por Nova Roma Livraria e Editora.

O avanço tecnológico estava a exigir da cidade uma adequação cada vez mais rápida. Eram os meios de transportes que se transformavam, os trens, os bondes, os metrô, os automóveis, os ônibus que exigiam espaço de circulação apropriados; eram os elevadores que permitiam a construção de edifícios cada vez mais altos, trazendo para o centro das cidades, em especial, uma população jamais vista (...).<sup>219</sup>

## CAPÍTULO 4. PORTO ALEGRE E SUA EXPANSÃO NOS CAMINHOS MARCADOS PELOS BONDES

Este capítulo apresenta o recorte urbano temporal: a cidade de Porto Alegre no período de 1890 a 1945. A grande referência em relação à modernização era Paris, que havia passado por diversas intervenções urbanísticas ainda no século XIX, bem antes que nas cidades brasileiras. Na primeira parte deste capítulo, **Porto Alegre e sua expansão urbana** aborda-se o crescimento da cidade analisando sua evolução urbana e os fatores que influenciaram seu desenvolvimento nas primeiras décadas do século XX. A escolha por este recorte temporal se dá pela importância que tem este período para seu processo de modernização, especialmente na área de transporte e saneamento. É um período de crescimento social e econômico caracterizado pela formação de um mercado consumidor, valorização da cidade e a formação de uma burguesia urbana que vai pautar o crescimento da mesma.

O recorte temporal deste estudo está dentro do período compreendido por Souza<sup>220</sup> como sendo o da industrialização da cidade, que inicia em 1890 e vai até 1945, dois anos depois do final do Governo Loureiro da Silva (1937 – 1943) e final do período presidencial

---

<sup>219</sup> SOUZA, Célia Ferraz de. Construindo o espaço da representação: ou o urbanismo de representação. In: SOUZA, Célia Ferraz de. PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. 2008, p. 113.

<sup>220</sup> SOUZA, Célia Ferraz de, MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007.

de Getúlio Vargas (1945). Segundo Souza, a partir de 1945 Porto Alegre entra na fase da metropolização, apresentando um maior crescimento populacional e se caracterizando do ponto de vista do desenvolvimento pelo deslocamento da indústria para a periferia da cidade, o que faz com que a hegemonia econômica não fique exclusivamente em Porto Alegre, mas se estenda a toda a região metropolitana.

**Os bondes como elementos fortalecedores da estrutura viária** analisa, numa perspectiva histórica, o papel que os bondes tiveram como elementos que estruturaram a cidade de Porto Alegre ainda no final do século XIX, tornando-se fundamentais para sua expansão e modernização a partir das primeiras décadas do século XX. O serviço de bondes foi implantado em Porto Alegre em 1872, mas seu auge foi entre a década de 1930 e 1950. Depois disso, o transporte individual ganha as ruas das cidades sob a égide da modernização do país.

Em **Os espaços públicos e a ampliação das sociabilidades** é realizada uma descrição dos espaços nos quais ocorriam relações de sociabilidade analisando o que mudou com a ampliação das mesmas. Até o século XIX, as sociabilidades estavam muito mais restritas a esfera privada, ocorrendo dentro do círculo familiar próximo. Não que não houvessem sociabilidades públicas como será visto ao longo do capítulo, mas, na transição do XIX para o XX, as sociabilidades se ampliam significativamente e passam a ocorrer mais frequentemente nos ambientes públicos, nas praças, teatros, cafés, no mercado, no parque, na rua, espaços nos quais os encontros são mais espontâneos, podendo ocorrer tanto entre conhecidos como entre desconhecidos. Esta mudança nas relações demandou por parte do indivíduo um esforço no desenvolvimento da “habilidade do social”.

#### **4.1 Porto Alegre e sua expansão urbana**

Depois de um período de estagnação econômica em razão da Guerra dos Farrapos, que durou de 1835 a 1845, e mais adiante da Guerra do Paraguai de 1864 a 1870, Porto Alegre entra na primeira República tecendo mudanças. As ideias positivistas operadas pelo partido republicano deixariam suas marcas por todo o século seguinte e não somente no

Rio Grande do Sul, mas no Brasil. Por isso, para abordar o tema da expansão urbana de Porto Alegre nas primeiras décadas do século XX é necessário retroceder em alguns anos do século XIX.

Durante o século XIX o processo de nucleação da cidade para além dos limites do centro urbano foi impulsionado a partir da Guerra dos Farrapos, uma vez que durante a guerra os muros da cidade foram reconstruídos passando a englobar novas áreas, como, por exemplo, a Chácara da Baronesa na Cidade Baixa. Ao final da guerra essas fortificações foram demolidas e a cidade pode se expandir na direção das estradas já consolidadas, originando assim os arraiais.<sup>221</sup> Essas pequenas nucleações estavam ligadas ao centro da cidade por estradas, nas quais, mais adiante, circulariam os bondes como forma de viabilizar a integração dessas nucleações com o centro da cidade e também estimular o desenvolvimento da cidade para as diferentes regiões.

Em direção à zona leste, a Estrada do Matogrosso, atualmente Av. João Pessoa, ligava o núcleo urbano ao Partenon; a Estrada da Azenha fazia a ligação da cidade à Viamão; o Caminho do Meio, atualmente Av. Osvaldo Aranha e, na sua extensão, Av. Protásio Alves, seguia em direção ao Arraial São Manoel. Em direção à zona norte, a Estrada dos Anjos, atualmente Cristóvão Colombo e, na continuação, Av. Assis Brasil; e o Caminho Novo, atual Rua Voluntários da Pátria, que ligava o centro ao futuro Arraial Navegantes e a cidade à Gravataí e São Leopoldo. Dentre as primeiras nucleações formou-se o Arraial Menino Deus, Figura 19 abaixo, em direção à zona sul cidade e o Arraial São Manoel, localizado na zona leste da cidade.

---

<sup>221</sup> MONTEIRO, Charles. Porto Alegre – *Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. 1995, p. 35.



Figura 19. Arraial do Menino Deus em 1880. Segundo Macedo é o mais antigo da cidade de Porto Alegre, justificando essa informação pela forma como os açorianos ocuparam a cidade de 1752 a 1772. Os açorianos teriam se localizado inicialmente ao pé do morro Santa Teresa, à beira do rio e uma das indicações da permanência deles nesse local seria a Igreja Menino Deus, que é uma invocação açoriana.<sup>222</sup>

Antes de arraiais, essas pequenas nucleações eram chamadas de arrabaldes. Sem negar a longa história do bairro Menino Deus, Franco afirma que antes do Menino Deus ser considerado um arrabalde, a Cidade Baixa e a Azenha já eram consideradas áreas suburbanas.<sup>223</sup>

Além dos arraiais que começavam a tornar-se mais expressivos do ponto de vista populacional, os habitantes da cidade se concentravam na área central, na parte compreendida pela península. Também na cidade baixa, área conhecida por Areal da Baronesa; e na região que ficava entre a Rua Voluntários da Pátria, a Rua Barros Cassal e a Av. Osvaldo Aranha. Estes eram, por assim, dizer, os limites da cidade de Porto Alegre em meados do século XIX.

A partir de 1889, ano da Proclamação da República, o crescimento da cidade vai ser influenciado pela perspectiva técnico-científica, característica do modo de governar positivista, que enfatizava a importância dos três princípios básicos do positivismo na arquitetura: a questão estética, do saneamento e da circulação no planejamento da

<sup>222</sup> MACEDO, Francisco Riopardense de. *Porto Alegre: aspectos culturais*. 1982.

<sup>223</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *A velha Porto Alegre: crônicas e ensaios*. 2015.

cidade. Tendo esses princípios em mente, uma das bases ideológicas dos governos positivistas foi a municipalização dos serviços, o que significava eficiência nas diferentes áreas de intervenção pública e que viriam para garantir o caminho para a prosperidade: saneamento, estrutura viária, educação, energia elétrica, transporte, gás, água etc.

Com o início da fase da industrialização, por volta de 1890, uma nova perspectiva de evolução urbana se coloca para Porto Alegre. O governo municipal tinha como prioridade a *redefinição dos limites urbanos e suburbanos da cidade*.<sup>224</sup> O desenvolvimento de Porto Alegre estava condicionado a uma série de intervenções que começam a ser realizadas a partir desse momento. José Montauray, que governou a cidade de 1897 a 1924, estava decidido a modernizar a cidade. Para isso, contratou engenheiros, técnicos, empreiteiros e operários visando realizar uma série de melhoramentos na cidade: desde o abastecimento de água potável na cidade, que até então era vendida em barris, até a limpeza das ruas, que eram entupidas e, por isso, a dificuldade de escoar a água da chuva.<sup>225</sup>

Segundo Souza<sup>226</sup> para compreender como se caracterizou a evolução urbana de Porto Alegre nos primeiros 40 anos do século XX é importante considerar que de 1889 até a década de 1940 houve uma sucessão de quatro administrações muito relevantes para a cidade: José Montauray que governou de 1897 a 1924, Otávio Rocha, de 1924 até sua morte súbita em 1928, quando assume interinamente seu vice Alberto Bins, que concorre no mesmo ano tornando-se prefeito e governando a cidade até 1937. Depois dele, assume Loureiro da Silva que governa até 1943, praticamente durante todo o período do Estado Novo, instaurado por Getúlio Vargas, que inicia em 1937 e se estende até 1945.

Coerente com a visão positivista, juntamente com o início da República, é aprovado um novo Código de Posturas Municipais em Porto Alegre, documento que, por ser reflexo do que se considerava o ideal burguês de urbanidade, buscava na visão de Pesavento

---

<sup>224</sup> BAKOS, Margaret M. Decorando a sala de visitas: Porto Alegre na virada do século 19. In: *Porto Alegre na virada do século 19: cultura e sociedade*. Colab. Cláudia Mauch...[et. al.]. 1994.

<sup>225</sup> BAKOS, Margaret M. Decorando a sala de visitas: Porto Alegre na virada do século 19. In: *Porto Alegre na virada do século 19: cultura e sociedade*. Colab. Cláudia Mauch...[et. al.]. 1994.

<sup>226</sup> SOUZA, Célia Ferraz de, MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007.

controlar e disciplinar socialmente a vida pública.<sup>227</sup> A cidade finalizava o século XIX com gana de entrar na vida política, econômica e social do país em condições de acompanhar as mudanças que estavam ocorrendo no centro do país no sentido de adequar-se à internacionalização do capitalismo, superando a desonrosa situação da mão-de-obra escrava e alavancando a mão-de-obra livre.

No processo de transformação burguesa, as classes menos abastadas e seus territórios passaram a sofrer uma investida dos notáveis da comunidade local no sentido do controle social e da disciplinarização das socialidades. A nova ordem burguesa estabeleceu suas normas, valores e procedimentos na busca de vida urbana adequada.<sup>228</sup>

As questões sanitárias estavam no centro das preocupações administrativas. Uma das propostas era a construção de um sistema de esgoto subterrâneo, pois os dejetos ainda eram transportados em carroças das casas até o rio Guaíba; a criação de depósitos de lixo e sua coleta; a implantação do serviço de Assistência Pública de saúde; a construção de uma Usina Municipal para o abastecimento de energia. Também havia por parte do prefeito a preocupação com a construção de prédios “alterosos” que causassem uma boa impressão aos visitantes e a elaboração de um plano remodelador da cidade, juntamente com a implantação de um sistema de transporte elétrico.<sup>229</sup>

Segundo Monteiro os melhoramentos propostos foram implementados primeiro na área central, pois atendendo à concepção burguesa de cidade para a elite, o *centro deveria ser o lugar da conduta “civilizada”*.<sup>230</sup> Exemplo disso é a transformação dos antigos largos em praças, que já vinha ocorrendo desde o século anterior, mas que passa a abarcar também a Praça XV de Novembro e a Praça Montevideu, que compunham o Largo Paraíso. A Praça da Harmonia (Figura 20), considerada o *passeio mais lindo da cidade às margens do Rio Guaíba*,<sup>231</sup> foi totalmente reformulada com a ampliação do porto a partir de 1911.

---

<sup>227</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*. 1991.

<sup>228</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*. 1991, p. 24.

<sup>229</sup> BAKOS, Margaret M. Decorando a sala de visitas: Porto Alegre na virada do século 19. In: *Porto Alegre na virada do século 19: cultura e sociedade*. Colab. Cláudia Mauch...[et. al.]. 1994.

<sup>230</sup> MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. 1995, p. 34.

<sup>231</sup> MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. 1995, p. 35.

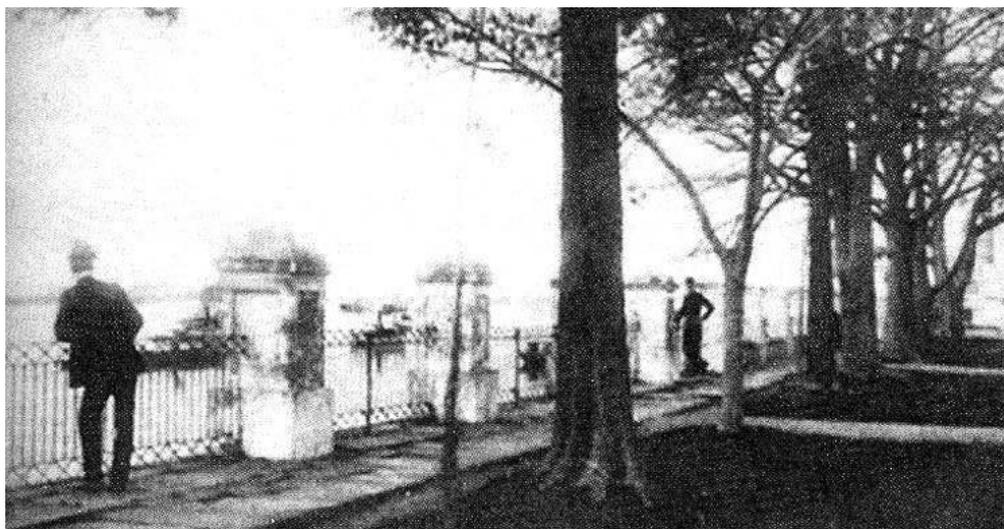


Figura 20. Praça da Harmonia antes da ampliação do Porto da cidade na década de 1910. Atualmente é delimitada pela Rua dos Andradas, a Rua Siqueira Campos, a General Portinho e a pista da Primeira Perimetral.

Até 1860 era chamada Largo do Arsenal. Por ter a abrigado a força da cidade, durante algum tempo foi conhecido como Largo da Força também. Ao longo da metade do século XIX, a cidade vai receber uma série de melhoramentos tanto na área cultural, como na área de lazer com a urbanização dos largos, dentre eles, o do Arsenal.

Em 1858, passa a ser conhecida como Praça da Harmonia, denominação restaurada em 1965, depois de ter sido denominada Praça Martins de Lima e Praça 3 de Outubro. Atualmente é chama-se Praça Brigadeiro Sampaio.<sup>232</sup>

Diversas obras marcaram esse período, mas especialmente duas são muito importantes em relação ao transporte: a ampliação do Porto entre de 1911 e 1922 e a abertura da Av. Farrapos em 1940. Esta última foi um indicativo da nova política na área de transportes por rodovias, em detrimento do transporte hidroviário e ferroviário: *a Avenida Farrapos e a sua continuidade, a atual BR 116, nos primeiros vinte anos do período seguintes, foram as catalisadoras da implantação industrial e da habitação popular na futura área metropolitana.*<sup>233</sup>

As mudanças operadas em Porto Alegre buscavam, portanto, acompanhar o apogeu vivido no país nas primeiras décadas do século XX, fruto do padrão de acumulação

<sup>232</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia Histórico*. 1988.

<sup>233</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007, p. 79.

capitalista baseado na exportação do café. Isto permitia que progressivamente fosse se consolidando uma ordem urbano-industrial, para a qual a cidade era, além do centro comercial, financeiro e industrial, o lugar privilegiado de propagação dos valores e padrões burgueses, bem como, dos conflitos de classes. Pesavento compreende que até 1924 Porto Alegre vai tentar consolidar essa ordem burguesa, para depois, sim, iniciar o seu período de modernização que vai até 1945. Entretanto, isto não foi tão fácil. Matéria publicada no Jornal *O independente*, em 1916, denuncia as contradições desse discurso:

Aos olhos de todos, a nossa capital aparece como a mais encantadora e bela das cidades que gozam a fama de cultas e progressistas, vivendo numa pacatez disfarçada e escondendo as grandes falhas que longe de recomendação tornou-se as maiores vergonhas e ultrajes.

Porto Alegre não deixa antever, aos que vivem no burburinho estonteante das ruas e praças, o estado verdadeiro em devia aparecer.

É a pobreza desamparada e explorada; a vagabundagem, o latrocínio, os arrombamentos, os crimes e etc., não fazem parte talvez do diário da vida porto-alegrense, tão cheio dessas cenas?<sup>234</sup>

Nessas primeiras décadas Porto Alegre viveu as contradições de uma cidade que estava se desenvolvendo. Já no final do século XIX tinha estendido seu núcleo central, consolidando o movimento de incorporação dos arraiais pré-existentes, uma vez que eram territórios importantes para o seu crescimento econômico e comercial, investindo em melhorias nos caminhos que lhe davam acesso.<sup>235</sup> As áreas intermediárias começavam a ser valorizadas para fim de loteamentos, tendo início os primeiros núcleos habitacionais que mais tarde viriam a conformar os bairros Partenon, Floresta, Bom Fim, Independência, Moinhos de Vento entre outros.

Do ponto de vista dos transportes em 1874 entrou em funcionamento a primeira linha férrea da cidade. Inicialmente fazendo a ligação entre Porto Alegre e São Leopoldo, sendo dois anos depois estendida a Novo Hamburgo.<sup>236</sup> O serviço de bondes também

---

<sup>234</sup> Jornal O Independente, 02/12/1916. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2008, p. 51.

<sup>235</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*. 1991, p. 42.

<sup>236</sup> MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. 1995.

iniciou nesse período, sendo o primeiro a circular na cidade em 1873.<sup>237</sup> Sua história será desenvolvida na segunda parte deste capítulo.

O núcleo urbano vivia as contradições inerentes a um espaço que estava sofrendo alterações. Para alguns, caminhar pelo centro da cidade era insuportável. Há relatos, por exemplo, de que as condições de urbanização eram incipientes, a cidade era suja, cheirava mal e parecia um *burgo colonial: um labirinto de ruelas e becos sórdidos*.<sup>238</sup> Esta era a impressão de A. Bierce, jornalista americano que, segundo Décio Freitas, teria estado em Porto Alegre cobrindo a Guerra Civil ocorrida no estado entre os anos 1892 e 1895, a Guerra da Degola. E acrescenta:

Só em algumas poucas ruas centrais havia calçamento de paralelepípedos, predominando nas demais um calçamento de pedras irregulares, nas quais se tornava penoso caminhar. O efeito do todo era o de uma cidade que parara no tempo.<sup>239</sup>

Mas essa não era a única impressão que a cidade causava mesmo nesse período. Diversos viajantes que estiveram no Rio Grande do Sul e que, em especial se detiveram em Porto Alegre, achavam a cidade encantadora desde a primeira vista, muitas vezes de um navio aportando no Guaíba. Moritz Sachnz, comerciante alemão que esteve no Brasil e residiu no Rio de Janeiro, visitou Porto Alegre em 1890. Suas percepções da cidade, por um lado, criticam o ar poluído contaminado de cheiros desagradáveis e o sistema de esgoto a céu aberto escorrendo nas sarjetas, mas, por outro, mostram certo encantamento com a arquitetura e o desenvolvimento do sistema de transportes:

Há, em Porto Alegre, inúmeras construções elegantes. São casas limpas e simpáticas. Em consequência, as ruas estão preparadas para receber, também nos dias de festa, iluminação com energia elétrica, o que acontece todas as noites nas lojas situadas em ruas principais. As linhas de bonde de tração animal, além de inúmeros barcos que circulam pelos rios, em curtos trajetos locais, propiciam o transporte regular entre a cidade e seus arredores.

---

<sup>237</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

<sup>238</sup> FREITAS, Décio. *O homem que inventou a ditadura no Brasil*. 1999, p. 28.

<sup>239</sup> FREITAS, Décio. *O homem que inventou a ditadura no Brasil*. 1999, p. 28.

Duas vezes ao dia transitam trens em cada direção. A estação situa-se um tanto distante da cidade, junto ao rio Jacuí;<sup>240</sup> entre ele e através de um simpático subúrbio, logo se alcança a campanha.<sup>241</sup>

Certamente corroborou para essa percepção sobre Porto Alegre o fato de que na metade do século XIX já haviam sido incorporados à cidade diversos equipamentos públicos, dentre eles: o Teatro São Pedro (1858), a Hidráulica Porto-Alegrense (1865), o Largo do Arsenal e a Praça Senador Florêncio (atual Praça da Alfândega) são urbanizados, transformando-se o primeiro na Praça da Harmonia mais adiante. O Largo do Paraíso passa a ser ocupado pelo novo Mercado Público, obra muito importante para a cidade nesse período, o antigo mercado, localizado na área atualmente ocupada pelo Chalé da Praça XV, data de 1844 e foi demolido em 1870. Estas mudanças davam ares de cidade desenvolvida para Porto Alegre, principalmente do ponto de vista cultural.

O mesmo jornal da matéria anterior, publicada em 1916, no início do século publicou o seguinte:

Está ficando inteiramente cosmopolita a população de Porto Alegre. Há meio século passado, sua quietude era admirável, poucos os estrangeiros, simples os costumes. (...) Mudou tudo. (...) Foram-se os palanquins, as cadeirinhas, mas possuímos carros, bondes, automóveis, velocípedes, *trainways*, estradas de ferro. Amanhã teremos ruas a asfalto, bondes elétricos, balões de Santos Dumont, jardins suspensos, espetáculos nas nuvens, telefones sem fios, fotografia teleférica, ressurreição dos mortos...

E Porto Alegre velho cederá lugar a um Porto Alegre novo, com uma população esquisita, num requinte supimpa: moças à *vol-d'oiseau*, vestidas de tecido circassiano, custoso, chique, provocante, numa liberdade antiga.<sup>242</sup>

Alfred Hettner, em visita à cidade em 1891, faz a seguinte observação: *Dentre os prédios públicos, a Catedral, o Teatro e alguns outros são dignos de menção. São, quase sempre,*

---

<sup>240</sup> Noal e Franco ressaltam que Schans enganou-se ao citar Rio Jacuí, estava referindo-se ao Rio Guaíba.

<sup>241</sup> SCHANZ, Moritz. *Quer Durch SÜd-Amerika: Reises kissen aus dem Jahre 1890*; Rio Grande do Sul, Montevideo, Argentinien, Paraguay, Anden-Uebergang, Chile. Hamburg: W. Mauke Söhne, 1891. Fragmento traduzido por Hardy Bathelt. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. 2004, p. 17.

<sup>242</sup> Jornal "O Independente", de 01/03/1900. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2008, p. 51.

construídos de pedras areníticas de cor avermelhada.<sup>243</sup> Max Lyon, viajante suíço que também esteve em Porto Alegre no mesmo período, teve percepções parecidas ressaltando as belezas naturais da cidade, mas também elogiando questões como pavimentação e iluminação:

a cidade estava localizada num sítio risonho, encostado às colinas; suas construções são em tijolos ou em pedras de talha; as ruas são bem pavimentadas, e como em quase toda parte na América do Sul, há bondes em quase todas as ruas principais; ruas e casas iluminadas a gás e eletricidade.<sup>244</sup>

As praças e as ruas centrais, aos poucos, perdiam seu aspecto colonial e se adequavam aos padrões burgueses de estar em público: à diversificação das atividades produtivas, culturais e sociais, somavam-se diferentes “tipos” de pessoas que, de uma forma ou de outra, conviviam nos espaços públicos. Eram trabalhadores, ex-escravos, estudantes, intelectuais, comerciantes, enfim, a paisagem urbana começava a mudar. Com a ampliação da área urbana e a diversificação de atividades e pessoas, viver em Porto Alegre começava a significar vivenciar um tipo de vida urbana aos moldes de como se vivia na Europa. Era a burguesia imitando a forma de viver tanto do francês, como do inglês.

Fora do núcleo central, os arraiais se diferenciavam em relação a sua ocupação: alguns tinham origem étnica bem definida, como o de Navegantes e São Manoel, que eram de origem alemã; o Arraial Menino Deus era considerado de origem açoriana; havia também as áreas ou zonas como a do Mont’ Serrat, a Colônia Africana e o Areal da Baronesa cuja origem estava associada à população negra, não tendo nesta época, ainda, o estatuto de arraiais. Especialmente o Mont’ Serrat vai se transformar num dos bairros nobres da cidade no século XX.

<sup>243</sup> HETTNER, Alfred. Die Städtedessüdlichsten Brasiliens. In: *Unsere Zeit*. Leipzig, 1891, Bd II. Fragmento traduzido por Hardy Bathelt. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. 2004, p. 128.

<sup>244</sup> LYON, Max. Description de l’État de Rio Grande do Sul (Brésil). In: *Comptes-Rendus des Séances de La Société de Géographie de France*. Paris, 1891, n. 18, PP. 515-525. Fragmento traduzido por Sérgio da Costa Franco. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. 2004, p. 20.

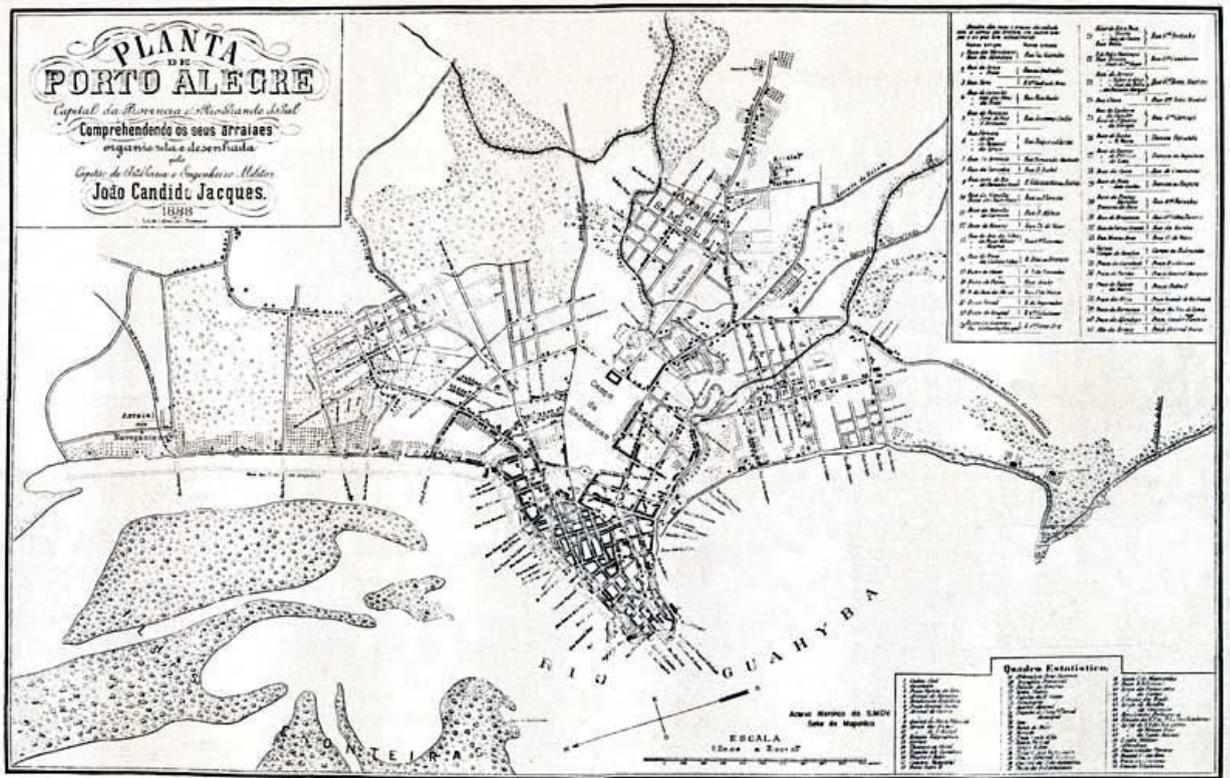


Figura 21. Mapa de Porto Alegre em 1888. Nesse período, o limite urbano era ao norte o Arraial dos Navegantes, ao sul o Arraial do Menino Deus e também o de São Miguel, próximo ao atual Bairro Santana, ao leste o Arraial de São Manoel e ao oeste o Rio Guaíba.

Se bem Porto Alegre viveria seu processo de modernização propriamente dito a partir de 1930, é possível afirmar que, em alguns aspectos, já apresentava ares de modernidade no início do século XX, o que estava relacionado também às próprias contradições de um lugar que estava passando por várias e rápidas transformações, tanto físicas como sociais. Em contraste com a vida pacata dos arraiais, no centro da cidade começam a aparecer espaços que abrigavam um novo estilo de vida, como os cafés, as confeitarias, os teatros, cinemas etc. que, além de ampliados em número, mudaram pela presença da mulher.<sup>245</sup> Segundo Pesavento,

<sup>245</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; Steigleder, Clara Natalia. Retomando Marshall Berman e a questão da modernidade e da modernização das cidades. In: PEIXOTO, Elane Ribeiro; DERNTL, Maria Fernanda; PALAZZO, Pedro Paulo; TREVISAN, Ricardo (Orgs.). *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. 2014.

na zona central, os majestosos prédios públicos, os imponentes sobrados e as casas de comércio que anunciavam produtos franceses conviviam de forma indiscriminada com cortiços, prostíbulos e botequins. (...) Vivências burguesas e redutos do povo viviam os seus últimos momentos de co-habitação na área central. Da mesma forma, a feição bucólica dos arraiais chegava progressivamente ao seu final.<sup>246</sup>

Na virada do século, a população havia aumentado para pouco mais de 70 mil habitantes, sofrendo uma aceleração na curva de crescimento e mantendo-se constante até a década de 1940, quando novamente ocorre uma aceleração no crescimento demográfico, chegando ao final da década com aproximadamente 275 mil habitantes.<sup>247</sup> Além das ruas movimentadas, a costa muito bonita e o comércio em pleno desenvolvimento, a cidade era considerada, por aqueles que a visitavam, intelectualmente bastante desenvolvida para o período. Um viajante que esteve na cidade no final do século XIX observou que *a vida intelectual não é preterida pelas atividades de negócios, existem de fato, uma dezena de jornais entre nativos e estrangeiros e várias sociedades literárias e artísticas.*<sup>248</sup>

O jornalista Archymedes Fortini dentre as inúmeras “histórias da história de Porto Alegre”, recorda que, na virada do século, a capital era uma província, dando os primeiros passos rumo ao desenvolvimento. Poucas casas tinham luz elétrica, a maior parte da cidade vivia com iluminação a gás ou por lampiões a querosene e acetileno, mas os dizeres do luminoso no alto da chaminé da Companhia Fiat Lux “Salve o Século XX” entusiasmava a todos.<sup>249</sup>

Em 1900 já se notavam os pródomos dos serviços de eletricidade, mas as nossas ruas eram iluminadas por poéticos lampiões a gás e, por alguns anos, o porto-alegrense, ainda que acostumado, queixava-se daqueles serviços. Eu trabalhava no velho “Jornal do Comércio” e, quando saíamos, pela madrugada, de suas oficinas, sentíamos, todos, os resíduos

---

<sup>246</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*. 1991, p. 24.

<sup>247</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007.

<sup>248</sup> MORICONI, Ubaldo A. Ne IPaese de' Macacchi. Torino: Roux Frassati e C Editori, 1897, 517 p. Fragmento traduzido por Olavo José Bortolotto. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. 2004, p.34.

<sup>249</sup> FORTINI, Archymedes. *Histórias da nossa história: Porto Alegre entre 1900 à 1965 – como era diferente!* 1966.

que despencavam do alto dos postes de luz, marcando o nosso caminho e o nosso rosto.<sup>250</sup>

Um pouco mais tarde, em 1905, chama a atenção de um viajante italiano o grande movimento noturno no centro da cidade, indo até avançadas horas da noite. Poucas cidades, segundo ele, ficavam acordadas até tão tarde e, apesar disso, no dia seguinte,

Todos os elementos indispensáveis à convivência social se encontram em movimento. Os distribuidores de pão, os vendedores de leite, os mercadores ambulantes carregados de toda espécie de mantimentos, de verduras e de frutas, passam apressados à nossa frente e se dispersam em todas as direções.<sup>251</sup>

A cidade vivia, portanto, um período carregado de contradições, como o são todos os momentos de mudanças. Ainda não era uma cidade grande e moderna, mas da mesma forma que Berman observou na primeira fase da modernidade na Europa, pode-se dizer que Porto Alegre já apresentava indícios dessa modernização. Segundo Berman,<sup>252</sup> o sentimento vivido pelas pessoas entre o início do século XVI e o fim do século XVIII já era um prenúncio do que estava por vir:

as pessoas estão apenas começando a experimentar a vida moderna, mal fazem ideia do que as atingiu. Elas tateiam, desesperadamente, mas em estado de semicegueira, no enalço de um vocabulário adequado; têm pouco ou nenhum senso de um público ou comunidade moderna, dentro da qual seus julgamentos e esperanças pudessem ser compartilhados.<sup>253</sup>

Esse sentimento por parte da população está presente, por exemplo, no drama contado por Rafael Guimaraens no livro *Tragédia da Rua da Praia*.<sup>254</sup> O autor relata um fato real ocorrido em Porto Alegre no ano de 1910: o roubo a uma casa de câmbio, localizada na Rua da Praia, entre a Rua General Câmara e a Rua do Comércio (atual Rua Uruguai).

---

<sup>250</sup> FORTINI, Archymedes. *Histórias da nossa história: Porto Alegre entre 1900 à 1965 – como era diferente!* 1966, p. 29.

<sup>251</sup> BUCELLI, Vitório. Um viaggio a Rio Grande del Sud. Nel Milano: Officine Cromo-Tipografiche L.F. Palestrinni & C., 1906. Fragmento traduzido por Olavo José Bortolotto. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. 2004, p. 119.

<sup>252</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007.

<sup>253</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. 2007, p. 25.

<sup>254</sup> GUIMARAENS, Rafael. *Tragédia da Rua da Praia: uma história de sangue, jornal e cinema*. 2009.

Construindo sua interpretação sobre este fato, o autor utiliza a investigação de documentos, relatos e escritos da época, mas, sobretudo, traduz o que ocorreu a partir de sua leitura da cidade, de seu imaginário. Em várias passagens é possível entrever indícios da modernização que se iniciava na cidade a partir das percepções dos moradores sobre a cidade e sobre os fatos que rodearam esse crime.

Mesmo não percebidas objetivamente, as mudanças pelas quais a cidade passava eram de alguma forma sentidas pelos habitantes, como, por exemplo, na expressão de Otilia quando soube do crime pelo marido, o jornalista e médico, Antônio Penafiel: *Aqui em Porto Alegre? Não é possível.*<sup>255</sup> Penafiel relata que a cidade está em polvorosa, tentando compreender o que aconteceu, pois, além de assaltar, haviam baleado o atendente do local, que estava à beira da morte na Santa Casa.<sup>256</sup>



Figura 22. Rua da Praia vista da esquina da Rua General Câmara na década de 1910, local onde se situava a Casa de Câmbio na qual Alcides trabalhava.

<sup>255</sup> GUIMARAENS, Rafael. *Tragédia da Rua da Praia: uma história de sangue, jornal e cinema*. 2009, p. 35.

<sup>256</sup> Uma análise completa desse crime foi apresentada na ANPUH em 2010 e está publicada em STEIGLEDER, C. N.; NEVES, Clarissa E. B. *A modernidade em Porto Alegre: um olhar a partir de um crime*. XIV Encontro Regional da ANPUH – Rio Memória e Patrimônio, 2010.

A tentativa de compreender este crime envolveu diferentes perspectivas de análise. Foram especuladas questões políticas, econômicas e sociais. Até então, como o próprio autor relata, os crimes eram passionais, ocorriam no que se pode chamar de submundo da cidade, lugares relegados aos menos favorecidos, moradores de cortiços como os localizados na Rua Fernando Machado. Como relatou Penafiel, na noite anterior ao assalto na casa de câmbio, um barbeiro havia matado sua esposa por ciúmes. Mas o crime da casa de câmbio ocorreu à luz do dia, no coração da cidade e não se tratava de uma rixa pessoal ou mesmo o prejuízo de um incauto, colocava em cheque, de alguma forma, o *establishment*, a vida cordata e nutrida pelos ideais do positivismo.

Talvez não tenha sido o crime em si que transtornou o imaginário dos moradores sobre a cidade, mas tudo o que envolvia o momento pelo qual Porto Alegre passava. A cidade vinha sendo transpassada por novas ideias, novos movimentos que, inexoravelmente, eram o prelúdio já decifrado pelo TELEX que atravessava oceanos como se Europa e América fossem vizinhas de janela. O som surdo dos navios ao aportarem trazia novas pessoas, principalmente imigrantes italianos e alemães, e com eles ideias que fermentariam a incipiente semente da modernidade, tanto no âmbito político como na produção econômica. Talvez por isso a relevância deste episódio, quem sabe não acendeu as primeiras labaredas que iriam transformar em cinzas as luzes já fracas do século morto?

As ilações políticas, criadas no imaginário dos habitantes da cidade, foram sobrepujadas pela espetacular trajetória dos foragidos. Colocando a nu, como uma fratura exposta, a fragilidade do estado e de suas vidas. Era como se de uma hora para a outra o mundo batesse à porta dos moradores, ou melhor, a arrombasse. Sobrou o olhar perplexo dos habitantes. Alguns diziam que os ladrões falavam inglês, outros juravam que eram castelhanos, uma mulher repetia aos gritos que só poderiam ser os ciganos acampados no Partenon. Para alguns, pareciam ser assassinos frios, outros juravam que estavam enlouquecidos. Matéria do Jornal *A Reforma*, reproduzida por Guimaraens, reflete o sentimento da população em relação ao episódio:

Quatro homens fortemente armados assaltam uma casa de câmbio na Rua da Praia. Ferem o atendente que está à morte na Santa Casa. Fogem

pela Rua do Comércio, o povo correndo atrás. Rendem o cocheiro de uma carruagem na Praça XV. Mais adiante, sofrem um acidente na Rua Voluntários da Pátria. Param um bonde, dominam o motoneiro e escapam ilesos em direção à zona norte.<sup>257</sup>

O prefeito na época era José Montauray e, embora seu governo tenha efetivamente iniciado uma série de mudanças estruturais para a cidade, isto não era suficiente para aplacar as críticas a seu governo. As disputas políticas estavam muito polarizadas entre os federalistas e os republicanos, partido de Montauray. É importante considerar também que, além de ser um período de forte influência do positivismo no Brasil, como se verá com a ascensão de Getúlio Vargas à Presidência em 1930, era um momento de efervescência política, com o movimento anarquista ocupando um lugar de destaque nas disputas territoriais entre a burguesia ascendente e a classe operária.<sup>258</sup>

Ainda na década de 1910 é elaborado o Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamentos de Porto Alegre (1914) que orientou a modernização da cidade, ao propor entre outras dimensões urbanísticas, a questão da circulação, que deixou traços na estrutura urbana até os dias atuais, como a construção da Av. Borges de Medeiros, Av. Farrapos e a canalização do Arroio Dilúvio. Este plano teve o objetivo de transformar Porto Alegre numa metrópole e foi marcado pelas ideias de progresso presentes nas concepções técnicas positivistas, sendo efetivamente um plano norteador da modernização da cidade, apresentando propostas para a implantação de novas avenidas, rótulas, parques e equipamentos adequados ao novo século.<sup>259</sup>

O Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamentos é considerado um documento-chave, pois além de seu conteúdo estar muito bem circunscrito ao contexto internacional das discussões sobre urbanismo, sua elaboração constitui-se também como um passo importantíssimo tanto para a administração em vigência, no caso a do prefeito José Montauray, como para as futuras. Sua execução representava o desejo de tornar os

---

<sup>257</sup> GUIMARAENS, Rafael. *Tragédia da Rua da Praia: uma história de sangue, jornal e cinema*. 2009, p. 43.

<sup>258</sup> SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. 2008.

<sup>259</sup> SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. 2008.

espaços da cidade permanências concretas dos governos positivistas na estrutura urbana de Porto Alegre.

A orientação positivista encontrava no urbanismo a base técnico-científica calcada no saber especializado sobre a cidade e que serviria de material de sustentação para os argumentos políticos dos discursos do governo e de enfrentamento da oposição. Além disso, a ideia do referido plano urbanístico era criar um forte referencial de modernidade no imaginário da população, que representaria a ordem condutora ao progresso e ao desenvolvimento. A ideia era de que a cidade, uma vez ordenada, se tornaria bela e tranquila.<sup>260</sup>

Porto\_UrbanoCidade\_Alegre

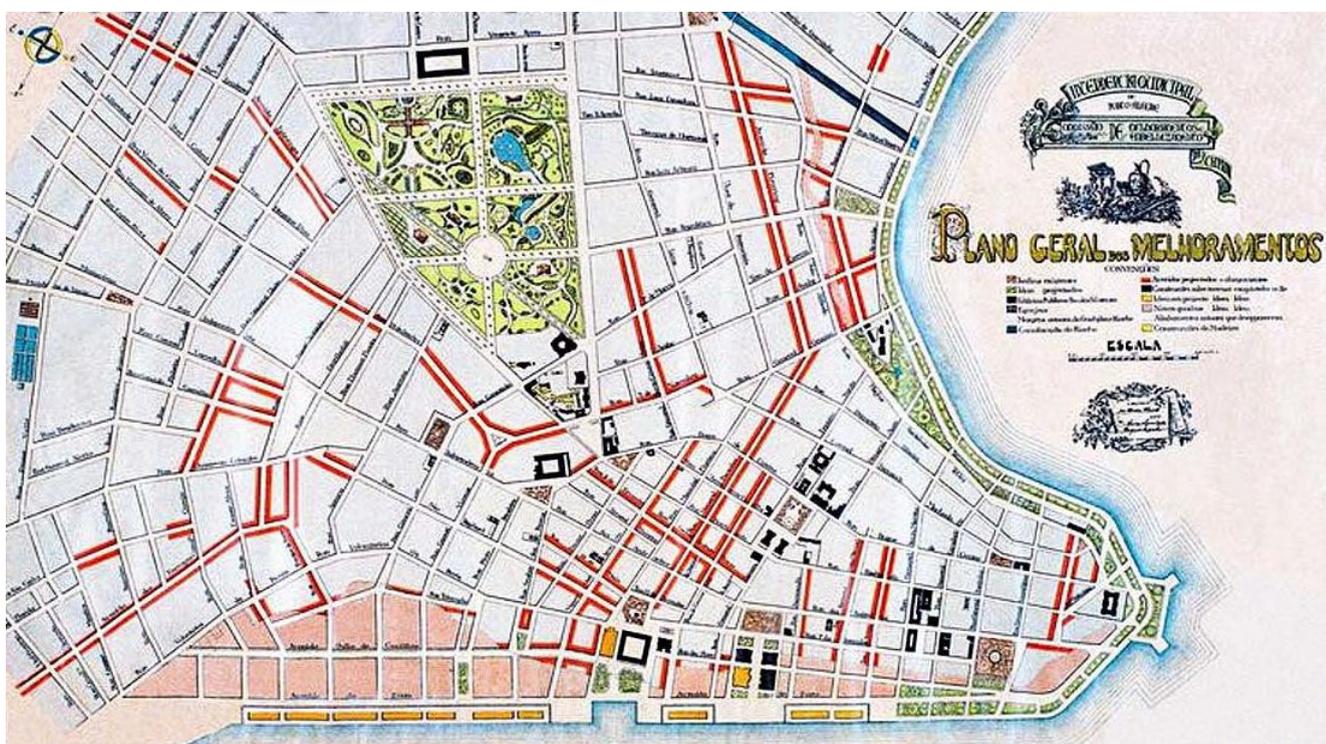


Figura 23. Planta do Plano de Geral de Melhoramentos e Embelezamentos de Porto Alegre de 1914. Diversas obras na cidade foram provenientes desse plano, tanto no centro da cidade, como em áreas periféricas, sempre representando as marcas da modernização.<sup>261</sup>

<sup>260</sup> SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. 2008, p. 50.

<sup>261</sup> SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. 2008, p. 20.

Em relação ao desenvolvimento dos transportes, uma das obras importantes desse período foi o início da ampliação do porto de Porto Alegre em 1911. Esta obra representou um marco na modernização da cidade e, juntamente com a modernização do porto de Rio Grande entre 1913 e 1920, ampliou a possibilidade de interligação no estado por malha de vias rodoviárias, fluviais e férreas.<sup>262</sup> Outra questão importante é que, embora a construção da via férrea no Rio Grande do Sul remontasse ao final dos anos 1880, já estavam previstas as obras da ferrovia Porto Alegre – Uruguaiana, a linha Pelotas – Rio Grande, indo até Bagé com conexão em São Gabriel, e a linha Vale do Jacuí – Santa Catarina, passando por Vacaria.

A implantação das linhas férreas no Rio grande do Sul foi importante não só porque garantiu a segurança nas fronteiras, mas porque contribuiu para o crescimento da economia das regiões por onde os trilhos passaram. A construção das estradas de ferro afetou positivamente o desenvolvimento econômico das regiões ligadas às atividades pecuária (sul), agrícolas (norte) e coloniais (Vale dos Sinos e Caí), além de contribuir significativamente para o surgimento de cidades em torno dos trilhos.<sup>263</sup>

Dessa forma, Porto Alegre, como principal articuladora econômica da região, ampliou seu raio de ação, promovendo o comércio e a circulação de mercadorias, e assim, estimulando também o desenvolvimento do capital.<sup>264</sup> Outra contribuição importante para esse desenvolvimento foi a implantação do Plano Geral de Viação em 1913, que teve como objetivo ligar as cidades do Estado, mas que também possibilitou o desenvolvimento e o crescimento do setor de transportes, influenciando o crescimento das cidades, especialmente de Porto Alegre.

Paralelamente a esses fatos, em 1914, a cidade veria o último bonde puxado a mula.<sup>265</sup> É possível que este acontecimento tenha representado simbolicamente para os

---

<sup>262</sup> SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. 2008.

<sup>263</sup> GARCIA, Eliana. *Pelos trilhos: histórias da Vila Ferroviária de Porto Alegre*. 2009.

<sup>264</sup> MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. 1995, p. 70.

<sup>265</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976

portoalegrenses o mesmo que ver atualmente, em pleno século XXI, uma carroça circulando nas ruas da cidade ao lado de um BRT.<sup>266</sup>

*Porto Alegre Antigo - Dos Antepassados ao Século XXI*



Figura 24. Av. João Pessoa e Parque Farroupilha, Campo da Redenção na década de 1910. Esta avenida antigamente fazia a ligação entre o núcleo urbano e a ponte da Azenha que conduzia a Viamão através da Estrada do Mato Grosso. Inicialmente era conhecida como “caminho da Azenha”.

As maxambombas circularam por ela em 1864 e em 1873 passaram a circular os bondes a tração animal.<sup>267</sup> Em 1924, a Av. João Pessoa começa a ser asfaltada com o intuito de somar esforços à modernização da cidade.

O Governo de Otávio Rocha, que inicia em 1924, teve como uma das primeiras medidas a criação de uma comissão para pensar a reformulação da cidade. Essa comissão retomou o Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamentos e reorganizou os serviços públicos, a circulação no centro da cidade, reviu tributos urbanos com a implantação de uma reforma fiscal e tratou de questões como água e saneamento. A questão viária tinha destaque porque era estrategicamente importante no sentido de integrar o núcleo comercial,

---

<sup>266</sup> O BRT (Bus Rapid Transit), ou Transporte Rápido por Ônibus, é um sistema de transporte coletivo de passageiros caracterizado por ter uma mobilidade urbana rápida, ser confortável, seguro e mais eficiente que o ônibus normal. Com infraestrutura segregada, caracteriza-se por uma operação rápida e frequente. Para saber mais ver: BRT Brasil Disponível em <http://www.brtbrasil.org.br/index.php/brt-brasil/cidades-com-sistema-brt/porto-alegre?local=234#VrUt7UCYGeE> Acessado em 21 jan 2016.

<sup>267</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia Histórico*. 1988.

financeiro e administrativo da cidade ao porto. Sobre essa centralidade, Monteiro analisa que no Governo Otávio Rocha (1924-1928),

A descrição das obras e abertura das Avenidas Júlio de Castilhos, Borges de Medeiros, São Raphael e o novo calçamento das avenidas Redenção e Bom Fim, ocupam um lugar central nos relatórios enviados ao Conselho Municipal. Em um segundo momento são abordadas as obras de ajardinamento de praças e a ampliação das redes de água, esgoto, iluminação etc.<sup>268</sup>

Mas não era apenas com o centro da cidade que a intendência estava preocupada. A questão sanitária, que estava muito presente desde o final do século XIX e início do XX e que foi objeto de preocupação da Comissão que elaborou o Plano Geral de Melhoramentos, provocou um deslocamento da elite para áreas mais altas e sãs como a Duque de Caxias e o Moinhos de Vento. Visando não esvaziar o centro de Porto Alegre, Otávio Rocha focou na reurbanização dessa área adotando medidas sanitárias, possibilitando uma maior circulação e promovendo o desenvolvimento econômico da região.

A necessidade de fomentar o desenvolvimento industrial e econômico fez com que, por exemplo, o saneamento do bairro Navegantes possibilitasse a instalação e ampliação de indústrias no local, o que o caracterizou mais adiante como Distrito Industrial da cidade. Essas iniciativas demandaram também um incremento no serviço de transporte para atender os trabalhadores do local. Segundo Souza,

Pertence a esta fase de crescimento da cidade o início de várias obras de saneamento que alterariam bastante algumas seções do contexto urbano: foram elas, sobretudo, a canalização dos arroios Dilúvio e Cascata para o seu leito retificado, e foi concluído o trecho da Avenida Ipiranga até a Praia de Belas com as pontes das ruas Santana, João Pessoa, Azenha e Getúlio Vargas.<sup>269</sup>

A atividade econômica acompanhou a tendência de industrialização do restante do país e a cidade começa a se expandir. A abertura de grandes avenidas como a Av. Farrapos, a

---

<sup>268</sup> MONTEIRO, Charles. Porto Alegre – *Urbanização e Modernidade*: a construção social do espaço urbano. 1995, p. 93.

<sup>269</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007.

Av. Borges de Medeiros, a Av. João Pessoa, que foi alargada e concretada, a Av. Protásio Alves, entre outras, permitiu que, aos poucos, a população fosse se localizando nos principais eixos de expansão. Conforme Souza,

O Centro e alguns bairros em torno dele eram bastante densos e a área de expansão se deu ao longo dos eixos de acesso à cidade. O sistema de radiais permaneceu, não havendo integração destas por perimetrais, e cada vez mais surgiram maiores áreas de vazios urbanos entre uma radial e outra, e uma densificação e extensão ao longo delas. (...) Surgiram muitos bairros novos, localizados a uma distância considerável do Centro, como a Vila Assunção e outros da Zona Sul, assim como na vila IAPI e outras nas zonas leste e norte da cidade.<sup>270</sup>

Sobre a formação dos bairros, na literatura sobre Porto Alegre estão registradas várias histórias curiosas. Na zona sul da cidade, por exemplo, Sanhudo conta que as edificações da Vila Conceição datam de 1930, sendo a entrada do bairro resguardada por uma ponte de pedra, cujo fosso, embaixo, era a projetada Rua Santa Bárbara, que iria ligar a Tristeza à Pedra Redonda. Por ali corria, no princípio do século XX, o trenzinho da Tristeza que ia até a Pedra Redonda. A Ferrovia do Riacho começou a operar em 1900 e seu percurso iniciava na Estação do Riacho, junto à foz do Arroio Dilúvio, próximo à Ponte de Pedra, e seguia até o arrabalde da Tristeza. Em 1913 a ferrovia havia sido ampliada até a Pedra Redonda em direção ao sul e fazia a conexão com as linhas de bonde no centro da cidade.<sup>271</sup> Ao lembrar o trem, segundo Sanhudo

Aquela vala, hoje insignificante, foi outrora grande perau. Era o túnel da Tristeza! O trem, então, era como o satélite interplanetário dos nossos dias. Tudo aquilo, entretanto, ainda era extraordinário e fenomenal, como misteriosa e temerária é agora a energia nuclear.<sup>272</sup>

Sobre o Bairro Bom Fim, Sanhudo conta que no início do século XX o bairro ainda era chamado pelos moradores como Caminho do Meio. Somente na gestão do prefeito Otávio Rocha é que com a abertura de novos logradouros públicos o lugar foi respirando ares de urbanização e, por ocasião dos festejos do Centenário Farroupilha em 1935, o Bom

---

<sup>270</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007, p. 93.

<sup>271</sup> HUYER, André. *A ferrovia do Riacho: do sanitarismo à modernização de Porto Alegre*. 2015.

<sup>272</sup> SANHUDO, Ary Veiga. *Porto Alegre: crônicas da minha cidade*. 1975, p. 187.

*Fim já constituía uma coletividade pujante e plenamente desenvolvida.*<sup>273</sup>O que fez com que seus moradores o reconhecessem como bairro.

Outra história curiosa é a do desenvolvimento do Bairro Mont' Serrat. Famoso por ser um lugar de arruaceiros e entusiastas da cachaça, era conhecido como o “mundo medonho da bacia”, delimitado por um “valão” na antiga Rua Álvaro Chaves, hoje Rua Arthur Rocha. A via mais antiga era a Rua Moinhos de Vento, que na década de 1930 passou a ser denominada de Rua 24 de Outubro. O que marcou o desenvolvimento do bairro foi a construção, em 1910, da Igreja Nossa Senhora da Auxiliadora. Segundo Sanhudo esse foi o início da transformação no bairro para o que ele acabaria se tornando: um lugar de moradia de pessoas com maior poder aquisitivo.

Com o adensamento dos bairros, a malha urbana da cidade partir da década de 1930 assumiu um padrão no qual em vez de círculos em torno do centro, formar-se-iam setores a partir do mesmo. Na Figura 17, Porto Alegre em dois momentos distintos: à esquerda no final do século XIX e, à direita, na década de 1930. Como pode ser observado, do ponto de vista da expansão urbana percebe-se que o modelo Hoyt, citado por Lobato Correa, também estava presente na cidade no início do século XX quando a mesma começa a ser povoada ao longo dos seus eixos.

---

<sup>273</sup> SANHUDO, Ary Veiga. *Porto Alegre: crônicas da minha cidade*. 1975, p. 109.

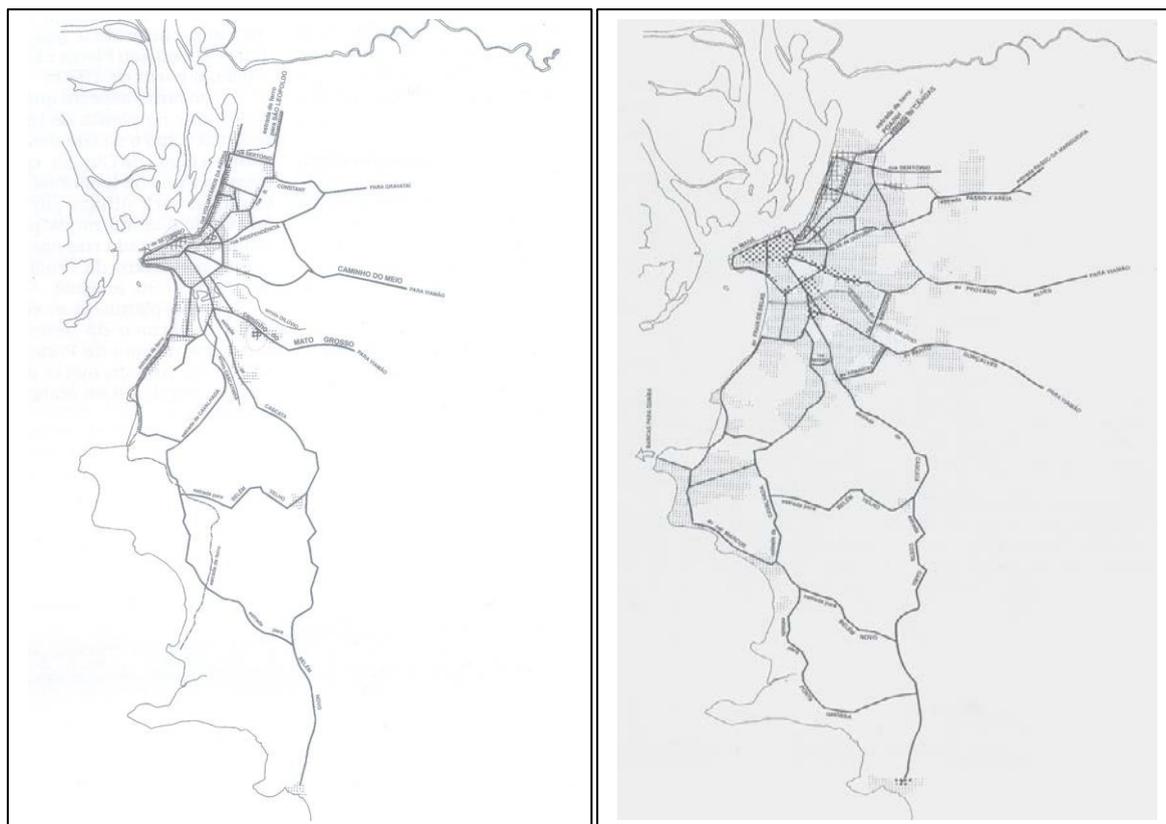


Figura 25. “A lógica deste modelo está na tendência auto-segregativa da população de alto status, que se expande ao longo de um eixo de circulação que corta as melhores áreas da cidade (...). A partir de sua ação estabelecem-se os demais grupos sociais em outros setores.”<sup>274</sup>

Em Porto Alegre, o modelo HOYT também acompanhou em muitos lugares as linhas de bondes implantadas ao longo dos eixos de expansão, como a Av. Protásio Alves (Figura 26) e a Av. Independência (Figura 27). A partir deles formaram-se os bairros Rio Branco e Moinhos de Vento. Mas não somente. Também no sentido da Av. Getúlio Vargas, que levava ao Arraial Menino Deus; da Av. Cristóvão Colombo, que levava ao Arraial São João, por exemplo, aos poucos foram sendo conformados espaços de habitação de populações de status social mais elevado.

<sup>274</sup> LOBATO CORREA, Roberto. *O espaço urbano*. 1999, p.69.



Figura 26. Av. Protásio Alves, antigo Caminho do Meio, em 1910.



Figura 27. Av. Independência em 1910. Os outros eixos de expansão da cidade no final do século XIX eram: Rua Voluntários da Pátria, Av. Cristóvão Colombo, Av. João Pessoa e Av. Bento Gonçalves, antiga Estrada do Mato Grosso, Rua da Azenha e a Av. Treze de Maio, atual Av. Getúlio Vargas.<sup>275</sup>

---

<sup>275</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007.

Em direção à zona norte, por exemplo, a implantação da linha férrea em 1874 já havia iniciado a mudança na paisagem da Rua Voluntários da Pátria. Essa rua que antes se constituía num passeio romântico com árvores dos dois lados em direção as quintas da cidade, nas primeiras décadas do século XX começa a se transformar numa rua que, embora ocupada por comerciantes bem sucedidos, em seus sobrados sólidos em estilo neoclássico, passa a ser povoada por uma diversificada rede de oficinas e serviços.<sup>276</sup>

Porto Alegre – Uma história fotográfica



Figura 28. Rua Voluntários da Pátria no centro de Porto Alegre em 1910.

Embora a presença de imigrantes alemães fosse mais abrangente, não ficando restrita a esta zona, a Rua Voluntários da Pátria ficou por muito tempo no imaginário social como a “rua dos alemães”, especialmente pelas casas de ferragens e de importação que se localizavam ali. Até as primeiras décadas do século XX havia 120 alemães trabalhando nessa rua, a maioria de nível econômico mais alto.

Do ponto de vista da circulação, as reformas urbanísticas de Otávio Rocha tiveram, portanto, como objetivo abrir novas vias na cidade. Na Av. Borges de Medeiros e na Rua 24 de Maio<sup>277</sup> o governo extinguiu becos e habitações populares que ainda haviam resistido, pois especialmente em relação à primeira, havia o objetivo de transformá-la

<sup>276</sup> GANS, Magda Roswita. *Presença teuta em Porto Alegre no século XIX (1850 -1889)*. 2004.

<sup>277</sup> A Rua 24 de Maio era inicialmente o Beco do Rosário. Foi ampliada no período da reforma urbanística de Otávio Rocha e teve sua obra concluída por Alberto Bins. Atualmente chama-se Av. Otávio Rocha em homenagem ao primeiro. Ver: FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia Histórico*. 1988.

numa avenida que cortasse a cidade perpendicularmente, constituindo-se numa artéria de circulação ligando o porto ao comércio, numa mostra da aliança entre questões técnicas e estéticas, marcas da ideologia positivista. Ao mesmo tempo, a Av. Júlio de Castilho passa a ser a avenida que tem como objetivo integrar o porto, o centro e as ferrovias.

A partir de 1930, Porto Alegre entra numa nova fase marcada pela verticalização da cidade e o adensamento urbano. O acesso a novas tecnologias: fogão a gás, luz etc. é ampliado. Isto possibilita a participação das pessoas numa rede que cresce ano a ano, que é o habitar numa cidade. A inauguração em 1932 do Viaduto Otávio Rocha (Figura 29), por ser um monumento em estilo Barroco, simboliza as “permanências” do passado na arquitetura de uma cidade que está se modernizando. Isto é percebido na integração entre estes elementos de estilo barroco e a circulação que se torna mais intensa.

*Memória Visual de Porto Alegre 1880 – 1960*



Figura 29. Inauguração do Viaduto Otávio Rocha em 1932 teve caráter monumental.

Um fato marcante para a cidade nesse período foi a Grande Exposição Farroupilha em comemoração ao centenário da Revolução Farroupilha realizada em 1935. Esta comemoração repercutiu de tal forma que, embora não simbolizasse o auge do

capitalismo industrial - como o foram as Exposições Universais realizadas em Paris -, representou uma inflexão na transformação de uma sociedade eminentemente pré-capitalista para uma sociedade capitalista periférica e moderna.<sup>278</sup> Portanto, é durante o Estado Novo que o Brasil vai efetivamente deslanchar seu processo de modernização das cidades, inclusive de Porto Alegre. Junto com os problemas sociais e a necessidade de um desenvolvimento industrial mais intenso, uma das preocupações era com o planejamento do sistema viário e com a implantação de um modelo de transporte mais eficiente e moderno.

No Governo Loureiro da Silva (1937 a 1943) muitos dos projetos idealizados pelo Plano Geral de Melhoramentos e Embelezamentos de 1914 ainda não realizados são colocados em prática. Além da projeção das avenidas já citadas, foram realizadas várias reformas no centro que consistiram, por exemplo, no alargamento de ruas fazendo sua ligação com a periferia da cidade. Foi também o período de criação e ampliação de equipamentos urbanos como o Hospital de Pronto Socorro (1941), Centro de Saúde Modelo (1941), Mercado Livre (1939), Estádio do Parque Farroupilha.

Do ponto de vista do embelezamento da cidade, o governo buscou proteger e tornar mais agradáveis as praias, com a colocação de muro de arrimo, calçamentos e passeios públicos, e várias praças foram construídas ou embelezadas. Uma obra importante para a cidade nesse período foi a canalização do riacho Ipiranga. Em relação ao crescimento demográfico e sua expansão urbana, ao final do período de industrialização, a cidade contava com 275 mil habitantes, encerrando a década de 1940 com seus limites ampliados em 14,9% da área do município.<sup>279</sup>

Os primeiros 40 anos do século XX, portanto, foram marcados por várias mudanças nas cidades, no estado e no país, tanto do ponto de vista econômico, quanto social e político. Especialmente neste último quesito, o Rio Grande do Sul foi o propulsor de grandes movimentos nacionais, como a Revolução de 30, encabeçada por Getúlio Vargas, oriundo de São Borja. O Partido Republicano, que tinha como chefes Júlio de Castilhos e Borges de Medeiros (este último foi governador até 1928), disputou nacionalmente a hegemonia

---

<sup>278</sup> CRUZ, Cláudio. *Literatura e Cidade Moderna: Porto Alegre 1935. 1994.*

<sup>279</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana. 2007.*

política e ideológica influenciando com suas ideias o desenvolvimento político e econômico do país. Portanto, se os ideais positivistas estavam presentes desde a proclamação da República, neste período foram fortemente reforçados em Porto Alegre norteando as ações do governo em vários aspectos.

A partir desse período, Porto Alegre passa novamente por mudanças marcantes: a população passa de 263 mil habitantes nas décadas de 1940/1950 para 626 mil entre 1950/1960. Esse aumento se reflete no início de um novo período na urbanização da cidade, com a organização das regiões a partir do princípio de zoneamento e com um sistema viário de radiais e perimetrais consolidados. O desenvolvimento urbano, com a criação das vias transversais que tiveram a função de alimentar os eixos principais de acesso ao centro da cidade e os espaços para circulação que passam a ser mais amplos, marca a cidade com os ideais de transformações urbanísticas nitidamente modernistas.<sup>280</sup>

Depois de 1950 começa a haver a necessidade de descentralizar a capital gaúcha, gerando novos polos de serviços, consumo e atividades. É o início de uma nova fase: a da metropolização.<sup>281</sup>

### **4.3 Os bondes como elementos fortalecedores da estrutura viária**

Desde a época do Império existiam no Brasil companhias de transporte urbano que utilizavam veículos movidos a tração animal. Como foi exposto em capítulo anterior, Porto Alegre teve sua primeira experiência com as chamadas “maxambombas” em 1864. A palavra tem origem na expressão inglesa *machine pump* (bomba mecânica) e, no Brasil, está relacionada ao território de Nova Iguaçu, no Rio de Janeiro: os “Maxambombas” eram os escravos que cultivavam uma sesmaria da Igreja Católica no século XIX. Mais tarde, uma estação de trem em Nova Iguaçu foi batizada com o mesmo nome.<sup>282</sup>

---

<sup>280</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007.

<sup>281</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007.

<sup>282</sup> Segundo Achylles Porto Alegre, teria existido em Porto Alegre um beco chamado Maxambomba. O autor refere-se a ele quando, ao tratar da nomenclatura das ruas, cita a Rua Major Pantaleão Telles como tendo sido a Rua do Riacho e que, nela, havia um beco denominado Maxambomba. A história é curiosa, mas não foi possível encontrar mais informações sobre esse dado.

A maxambomba era uma espécie de gôndola e não se diferenciava muito dos bondes puxados a mula. Eram menores, feitas de madeira e mais frágeis, sendo muito mais desconfortáveis e barulhentas durante a viagem. Em Porto Alegre, a maxambomba saía da Praça Independência, atual Praça Argentina, e como os trilhos haviam sido estendidos na área da Várzea, passava pelo Ginásio Júlio de Castilhos, local onde atualmente está a Faculdade de Direito, e entrava na Estrada do Laboratório,<sup>283</sup> até chegar próximo a escadaria da Igrejinha do Menino Deus.

As dificuldades encontradas nas viagens eram muitas: os empregados faltavam seguidamente ao trabalho, muitas vezes os burros não queriam trabalhar e fugiam da estrebaria para percorrer outros caminhos. Esses momentos davam margem para inúmeras chacotas. Dentre as histórias contadas pelos moradores, Ovadia tem registro de que, em certa ocasião, um passageiro cansado de esperar a maxambomba e já conhecedor dos problemas, troçava com o Sr. Estácio: *Contam por ahi que os seus burros vivem sempre na quaresma.*<sup>284</sup>

Outra dificuldade eram as condições das estradas e, principalmente, as subidas do relevo. Na Estrada do Laboratório, por exemplo, os passageiros tinham que descer para aliviar a carga, ficando por algum tempo parados numa estação que estrategicamente fora implantada no local.

Os passageiros, condoídos da fraqueza dos animais que comiam milho pelo bico do funil, desciam ahi para alliviar a carga. Apesar desse expediente a maxambomba ia a trancos e barrancos debaixo do pau e do relho desapiedado. Quando chegava o carro ao fim da linha, com aquele rosário de reclamos, era certo, um ou outro passageiro já havia posto carga ao mar e entrava em casa mais morto do que vivo. Doía-lhe o corpo todo desde os pés à cabeça, como si houvesse levado uma camaçada de pau.<sup>285</sup>

---

<sup>283</sup> A Estrada do Laboratório era a atual Rua Correa Lima, no Bairro Santa Tereza, conforme: FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre:guia Histórico*. 1992.

<sup>284</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976, p. 11.

<sup>285</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976, p. 11-13.

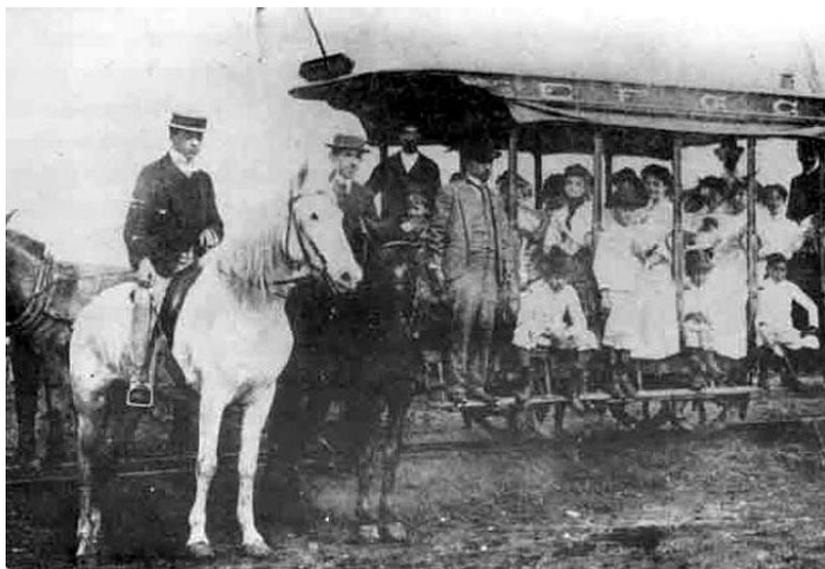


Figura 30. Segundo informações coletadas no Museu Memória Carris é possível que esta imagem seja de uma maxambomba. Não há registros seguros deste tipo de transporte, sabe-se apenas que era muito parecida com um bonde puxado a mula.

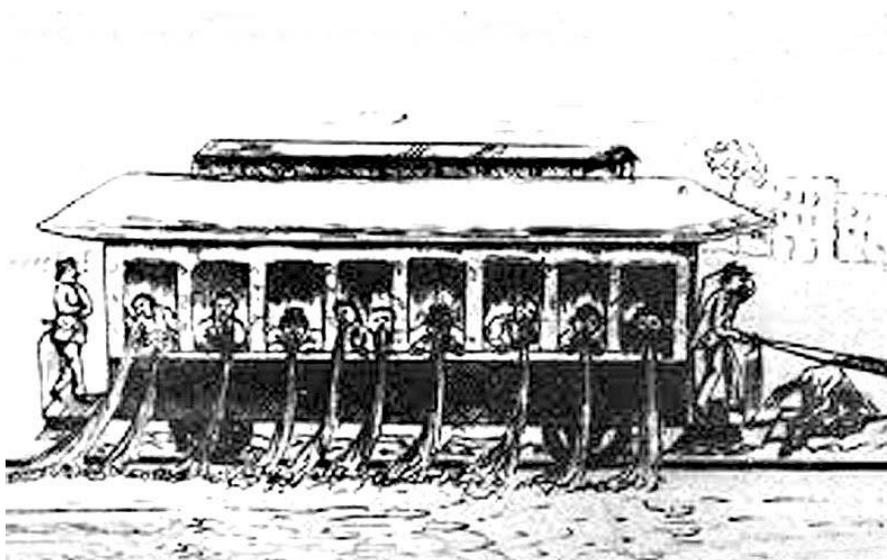


Figura 31. As dificuldades enfrentadas nas viagens de maxambomba não ocorriam somente em Porto Alegre. Em 1866, na edição do jornal "O Século", do Rio de Janeiro, foi publicada uma charge na qual Miguel de Verna satiriza dizendo: "É preciso ser marinheiro de longo curso para não deitar carga ao mar", numa clara alusão aos sacolejos e ao desconforto que os passageiros eram submetidos durante as viagens naquele veículo.<sup>286</sup>

<sup>286</sup> Porto Alegre Antigo - *Dos Antepassados ao Século XXI* - A maior história de Porto Alegre em cronológica. 2016.

Junto com as maxambombas iniciou a circulação de bondes na década 1870 no Brasil. Foram quase cem cidades que desde meados do século XIX vivenciaram as viagens de bondes que tanto representaram para seus habitantes. A origem da palavra bonde remonta a vários significados. Algumas leituras indicam que, no Brasil, acatou-se o termo “bonde”, oriundo da palavra inglesa *Bond* (bônus), porque aqui o sistema de carris foi financiado por meio desse recurso administrativo, uma vez que, em 1867, apareceram as primeiras apólices da dívida pública, emitidas pelo então ministro da fazenda Visconde de Itaboraá que, em inglês, chamavam-se *bonds*.<sup>287</sup>

Como não existiam moedas de níquel, pois só foram criadas em 1872, os passageiros e a companhias tinham dificuldade para pagar e receber as passagens que custavam em média 200 réis, e quase não havia em circulação moedas de prata desse valor. As companhias para facilitar o troco emitia bilhetes de passagens e cupons com cinco bilhetes pelo preço de 1 mil réis, que foram chamados de *bonds*. A partir daí a população começou a chamar o transporte de *bonds*, sendo mais tarde, a palavra aportuguesada para bondes.<sup>288</sup>

Em Porto Alegre, a linha Menino Deus foi a primeira a operar em janeiro de 1873. Com 16 km de extensão, saía da Praça Argentina, na Av. João Pessoa, passava pela várzea, como era chamada a área do Campo da Redenção e seguia pela Rua da Azenha, até entrar na Rua Botafogo e depois na Rua do Menino Deus, que depois de 1888 passou a se chamar Rua de Treze de Maio,<sup>289</sup> e atualmente é Av. Getúlio Vargas. Os moradores do Arraial Menino Deus ficaram entusiasmados com a inauguração dessa linha de bondes, ainda mais porque, marcando a inauguração deste novo transporte, de domínio da Companhia Carris de Ferro Porto Alegrense, muitos dos moradores puderam andar no veículo puxado por uma parrelha de cavalos brancos.<sup>290</sup>

A expectativa era grande, pois acreditavam que por fim se veriam livres do precário serviço das maxambombas. Entretanto, no dia seguinte à inauguração, as mulas que

---

<sup>287</sup> STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. 1984.

<sup>288</sup> STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. 1984.

<sup>289</sup> FRANCO, Sérgio da Costa Franco. *Porto Alegre: guia histórico*. 1992.

<sup>290</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

substituíram os cavalos já começavam a cansar, pois os animais tinham dificuldade de trafegar nas partes altas do centro. Para auxiliar, a Carris colocava ao pé das ladeiras, pares sobressalentes de mulas, que somadas às outras, facilitavam um pouco as subidas.

Muitos passageiros com pena dos animais, desciam e, em alguns casos, até ajudavam a empurrar o veículo. Os bondes carregavam também pequenos sacos de areia. Estes serviam para ser colocados nos trilhos atrás da rodas, no momento em que parava na subida, evitando que o veículo descesse a lombo a ré.<sup>291</sup>

A Figura 32 mostra o bonde puxado a burro, iniciando a viagem de retorno ao centro, pela então Rua do Menino Deus. O serviço e o conforto na viagem eram de péssima qualidade, os trilhos ainda eram de madeira e a imperícia dos cocheiros facilitava o descarrilamento, provocando constantes paradas durante a mesma. Os usuários da linha desesperados com o desleixo da companhia na prestação do serviço e, como forma de protesto, criaram apelidos engraçados para os bondes: *havia um, o 19, que por não ter tolda, foi em seguida chamado de “vagabundo”. Uns outros, maiores que os comuns, receberam o batismo de “Guaíbas”... E assim o povo zombava dos bondes.*<sup>292</sup>

Museu Memória Carris



Figura 32. Bonde puxado a burro da Linha Menino Deus no ano da inauguração do serviço em 1873.

<sup>291</sup> CARRIS. *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002, p. 36.

<sup>292</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976, p. 17.

Os percursos das linhas e seus desvios também contribuíam para tornar as viagens mais demoradas, logo, cansativas e repletas de episódios pitorescos. Segundo relatos, *num dia nebuloso do ano de 1881, um desses “expressos” saiu às seis horas da Praça da Alfândega e chegou ao fim da linha à meia-noite.*<sup>293</sup> Existem vários relatos que registram a falta de qualidade do serviço prestado pela companhia de transporte. Em contrapartida, o relato de Bernhard Schwarz, um dos tantos viajantes alemães que vinham conhecer as particularidades do sul do Brasil no final do século XIX, ressalta a beleza do passeio de bonde, a saída do centro da cidade e a entrada em áreas menos habitadas com paisagens que quase sempre deslumbravam os viajantes.

O serviço de bondes de Porto Alegre é bom, é conduzido com agilidade, e, invariavelmente, chega-se ao destino caso o vagão não caia e se quebre algumas costelas, o que, de modo algum, está entre os acontecimentos raros. Duas linhas, principalmente, interessam ao visitante estrangeiro: uma delas, depois de rodar em grande arco ao redor da cidade, percorre por um longo tempo a planície, seguindo a bela baía leste do Rio Guaíba (...); a outra, atrelada a quatro mulas fortes, sobe diretamente a íngreme colina, ocupada pelo centro da cidade, e somente depois desce para a parte baixa, para a partir de lá, então, igual à primeira, penetrar mais a fundo nas verdes colinas da margem. Ambas desvendam as mais fascinantes imagens, tão logo tenham passado as últimas casas da própria cidade.<sup>294</sup>

Na região norte da cidade, entre a Praça Conde D’Eu e a Rua São Pedro foi inaugurado, em 1873, também um serviço de diligências. Seu itinerário percorria a Rua Voluntários da Pátria, fazendo até três viagens pela manhã e três viagens pela tarde, além dos retornos. Esta linha foi muito bem sucedida, formando aos poucos o que viria a ser, duas décadas, depois o Bairro São Geraldo. Nessa época era um pequenino arraial, que foi ganhando amplitude e logo já havia também uma linha de bonde atravessando o lugarejo. O Bairro São Geraldo é composto pelo Arraial dos Navegantes que, ao lado do arraial do São João, se juntaram e acabaram formando este bairro.<sup>295</sup> Sobre essa conjunção, Sanhudo conta que:

---

<sup>293</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte* – do bonde de mulas ao transporte seletivo. 1976, p. 17.

<sup>294</sup> SCHWARTZ, Bernhard. Zum 75 Jährigen Jubiläum der deutschen Besiedlung Südbrasilens. Eine Rundfahrt durch die Provinz Rio Grande do Sul. 1901. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. 2004, p. 79.

<sup>295</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte* – do bonde de mulas ao transporte seletivo. 1976.

Esta zona que hoje forma o bairro São Geraldo de fato só começou a se desenvolver aí pelo ocaso do século passado (referindo-se ao século XIX). Até então, não passava de enorme várzea, verdadeiros tabuleiros verdejantes, com algum mato, muitos banhados e cruzada por uma que outra estradinha de roça. Esses caminhos acanhados eram, até fins do século, atalhos de precárias comunicações e por eles circulavam os raros moradores da região.<sup>296</sup>

Em 1873 a Carris foi vendida a outro grupo de empresários, comandado por Eufrásio Lopes Araújo Filho. Essa nova direção ampliou as linhas para os arraiais Navegantes, Glória, Teresópolis e Partenon e construiu o Depósito de Bondes na Av. João Pessoa, lugar que seria sua sede até 1973. Outra inovação foi a importação de novos carros, e o fato da Carris começar a construir seus próprios veículos, com bondes que poderiam transportar de 25 a 40 pessoas sentadas. Os bancos eram inteiriços e cabiam cinco passageiros em cada. Como não havia cobrador, o próprio motoneiro fazia a cobrança e as passagens, chamadas *bonds*, podiam ser adquiridas no escritório da empresa no torreão do Mercado Público.<sup>297</sup>

Em 1888 existiam quatro linhas de bondes circulando em Porto Alegre, todas da Companhia de Bondes Porto Alegrense: Menino Deus (via João Alfredo); Menino Deus (via Venâncio Aires); Caminho Novo (via Voluntários da Pátria) e Partenon (via João Pessoa). As três primeiras linhas partiam da Praça da Alfândega e a quarta da frente da Capela do Espírito Santo, local onde mais tarde foi construída a Catedral Metropolitana no centro da cidade, em frente à Praça da Matriz.<sup>298</sup>

O itinerário das linhas foi definido em função da topografia da área central da cidade, mas pode-se perceber que uma vez consolidado o núcleo habitacional, que, na época, seria a área do atual centro histórico, houve a preocupação em desafogar a região central expandindo a cidade pelas principais vias de acesso. Com a criação de novas linhas em 1893, como a Independência, São João, Navegantes, São Pedro, Glória, Floresta, começou a consolidação de moradias também ao longo desses caminhos, acompanhando o traçado deste meio de transporte que servia diariamente para levar e trazer os

---

<sup>296</sup> SANHUDO, Ary Veiga. *Porto Alegre: crônicas da minha cidade*. 1975, p. 197.

<sup>297</sup> CARRIS. *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

<sup>298</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

trabalhadores ao centro da cidade, onde se concentrava o trabalho. Os bondes, portanto, tiveram o papel de consolidar a estrutura viária pensada para a cidade no seu processo de expansão territorial.<sup>299</sup>

Uma preocupação existente nesse período era a necessidade de expandir a cidade para o norte, por isso, a importância do desenvolvimento do Arraial dos Navegantes e da linha São João, que entrava pela Rua do Parque, seguia pela Rua Eduardo, e depois pela Imperial (atual Av. Benjamim Constant), concluindo seu percurso em frente à Capela São João.<sup>300</sup> Essa expansão da cidade, saindo do centro pela Av. Voluntários da Pátria, consolidou as linhas de transporte por bonde que, juntamente com a inauguração da linha férrea indo até São Leopoldo em 1874 e Novo Hamburgo em 1876, contribuíram para o desenvolvimento da região.

Como foi dito anteriormente, após a Guerra do Paraguai (1864 a 1870) houve um período de calmaria que possibilitou alavancar o crescimento de Porto Alegre. Embora o estado tenha vivido uma Guerra Civil entre 1893 e 1895, do ponto de vista econômico e comercial, Porto Alegre conseguiu ampliar suas atividades, com a instalação de novas indústrias, e expandir sua malha urbana, principalmente após 1897 na administração de José Montaury (1897 a 1924). Os arraiais foram crescendo e, na sua fusão com outros arraiais, foram constituindo-se bairros como, por exemplo, o Bairro Santana, fruto da junção do Arraial de São Miguel, com parte do Partenon. Da mesma forma, o bairro Floresta é composto por parte da Av. Independência e da Av. Cristóvão Colombo.

Buscando atender a essa nova demanda por transportes, em 1893, além da Companhia de Bondes Porto Alegrense, uma nova empresa começa a operar o transporte por bondes, a Companhia de Bondes Carris Urbanos. Com esse incremento, em 1896, a cidade amplia a circulação urbana, com mais três novos traçados e cinco novas linhas. A nova empresa passa a atender as seguintes linhas:

1. Cidade: até a Rua Aurora (atual Barros Cassal)
2. Moinhos de Vento: até a Rua Bordini

---

<sup>299</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

<sup>300</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

3. Cristóvão Colombo até a Rua Bordini
4. Floresta: da Rua Bordini até a Igreja São João
5. Partenon (via Rua Santana)

A Companhia Carris de Bondes Porto Alegrense também havia estendido suas linhas e criado novos trajetos, contando com um total de 10 linhas de bondes.

1. Menino Deus (via Venâncio Aires)
2. Menino Deus (via República)
3. Menino Deus (via João Alfredo)
4. Partenon (via Prado Boa Vista)
5. Partenon (via Recreio até a Luiz de Camões)
6. Cemitério (via Azenha)
7. Navegantes (via Voluntários da Pátria)
8. São João (via Rua do Parque)
9. São Pedro (via Visconde do Rio Branco)
10. Glória (via Av. Teresópolis)

No apagar das luzes do século XIX a cidade se ilumina: as primeiras experiências com eletricidade e iluminação ocorrem em 1895, ano de inauguração da Companhia Fiat Lux. Os lampiões a gás são aos poucos substituídos pelas modernas lâmpadas incandescentes e, embora essa nova tecnologia fosse muito cara e inacessível à maioria da população, o espetáculo das vitrines iluminadas no centro da cidade encantava os habitantes nos seus passeios noturnos e também os viajantes que visitavam a cidade. Um deles, Bernhard Schwarz, viajante alemão que esteve em Porto Alegre em 1900 escreve sobre suas percepções do centro:

Porto Alegre é uma das raras cidades do sul, cujo aspecto do centro confirma ainda mais do que a impressão externa prometeu. Já os primeiros passos revelam imagens, que quase fazem esquecer o fato de não se estar na Europa. Carruagens elegantes com bons cavalos passam à nossa volta, lampiões a gás e lâmpadas elétricas de arco já aparecem junto às primeiras casas, por ruas largas, nas quais agora os prédios de um andar são mais raros.

Pulsa uma vida que nos faz acreditar na autenticidade da indicação de que Porto Alegre tem mais de 100.000 habitantes. Vitrines brilhantes

alternam-se com cafés elegantes à moda de Paris, praças decoradas com grades de ferro ornamentais, (...).<sup>301</sup>

Além da novidade da eletricidade, nesse final de século os bondes passam a circular sobre trilhos de ferro. A instalação dos trilhos demorou sete meses para ser concluída e a instalação da rede aérea e demais adaptações nas antigas linhas de bonde que possibilitariam a circulação de bondes elétricos só ficou concluída em 1908. A viagem inaugural dos bondes elétricos aconteceu durante a noite na linha Partenon e, como o veículo estava todo iluminado, deve ter criado um clima de cidade grande para Porto Alegre. O bonde saiu da garagem na Av. João Pessoa (Figura 32) e foi até o final da linha na Rua Luiz de Camões, retornando ao depósito.<sup>302</sup> Além do Partenon, os bondes elétricos atendiam o Menino Deus e passaram a operar as linhas Glória e Teresópolis.

Museu Memória Carris



Figura 33. Sede da Companhia Carris até 1973. A Av. João Pessoa é uma das principais radiais da cidade e seu nome é uma homenagem ao Governador da Paraíba que fora vice na chapa de Getúlio Vargas na campanha da Aliança Liberal em 1929. A avenida parte do centro da cidade, atravessa a Cidade Baixa e encontra-se com a Av. Bento Gonçalves, na altura do bairro Santana.

No século XIX era chamada de “Caminho da Azenha” porque ligava a vila ainda primitiva à Ponte da Azenha que conduzia à Viamão pela Estrada do Mato Grosso. Em

<sup>301</sup> SCHWARZ, Bernhard. Zum 75 Jährigen Jubiläum der Deutschen Besiedlung Südbrasilien. Eine Rundfahrt Durch die Provinz Rio Grande do Sul. Von Dr. Bernhard Schwarz, 1901. Fragmento traduzido por Harald e Rosani Umbach. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. 2004, p. 75.

<sup>302</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

1842 começou a ser urbanizada, passando a denominar-se Rua da Azenha. Como era uma área de chácaras, a preocupação com o alinhamento desse caminho semi-rural ocorreu um pouco mais adiante.<sup>303</sup>

O Jornal *A Federação* divulgou no dia seguinte uma notícia relatando como haviam sido as viagens no dia 11 de março pela manhã, destacando a grande disputa do público para experimentar os bondes elétricos:

em todo o percurso da linha e esquinas havia gente à espera, não logrando tomar passagem. O povo da cidade, que tomava o bonde na Praça da Alfândega, ia ao fim das linhas e voltava no mesmo bonde. D'est'arte, os habitantes dos arrabaldes, quer para virem a cidade quer para regressarem a casa, perderam tempo enorme, não conseguindo a maior parte servir-se dos electricos, vendo-se obrigados a tomar carros.<sup>304</sup>

Em 1906 a Companhia Carris de Bondes Porto Alegrense e a Companhia de Bondes Carris Urbanos haviam se fundido, formando a Companhia Força e Luz Porto Alegrense e passando a ter sua própria usina de geração de energia localizada nas imediações da Rua Cel. Vicente próximo à Rua Voluntários da Pátria.<sup>305</sup> Além de prestar os serviços de distribuição de energia elétrica na cidade, a nova companhia iniciou a eletrificação das linhas de bonde, sedimentou a bitola padrão de 1.435 mm para os trilhos, e, no mesmo ano, comprou 37 bondes elétricos da United Electric em Preston, na Inglaterra.

Esses veículos carregavam em torno de sessenta pessoas confortavelmente acomodadas e foram eles que inauguraram a eletrificação do sistema em Porto Alegre em 1908. Os demais veículos eram menores e possuíam capacidade para vinte a trinta pessoas sentadas, atingindo a velocidade de 15Km/h.<sup>306</sup> A Figura 34 mostra fotos desses veículos tiradas ainda na Inglaterra antes do embarque dos carros para o Brasil. À esquerda um dos 37 veículos elétricos importados da Inglaterra. Esses veículos possuíam quatro rodas

---

<sup>303</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre Guia Histórico*. 1992.

<sup>304</sup> Jornal *A Federação*, de 11/03/1908. In: CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

<sup>305</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

<sup>306</sup> CARRIS (org.). *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

e foram apelidados de “gaiola” devido ao barulho que faziam e a instabilidade sentida sobre os trilhos.

MORRISON, Allen. *Os bondes de Porto Alegre*

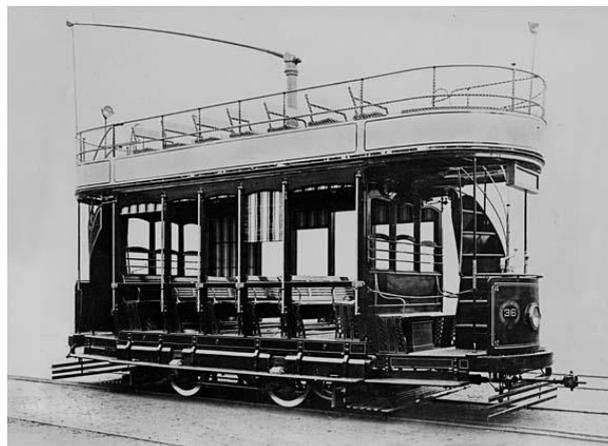
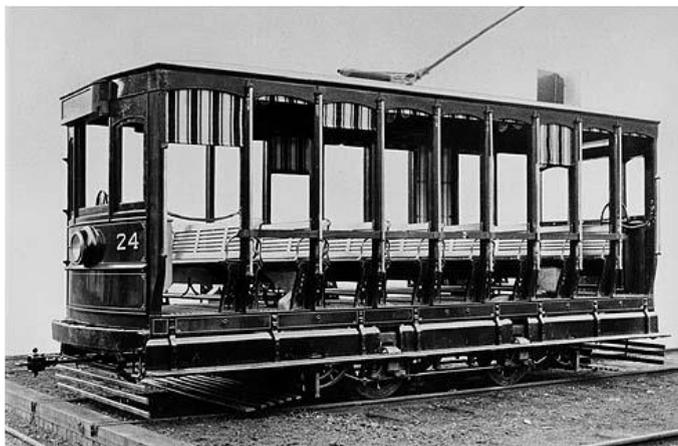


Figura 34. À direita o bonde nº 36 que operou na Linha Independência em Porto Alegre. Pelo fato de ter dois andares, este último foi apelidado de Chopp Duplo ou Imperial. O veículo possuía oito bancos no primeiro piso e sete filas de assentos no segundo, conseguindo transportar até 60 passageiros. Eram abertos dos lados e na parte superior. A literatura indica que provavelmente Porto Alegre foi a única cidade na América Latina a utilizar este tipo de bonde.<sup>307</sup>

Museu Memória Carris

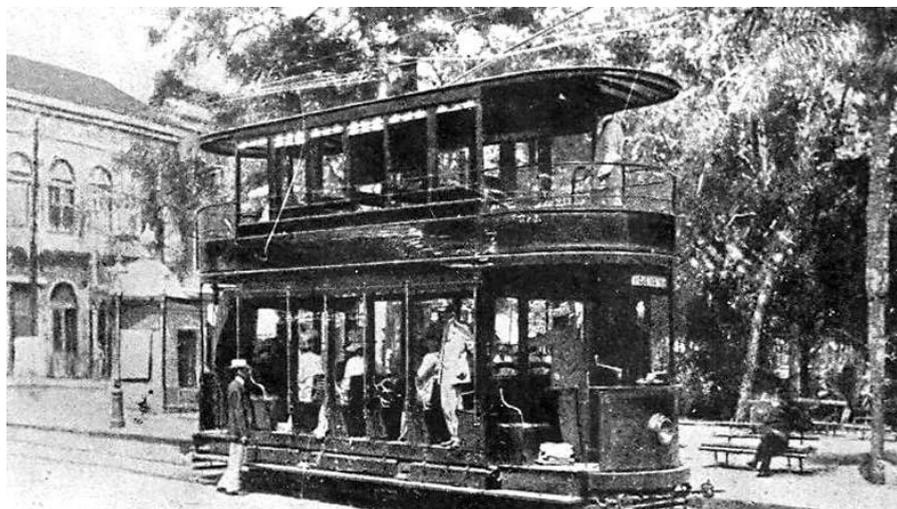


Figura 35. Bonde Imperial, apelidado de Chopp Duplo, circulando pelo centro de Porto Alegre em 1910.

Com o uso da energia elétrica, as viagens começaram a ser mais rápidas, os carros andavam iluminados e se tornaram mais potentes, facilitando, inclusive, as subidas das

<sup>307</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

ladeiras do centro.<sup>308</sup> A cidade conseguiu ampliar ainda mais seus limites, tornando possível o desenvolvimento de uma ampla rede técnica que integrou diferentes espaços através dos trilhos, postes e fios elétricos, valorizando, inclusive, o solo urbano com a criação de uma melhor infraestrutura de rede. Isto se deve também à expansão industrial no início do século XX que implicou numa reordenação da vida econômica e do espaço urbano impondo uma nova concepção de tempo: o tempo útil. E para encurtar distâncias e potencializar o tempo útil, especialmente o tempo do trabalhador, os avanços nos meios de transportes foram fundamentais.

A publicação de 1913, denominada “Impressões do Brasil no Século Vinte” e impressa na Inglaterra, mostra a percepção sobre as ruas e o serviço de transporte de viajantes que estiveram na cidade nesse período:

A cidade de Porto Alegre é, a todos os respeitos, um centro de população bem planejado e moderno. Geralmente falando, as suas ruas são largas e excelentemente iluminadas a gás e eletricidade; e as linhas das companhias de *tramways* proporcionam fácil acesso aos vários subúrbios pitorescos que emolduram a cidade. A maior parte das ruas são macadamizadas e calçadas a paralelepípedos.<sup>309</sup>

Apesar disso, havia muitas reclamações: as queixas mais comuns eram sobre a demora dos bondes e a insuficiência no número de carros, uma vez que haviam sido proibidas as viagens nos estribos dos bondes reduzindo a lotação para quase a metade.<sup>310</sup> Como forma de tentar minimizar esses problemas, entre 1909 e 1920 a Carris comprou mais dois carros de dois andares e 50 veículos convencionais, incluindo alguns semiconversíveis. Muitos desses veículos foram reformados e fechados pela empresa anos depois, incluindo os de dois andares, que foram cortados e modificados em 1921 como pode ser observado na Figura 36.

---

<sup>308</sup> CARRIS (org.). *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

<sup>309</sup> Este trecho consta na obra: *Impressões do Brasil no Século Vinte*, editada em 1913 e impressa na Inglaterra por Lloyd's Greater Britain Publishing Company, 1.080 páginas. E mantida no Arquivo Histórico de Cubatão/SP. A obra teve como diretor principal Reginald Lloyd, participando os editores ingleses W. Feldwick (Londres) e L. T. Delaney (Rio de Janeiro); o editor brasileiro Joaquim Eulalio e o historiador londrino Arnold Wright.

<sup>310</sup> Jornal A Federação de 11/03/1908. In: CARRIS (org.). *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

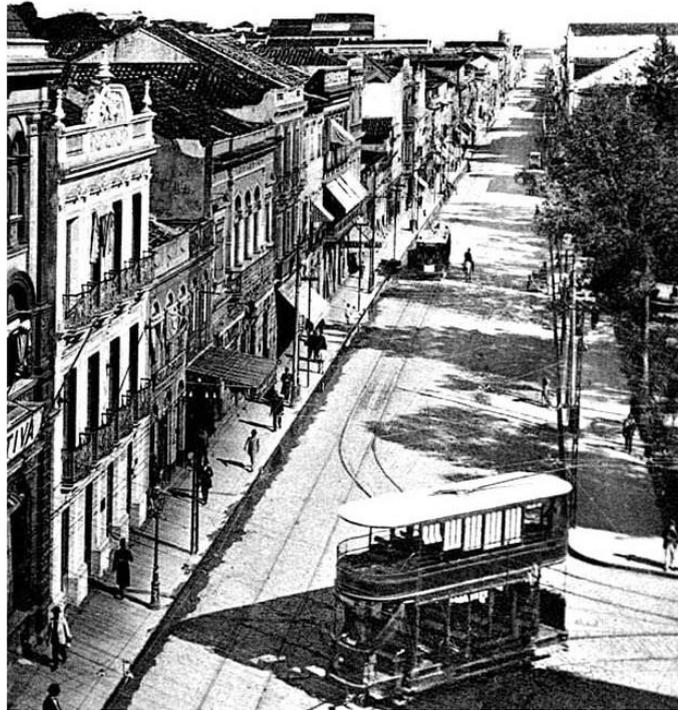


Figura 36. Bonde circulando na Rua da Praia em 1910. Pode-se observar que o segundo andar do bonde Imperial, em primeiro plano, foi modificado, recebendo cobertura. Ao fundo, um veículo simples (de um andar) se aproximando.

A cidade continuava se expandindo para além de seu limite urbano. Em 1916 o número de linhas foi bastante ampliado. Algumas foram eliminadas, como as linhas Cidade, São Pedro, Floresta, Partenon (via Santana) e Menino Deus (João Alfredo). Porém, segundo Ovadia, as mudanças mais significativas em relação ao transporte ocorreram no centro da cidade com a implantação de duas novas linhas circulares: a linha Duque, que subia a Rua Bento Martins e galgava a ladeira da península e a linha Circular que atravessava a Rua da Praia em toda a sua extensão, utilizando o traçado da linha Menino Deus e fechando o circuito pela Rua 1º de Março e Conceição.<sup>311</sup> A ampliação no número de linhas de bondes pode ser observada nos mapas abaixo (Figuras 37 e Figura 38). É possível observar duas questões: um maior adensamento da cidade nos eixos das linhas de bondes como é visível nos bairros São João, Floresta, Independência, Glória e Teresópolis, e as alterações em itinerários como o da linha São João que, em decorrência da extinção da linha Floresta, precisou atender também a essa população.

<sup>311</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

**Porto Alegre**  
**Mapa das linhas de bonde em 1896**



Figura 37. Mapa das linhas de bonde em 1896 graficado por Alexandre Ahrons

**Porto Alegre**  
**Mapa das linhas de bonde em 1928**



Figura 38. Mapa das linhas de bonde em 1928 graficado por Alexandre Ahrons

Outra mudança significativa do ponto de vista da circulação foi a escolha da Praça da Alfândega como o centro de convergência dos transportes coletivos, ou seja, o ponto inicial de todas as linhas de bondes da cidade. Assim, toda a área do entorno da Praça da Alfândega foi muito valorizada e, com o início das obras de ampliação do porto em 1911, e logo em seguida, a edificação dos prédios dos Correios e Telégrafos, da Delegacia Fiscal, da Alfândega e Mesa de Rendas, essa área passa a ser considerada “A” entrada da cidade.<sup>312</sup> Algumas imagens da Praça da Alfândega, como a da Figura 39, mostram o grande movimento que havia tanto de pessoas como de veículos em seu entorno.

Museu Memória Carris

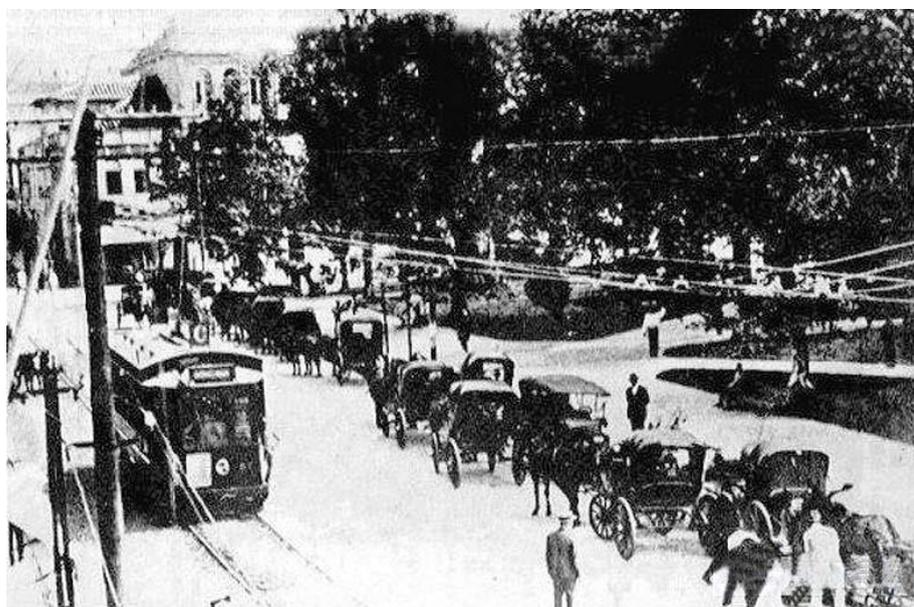


Figura 39. Praça da Alfândega na década de 1910 com carros de aluguel estacionados na Rua dos Andradas. Com a valorização de seu entorno, a Praça passou a representar no imaginário dos habitantes o coração da cidade. O relato de um viajante italiano, Vitorio Bucelli, que esteve em Porto Alegre em 1905 mostra a percepção de alguém de fora ao chegar a Porto Alegre e olhar para a Praça da Alfândega:

“Ficamos surpresos com o movimento da cidade: veículos de todo tipo, desde os mais antigos até o mais moderno; das pesadas diligências às delgadas bicicletas; centenas de carros de aluguel passavam em corrida vertiginosa cruzando-se em todas as direções com os bondes e com os carros de transporte, que se dirigiam, em todas as horas do dia, da alfândega e do centro comercial para as regiões rurais”.<sup>313</sup>

<sup>312</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

<sup>313</sup> BUCELLI, Vitorio. *Un viaggio a Rio Grande Del Sud*. Milano. Officine Cromo-Tipografiche L. F. Pallestrini & C., 1906. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. 2004, p. 116.

Como a área urbana e industrial crescia rapidamente, na década de 1920 houve a necessidade de que o transporte coletivo respondesse a essa realidade. A forma encontrada foi transformar antigos bondes à tração animal em reboques, que eram puxados pelos bondes elétricos (Figura 40). Essa prática, apelidada de comboio, durou até 1936 e transportou, além de passageiros, cargas e diversos materiais utilizados na implantação dos trilhos para as novas linhas que seriam criadas.<sup>314</sup>

*Museu Memória Carris*

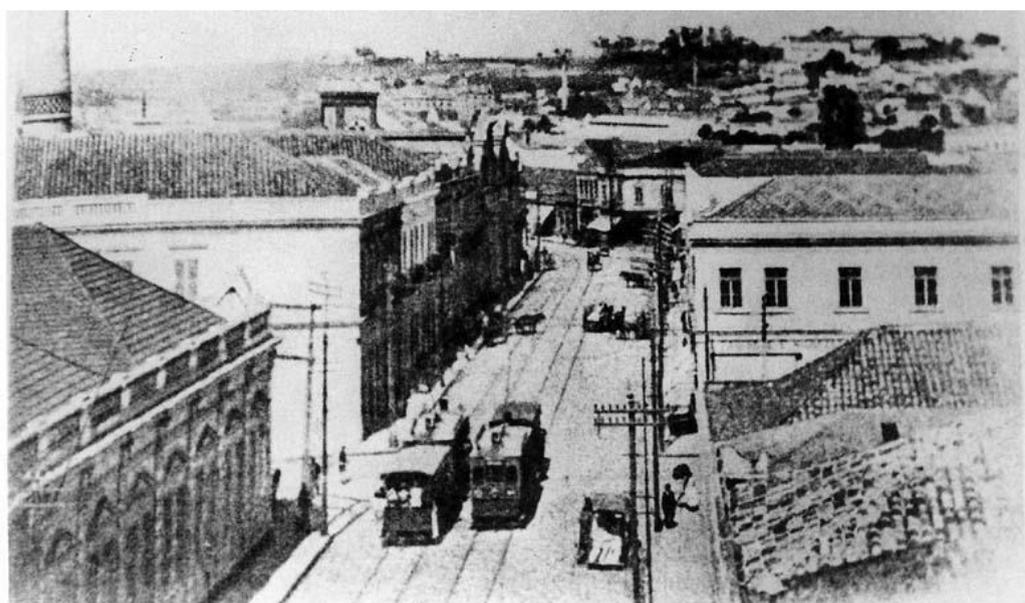


Figura 40. Bondes fechados e com reboque cruzam-se na Rua Voluntários da Pátria na década de 1920. Os reboques chamados de "operários" porque sua tarifa era um pouco menor mais baixa, mas o povo os apelidou de "caradura".

Apesar dos incrementos na frota, as reclamações sobre a qualidade do serviço continuavam. Além das longas esperas nos pontos e estações, que muitas vezes podiam chegar a duas horas, os descarrilamentos e os acidentes eram frequentes e provocavam inúmeras interrupções no trânsito. Para tentar diminuir esses problemas, entre 1925 e 1946, a Carris desenvolveu novamente um programa de ampliação da frota comprando 161 bondes elétricos de dois trucks – 151 dos Estados Unidos e 10 da Bélgica. O sistema operacional dos bondes americanos e belgas era parecido com o dos ingleses, possuindo duas frentes: em cada lado havia um acelerador manual e um freio hidráulico com a

---

<sup>314</sup> CARRIS (org.). *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

manopla móvel. Ao chegar ao final da linha, os bancos, que tinham os encostos móveis, eram virados e o motorneiro trocava de lado. Outra característica é que esses bondes possuíam também dois vagões, com um deles sempre ligado à rede elétrica.

Em relação à segurança, os bondes possuíam dois sistemas de prevenção de acidentes: um deles consistia em carregar duas caixas de areia dentro dos carros que podiam ser despejadas sobre os trilhos quando necessário aumentando o atrito das rodas e freando o veículo rapidamente. O outro era o Salva-Vidas, espécie de grade de madeira instalada nas partes dianteira e traseira do bonde. Se alguém cruzasse o caminho do bonde repentinamente, esta grade era acionada impedindo que fosse ferido pelo rodado.<sup>315</sup>Do ponto de vista do tráfego, uma característica curiosa é que os bondes trafegavam pela mão esquerda aos moldes dos veículos na Inglaterra, mesmo em ruas de mão dupla. Já os bondes americanos trafegavam em qualquer sentido. As linhas eram identificadas por uma letra maiúscula colocada na capela, parte superior do bonde.

A partir da década de 1930 a concorrência entre os ônibus e bondes se acentua e pode ser observada na diminuição no número de passageiros dos bondes. Com 171 carros em circulação em 10 anos o número de passageiros transportados pela Carris passou de 48 milhões em 1917 para 17 milhões em 1927. Entretanto, como a cidade continuava crescendo, do ponto de vista da organização do sistema viário duas questões se afirmavam cada vez mais: 1) a Praça da Alfândega e a Praça XV como centro de convergência do transporte coletivo, inclusive com a construção de um abrigo dos bondes nesta última; 2) o caráter radial do sistema viário da cidade.

Apesar da crise no transporte por bondes, um fator que contribuiu para garantir mais alguns anos de operação foi o papel que a Av. Otávio Rocha, a Av. Borges de Medeiros e a Av. Júlio de Castilhos tiveram como ramificadoras das linhas de bonde, ampliando a malha férrea para 82km. Isto possibilitou uma sobrevivência aos bondes na década de 1940, chegando a transportar em 1937 aproximadamente cinquenta e nove milhões de passageiros em 138 carros que operavam. No período áureo dos bondes, décadas de 1940 e 1950, a Carris chegou a possuir 229 carros – 130 norte-americanos, 89 ingleses e 10

---

<sup>315</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

belgas – transformando Porto Alegre na cidade com o maior acervo de bondes antigos em operação no mundo.<sup>316</sup> Entre 1928 e 1954, a Carris foi administrada por uma empresa norte-americana, a Bond & Share, momento em que começam a circular na cidade os primeiros ônibus (auto-ônibus), que posteriormente concorrerem com os bondes.

Museu Memória Carris



Figura 41. Bonde e ônibus circulando pela Av. Independência na década de 1940. Em 1966 a Carris adquire mais 15 ônibus e os coloca para substituir as linhas de bonde. Paralelamente à circulação dos ônibus, a empresa tentou viabilizar o troleibus na cidade, mas estes circularam em torno de 10 anos e foram deixados de lado.

Ainda na década de 1950, a Prefeitura é obrigada a encampar a Carris, assumindo seu controle acionário. Embora tenha se recuperado financeiramente, chegando a transportar em 1961 oitenta e nove milhões de pessoas em 105 veículos,<sup>317</sup> a partir da década de 1960 a população começou a requerer um transporte mais rápido e os ônibus, juntamente com os automóveis, ganharam a preferência da população.<sup>318</sup>

A transformação do Brasil num país moderno significou, assim, a valorização e a primazia do transporte rodoviário em detrimento do transporte ferroviário. Além disso, o lugar de

<sup>316</sup> CARRIS. *120 anos*. 1992.

<sup>317</sup> SILVA, Cinara Santos da; MACHADO, João Timótheo Esmerio. *Memória Carris: Crônica de uma história partilhada com Porto Alegre*. 1999.

<sup>318</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976

centralidade que o automóvel passou a ocupar ao longo do século XX no Brasil significou fazer parte de um “processo civilizatório” pelo qual passava o mundo, e que foi acompanhado de uma transformação no planejamento e na organização do espaço urbano.<sup>319</sup> Com o passar dos anos, o simbolismo que acompanha o automóvel e que possibilita a sua reprodução, passou a determinar um estilo de vida social no qual os símbolos da modernidade substituíram o espaço que antes era das relações mais espontâneas, como os encontros nos largos, nas praças, nos bondes e em seus abrigos. João do Rio expressa de maneira muito particular esse sentimento que tomou conta do imaginário em sua crônica “O automóvel”.

E, subitamente, é a era do automóvel. O monstro transformador irrompeu, bufando, por entre os escombros da cidade velha, e como nas mágicas e na natureza, aspérrima educadora, tudo transformou com aparências novas e novas aspirações. Quando meus olhos se abriram para as agruras e também para os prazeres da vida, a cidade, toda estreita e toda de mal pizo, eriçava o pedregulho contra o animal da lenda, que acabava de ser inventado na França.<sup>320</sup>

Depois de quase cem anos em operação, os bondes de Porto Alegre começam a perder força paulatinamente. Muitos motivos foram dados para o fim de sua circulação: eram lentos para a época, velhos e barulhentos. Os trilhos, na opinião de alguns impediam que as ruas fossem asfaltadas, o que era visto como um entrave para o desenvolvimento da cidade e os paralelepípedos causavam danos às suspensões e molas dos automóveis. A Carris ainda tentou no final da década de 1950 comprar dez *troleibus* –ônibus tracionados a motor elétrico, mas apenas cinco entraram efetivamente em funcionamento, sendo que em 1969 fracassaram pela insuficiência da rede elétrica.<sup>321</sup>

Os bondes fazem sua última viagem em Porto Alegre no dia 8 de março de 1970. Muita gente não queria perder a possibilidade de andar pela última vez nesses carros. As pessoas se vestiram elegantemente e muitos foram para a frente da sede da Carris na Av. João Pessoa (Figura 42). Outros ficaram esperando nas paradas. O Prefeito, juntamente

---

<sup>319</sup> SÁVIO, Marco A. C. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. 2002, p.19.

<sup>320</sup> RIO, João do. *A era do automóvel (crônica de 1917)*. In: Luís Martins (org.) *João do Rio: uma antologia*. 1971, p. 48.

<sup>321</sup> OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. 1976.

com seu secretariado e as autoridades civis, militares e eclesiásticas, participou da solenidade de despedida dos bondes. Foram hasteadas bandeiras a meio-pau em sinal de luto.

*Museu Memória Carris*

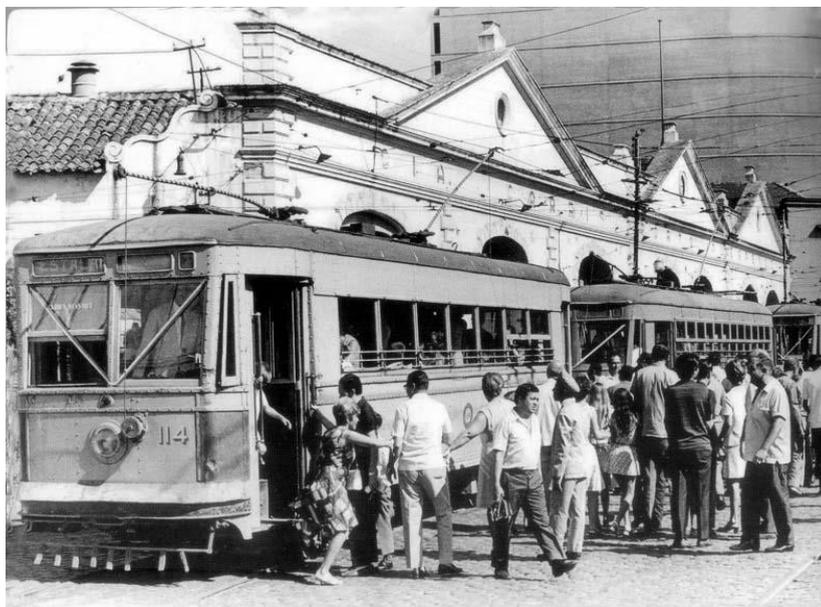


Figura 42. Movimentação em frente à sede da Carris na Av. João Pessoa no último dia de circulação dos bondes

Não foram todos os carros que circularam nesse dia, mas as linhas G – Gasômetro, T – Teresópolis e P – Partenon transportaram passageiros gratuitamente durante todo o dia. O último bonde, acompanhado de comovidos motoneiros e da tripulação, foi recolhido ao depósito às 20h30.<sup>322</sup> Uma das principais heranças deixadas pelos bondes em Porto Alegre foi o fato de que em cima de seus trilhos foram construídos os corredores exclusivos para ônibus ratificando os caminhos traçados para a expansão da cidade a mais de cem anos atrás.

### **4.3 Os espaços públicos e a ampliação das sociabilidades**

Como foi abordado no Capítulo 2, uma das características relacionadas à passagem de uma sociedade pessoalista para uma de caráter mais individualista é a ocorrência de uma

<sup>322</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002.

maior proximidade física, ao mesmo tempo em que se dá um maior distanciamento psíquico.<sup>323</sup> Esse movimento de aproximação e distanciamento vai contribuir para que o indivíduo, num processo de individualização crescente, desenvolva determinadas habilidades importantes para que a relação com os outros ocorra no plano do social e, a partir de uma alteridade positiva, possa reconhecer-se, reconhecendo o outro. Embora a noção de aproximação esteja relacionada com a dinâmica social, também são necessários espaços que possibilitem essa aproximação.

Durante o século XIX, no Brasil, os lugares predominantes do desenvolvimento das sociabilidades eram aqueles ligados à esfera privada, dentro de espaços familiares restritos e ampliados apenas para parentes e amigos. Não que somente no ambiente privado as pessoas se encontrassem, mas eram mais raros os encontros nos ambientes públicos. Segundo Monteiro,<sup>324</sup> os lugares preferidos para o desenvolvimento das sociabilidades públicas, no século XIX em Porto Alegre, eram os largos e as praças: espaços dinâmicos que possuíam diversos significados em função da diversidade de usos que as pessoas faziam, sendo utilizados para festas, como as do Divino, da Páscoa, da Quaresma e de Nossa Sra. dos Navegantes.

Além das questões relativas à religião e diversão as sociabilidades estavam relacionadas também ao comércio. Um dos largos mais famosos, por estar localizado na entrada da cidade pela via do Porto, era o Largo da Quitanda, mais adiante denominado Praça da Alfândega, depois Praça Senador Florêncio e, novamente, Praça da Alfândega. Como era um local bastante movimentado, frequentado por viajantes que vinham conhecer a cidade, imigrantes, compradores e vendedores, em sua grande maioria negros, para facilitar o embarque e desembarque de mercadorias e pessoas foi construído um trapiche à margem do rio.

---

<sup>323</sup> SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia* – indivíduo e sociedade. 2006.

<sup>324</sup> MONTEIRO, Charles. Porto Alegre – *Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. 1995.



Figura 43. Praça da Alfândega em 1892. Ao fundo pode-se ver o movimento de comerciantes e quitadeiras. Até o início do século XX, junto com o Largo dos Ferreiros, o Largo da Quitanda foi um local de venda de frutas, legumes e produtos hortifruti-grangeiros, como carnes e ovos.

A praça defronte ao trapiche era chamada de Praça da Quitanda e ficava junto ao prédio da primeira Alfândega da cidade, localizada na Rua da Praia.<sup>325</sup> Na Figura 44, semi-encoberto pelas árvores à esquerda, aparece o antigo edifício da Alfândega e, ao fundo o edifício da Delegacia Fiscal, demolido nos anos 1950 para construção do edifício sede do Banco do Estado do Rio Grande do Sul (Banrisul).

---

<sup>325</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre Guia Histórico*. 1992.



Figura 44. Outra vista da Praça da Alfândega em 1900, localizada à esquerda. Sua origem remonta a 1783 quando foi construído um cais de pedra junto ao rio para facilitar o desembarque de passageiros e mercadorias. Em 1804 o Governador da Província, Paulo da Gama, ordenou que se construísse uma ponte sobre o rio visando ampliar o ancoradouro.<sup>326</sup>

Outro local de sociabilidades era o Largo ou Praça do Paraíso, que abarcava a área da praia localizada entre a Rua Voluntários da Pátria e o Beco da Ópera (atual Rua Uruguai), chamada de Porto dos Ferreiros. Ali a circulação de pessoas era intensa, pois era onde estavam as diversas oficinas que atendiam comerciantes e viajantes das embarcações ancoradas no Largo do Paraíso. Situado ao lado do Mercado Público, o Largo Paraíso tinha este nome pois *era o lugar do prazer imaculado nas tabernas do entorno*.<sup>327</sup>

O Largo dos Ferreiros, além do movimento que as lojas, hotéis, bares e restaurantes proporcionavam, foi o espaço dos mascates, dos comerciantes ambulantes que abasteciam suas carretas e depois saíam a vender produtos pelos arrabaldes. Seu lado mais movimentado era próximo à Doca das Frutas pela proximidade com a Rua Voluntários da Pátria que, que no início do século XX estava se desenvolvendo comercial e

<sup>326</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre Guia Histórico*. 1992.

<sup>327</sup> MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. 1995, p. 25.

industrialmente. Com a construção do Chalé na década de 1910, as sociabilidades nesse local aumentam significativamente.

Museu Memória Carris



Figura 45. Praça XV em 1910. Inicialmente era chamada de Largo do paraíso, depois teve seu nome foi alterado para Praça Conde D’Eu após 1869, quando o primeiro Mercado foi demolido em virtude da construção do atual, e, em 1889 passou a chamar-se Praça XV de Novembro.<sup>328</sup>

Localizado em frente à Igreja das Dores havia o Largo do Arsenal, que recebeu diversas denominações: Praia do Arsenal, Largo da Forca, Praça Martins de Lima, Praça 3 de Outubro, Praça da Harmonia e, atualmente, Praça Brigadeiro Sampaio. O Largo do Pelourinho, como era apelidado, era o lugar de ritualização da ordem colonial, com o açoite de escravos desobedientes. Em oposição a esta realidade, segundo Monteiro, este local deve ter sido um espaço no qual também ocorriam festas religiosas.<sup>329</sup>

Dentre as festas religiosas, aquelas que mais congregavam pessoas eram a do Divino Espírito Santo (Figura 46), Navegantes e Natal. A primeira até o início do século XX ocorria na Praça da Matriz e, segundo Achylles Porto Alegre, era a mais querida dos porto-alegrenses. Os moradores construía um grande barracão, no qual, além de um

<sup>328</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre Guia Histórico*. 1992.

<sup>329</sup> MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. 1995.

coreto para alegrar a festa, havia tendas para a venda de café, pães, doces, gengibirra, refrescos, pinhões, peixes frito, balas e outras quitandas. Vinham pessoas de todos os lugares da região para assistir aos fogos, das vilas próximas até as ilhas todos queriam participar da festa.<sup>330</sup>

Ali mesmo na praça, os chefes, verdadeiras figuras patriarcais estendiam esteiras e passavam, com os seus, os três dias e as três noites de fogos, ao ar livre, sob o doce azul do firmamento, comendo o seu churrasco de espeto com farinha seca e chupando o seu adorado chimarrão.<sup>331</sup>

Museu Joaquim Felizardo



Figura 46. Festa do Divino na década de 1910. “Nas tradicionais festas dos Navegantes, as ruas engalanadas viram passar procissões, andores, anjinhos, beatas desfiando o rosário, penitentes no pagamento de promessas, com os olhos postos no céu, enquanto os moleques punham os olhos nas vistosas e coloridas melancias à venda em frente da Igreja...

E a festa do Divino? Com suas quermesses, fogos de artifício, seus jogos inocentes – (as sortes, a pescaria, o tiro ao alvo) – todos têm prêmios de gosto duvidoso. Famílias inteiras concentravam-se na rua em frente ao Divino, brincando de ser feliz.”<sup>332</sup>

<sup>330</sup> PORTO ALEGRE, Achylles. *História Popular de Porto Alegre*. 1994.

<sup>331</sup> PORTO ALEGRE, Achylles. *História Popular de Porto Alegre*. 1994, p. 80.

<sup>332</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2008, p. 81.

A festa de Nossa Sra. dos Navegantes e a de Natal tradicionalmente eram comemoradas no Arraial Menino Deus. No dia 1 de fevereiro a imagem de Nossa Senhora era levada até a Igreja do Rosário no centro da cidade e, no dia seguinte, seu retorno era via rio. Como o transporte fluvial da santa era um tanto complicado pela localização do Arraial Menino Deus, com o tempo a santa foi colocada na capela, hoje, Igreja dos Navegantes, no bairro de mesmo nome cuja localização é próxima do rio.<sup>333</sup> Depois da mudança de local da festa dos Navegantes, o movimento popular nos dois dias de festa passou a ser muito grande, tanto na Praça da Alfândega, como no ponto de bondes e no cais do Mercado Público.

Porto Alegre Antigo: Dos Antepassados ao Século XXI



Figura 47. Multidão no centro de Porto Alegre durante a festa de Nossa Sra. dos Navegantes em 1890. À direita um bonde puxado a burros.

Muitos embarcavam no vapor em direção ao Arraial Navegantes, mas outros, preferindo o passeio pela estrada de ferro, tomavam o rumo da Rua Voluntários da Pátria para pegar o trem no Viaduto da Conceição. Segundo Achylles Porto Alegre,

---

<sup>333</sup> PORTO ALEGRE, Achylles. *História Popular de Porto Alegre*. 1994.

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 arraial. Do porto, da Praça da Alfândega, da Estação do Caminho Novo, os vapores pareciam repletos de passageiros e bem assim os bondes e os comboios da estrada de ferro.<sup>334</sup>

A festa de Natal talvez fosse a mais bonita da cidade. Nesse dia, a solidão do Arraial Menino Deus aos poucos era povoada. O movimento começava pela tarde, mas quando chegava a noite ouvia-se *ao longe uma banda de música que vinha em marcha batida rumo à capela, e algum tempo depois irrompiam as vozes de uma outra música mais distante ainda – eram a Firmesa e Esperança” e a “União Brasileira”*.<sup>335</sup> O movimento na estrada que ia dar na capelinha aumentava pouco a pouco

com a passagem de um tálburi, com duas lanternas verdes acesas, como um casal de enormes vagalumes que viesse esvoejando pelo caminho deserto; mais atrás era uma carroça com tolda de aniagem, solta ao vento, como bambinelas; mais distante, acompanhando uma carreta de bois, chiando, apinhada de gente, vinham grupos de moços, bem montados, em trajes gaúchos; ainda, pela mesma estrada, um ônibus ronceiro, já descascando a pintura, e a arraia miúda com trouxas à cabeça e samburás atulhados de garrafas e fiambres.

E, de vez em quando, o sino a igreja alegrava a solidão com seus toques festivos, lembrando aos devotos a missa do galo.<sup>336</sup>

Dentre as festas populares, ainda havia o Carnaval e o Entrudo; as Cavalhadas, que eram essencialmente atividades gaúchas; as touradas na várzea; os jogos de rua, como a sapata, o emboque, o meu boi fugiu, cata à cega, entre outras, e o batuque, festa tradicionalmente de africanos que ocorria principalmente no Campo do Bom Fim.<sup>337</sup>

Até o final do século XIX, às sociabilidades públicas, às vivências na cidade como se referia Pesavento, que ocorriam até então nos becos, nas ruas, nos largos, nos espaços do

---

<sup>334</sup> PORTO ALEGRE, Achylles. *História Popular de Porto Alegre*. 1994, p. 85.

<sup>335</sup> Segundo Porto Alegre, “Firmesa e Esperança” e “União Brasileira” eram duas bandas de música que participavam tradicionalmente dos festejos de Natal. Uma trajava roupa branca de brim e a outra para se diferenciar, vinha de roupa amarela, quase cor de canário.

<sup>336</sup> PORTO ALEGRE, Achylles. *História Popular de Porto Alegre*. 1994, p. 97.

<sup>337</sup> PORTO ALEGRE, Achylles. *História Popular de Porto Alegre*. 1994.

mercado informal, das sessões de batuque, dos jogos de entrudo, das festas do Divino, contrapunham-se as sociabilidades privadas que aconteciam nas casas de famílias da elite porto-alegrense, que nos saraus, nos passeios campestres e nas noites nos teatros, consagravam a vida burguesa aos moldes da europeia.<sup>338</sup> Nas primeiras décadas do século XX, as sociabilidades privadas se expandem e se afirmam como sociabilidades públicas, entretanto os espaços nos quais elas ocorrem continuam se diferenciando de acordo com a classe social.

Com o seu perímetro urbano dilatado, Porto Alegre se projetava como espetáculo burguês do “viver em cidades”. As confeitarias, os cafés, os teatros, as associações carnavalescas, os hipódromos, o footing da Rua da Praia, as sessões dos cinematógrafos constituem ambiências e as socialidades que atuam como palco de uma moda europeia para a burguesia porto-alegrense.<sup>339</sup>

Os arraiais cresciam em tamanho e importância, sendo também lugares nos quais aconteciam muitas atividades recreativas, pois neles estavam localizados, por exemplo, os hipódromos, lugar onde a burguesia tinha encontro marcado toda a semana. No Arraial Menino Deus havia o Hipódromo Rio-Grandense, o Arraial São Miguel tinha o Hipódromo Boa Vista, o São Manuel, com o Hipódromo Independência e o dos Navegantes.<sup>340</sup> Dentro das atividades de lazer, as práticas esportivas também tinham importância e, junto com elas, o hábito de frequentar clubes sociais e sociedades agremiativas. Segundo Monteiro, este hábito está relacionado à influência da cultura alemã que, desde o final do século XIX, estimulou a prática de esportes como o *ciclismo*, o *remo* e o *tiro*, valorizava-se o rio e os arraiais para passeios e *piqueniques*.<sup>341</sup> Como ambientes de sociabilidade e de realização dessas práticas esportivas desse período, podem ser citados o Clube Germânia e a Sociedade Leopoldina Juvenil, o Grêmio Náutico União, a Sogipa.

---

<sup>338</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*. 1991.

<sup>339</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*. 1991, p. 44.

<sup>340</sup> MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. 1995.

<sup>341</sup> MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. 1995, p. 33.

Outra prática esportiva que ganhou a adesão do porto-alegrense ainda no século XIX e foi propagadora dos ideais e hábitos saudáveis associados à modernidade foi o ciclismo. Segundo Santucci, a imprensa teve um papel fundamental no sentido de divulgar essa prática, os locais das competições, os resultados das provas, bem como, os benefícios dessa prática e a importância da participação das mulheres, colaborando para a construção de representações no imaginário dos porto-alegrenses da bicicleta como um símbolo de modernidade.<sup>342</sup>

Em meados de 1895 o “velocípede de duas rodas caiu no gosto de alguns jovens como forma de deslocamento, e passeios começaram a ser organizados partindo dos Campos do Bom Fim para os arraiais. (...) A prática do ciclismo em Porto Alegre originou-se destas excursões que, mesmo após a construção das próprias sedes e velódromos pelas associações, continuaram a acontecer para diversos lugares, como Belém Velho, Tristeza, Tramandaí, Ponta do Dionysio, Teresópolis, Canoas e Cascata.<sup>343</sup>

*Porto Alegre – uma história fotográfica*



Figura 48. Velódromo da União Velocipédica no Parque Farroupilha: Redenção em 1913. Segundo Fortini, “o ciclismo constituiu um dos esportes favoritos dos porto-alegrenses, inclusive de elementos destacados da nossa sociedade. Havia duas sociedades bem organizadas: a “União Velocipédica” e “Bllits”, sendo que aquela tinha seu velódromo com pista de cimentos, onde atualmente se encontra uma das

<sup>342</sup> SANTUCCI, Natália de Noronha. *Memórias apagadas - os velódromos esquecidos de Porto Alegre*. 2015.

<sup>343</sup> SANTUCCI, Natália de Noronha. *Memórias apagadas - os velódromos esquecidos de Porto Alegre*. 2015, p. 715.

seções do Instituto Parobé, com frente à Rua Sarmento Leite, A. Osvaldo Aranha, Farroupilha e Dr. Luiz Englert.”<sup>344</sup>

No cenário artístico-cultural é criado o Partenon Literário formado por um grupo de jovens escritores, liderados por Apolinário Porto Alegre, que se reuniam para realizar leituras e estimular e o pensamento crítico na cidade. Durou até 1925, mas pela sua significância foi recriado em 1997. Além da literatura, outra dimensão cultural que estimulava a vivência urbana eram os cinemas e teatros. Steyer destaca que, se bem não havia ainda o conceito de “sala de cinema”, nem por isso o portoalegrense deixava de assistir a espetáculos, pois as exibições cinematográficas podiam ocorrer também em salões, teatros, clubes e até em praças.

Era comum, por exemplo, a realização de sessões de cinema na Praça da Matriz ou na Praça da Alfândega. Estas sessões que atraíam tanto a população economicamente mais abastada, como os habitantes mais humildes, pois os preços eram bem mais acessíveis que nas salas de cinema. Mas não eram somente sessões de cinema que ocorriam na Praça da Alfândega. Na virada do século XX, a praça também era palco de diversão à noite. Em algumas ocasiões podia-se ouvir uma banda de música alegrando o passeio noturno. Próximo à praça, Chiquita se detém para ouvir a música:

Como era noite de retreta, uma banda de música tocava na Praça da Alfândega, em cuja alameda mal iluminada grupos de moças e de rapazes passeavam, acotovelando-se, entre monossilabos secos e risadinhas disfarçadas, olhares indiferentes e brejeiros.<sup>345</sup>

Depois segue a caminhar entediada pela Rua dos Andradas que *àquela hora de movimentação e de ruído, sob a luz seca e áspera das lâmpadas elétricas, resplandecia gloriosa, no seu orgulho triunfante de flor de capital, com doirados matizes de civilização e de luxo.*<sup>346</sup> E, absorta, observa os transeuntes:

---

<sup>344</sup> FORTINI, Archymedes. *Histórias da nossa história: Porto Alegre entre 1900 à 1965 – como era diferente!*, 1966, p. 125.

<sup>345</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 84 – 85.

<sup>346</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 84 – 85.

O rapazio, ardente e trêfego, cruzava a rua, num zumbido permanente de zangão, e as moças, as *mesdemoiselles*, como dizia um enfatuado, pedante e nulo, paravam em frente das vitrinas resplandecentes das joalherias e das vitrinas multicolores das lojas.

De quarto em quarto de hora, trilava no ar quente e morno o apito do cocheiro do bonde, que lá se vinha rua abaixo, a disparada, num rumor de ameaça iminente às canelas humanas. (...)

E continuava a romaria de lojas...<sup>347</sup>

Porto Alegre – uma história fotográfica



Figura 49. Esta imagem, utilizada na capa da tese, é de um postal de 1914 e mostra o Largo dos Medeiros na Rua dos Andradas esquina com a Gen. Câmara, conhecida por Rua da Ladeira. É um dos locais de grande concentração de pessoas no centro da cidade.

A construção de novos e monumentais prédios públicos na cidade também contribuiu também para a expansão das sociabilidades públicas, uma vez que tornou os espaços mais aprazíveis e condizentes com o gosto burguês. Mas modernizar a cidade também implicava em novas práticas e hábitos, alterando muitas dimensões da vida social e os espaços no qual ela ocorria. Uma delas diz respeito à circulação das mulheres em público, mas não somente, havia muito mais gente circulando pelas ruas, a dimensão do espaço

<sup>347</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 86.

público se tornou muito mais presente no cotidiano de homens e mulheres que queriam sentir-se fazendo parte das mudanças que estavam ocorrendo.

Essa burguesia emergente imitava a burguesia francesa, e, em menos intensidade, a inglesa, principalmente no que dizia respeito aos costumes, gostos e na criação de novidades. A procura dos Cafés, Confeitarias, *Restaurants*, Teatros, Cinemas, equipamentos que até então não existiam em proporções significativas, passam a ter um incremento maior, com a aceitação da presença das mulheres, agora circulando pelas ruas, assumindo status de consumidoras.<sup>348</sup>

A Rua da Praia era considerada a principal rua da cidade pelos seus prédios luxuosos, os cafés que reuniam os intelectuais da cidade, as lojas cheias de novidades nas vitrines. Era o lugar mais movimentado do centro da cidade, principalmente no trecho entre a rua Vigário José Inácio, onde fica a Igreja do Rosário e a altura da Praça da Alfândega. Várias lojas, cafés, livrarias e cinemas foram ponto de encontro também de senhores que ficavam parados nas calçadas fumando seus charutos, conversando e observando o movimento de pessoas.

Porto Alegre era uma capital de província com os seus 250 mil habitantes; possuía, porém, o que a maioria das capitais da Federação não tinha: um coração quente e um cérebro acelerado. Esses órgãos estavam concentrados na Rua da Praia e seu nódulo era a Livraria do Globo. Ali, os intelectuais da terra encontravam, nas prateleiras, as novidades francesas lançadas apenas três meses antes em Paris. Era também passarela pela qual desfilavam airoso as mulheres belas, nos sábados de tarde, e nos domingos de manhã, após a missa das dez, ainda sob o fascínio da eloquência sacra dos pregadores de elite da Catedral e da Igreja do Rosário. O footing das mocinhas, das moças e das ousadas senhoras quarentonas confluía da Catedral, das Dores, e da Igreja do Rosário para o passeio obrigatório ao longo daquelas duas quadras compridas da Rua da Praia, prá lá e prá cá, entre o Café Colombo e a Esquina Masson.<sup>349</sup>

---

<sup>348</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; Steigleder, Clara Natalia. Retomando Marshall Berman e a questão da modernidade e da modernização das cidades. *In*: PEIXOTO, Elaine Ribeiro; DERNTL, Maria Fernanda; PALAZZO, Pedro Paulo; TREVISAN, Ricardo (Orgs.) *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. 2014.

<sup>349</sup> MARTINS, Cyro. Regionalismo, Modernismo e o surgimento do Romance de 30. *In*: MASSINA, Léa; APPEL, Myrna Bier (Org.) *A Geração de 30 no Rio grande do Sul*. Literatura e artes plásticas. 2000, p. 89.

E, junto com a Rua da Praia, a Praça da Alfândega era considerada um dos lugares mais bonitos do centro da cidade. Em 1912, o antigo prédio da Alfândega que se situava dentro da praça foi demolido. Isto permitiu a realização de uma série de melhoramentos que embelezaram ainda mais o local. No início das obras de ampliação do Porto foram aterrados quase 100 metros em direção ao portão central do cais, sendo construídos nesta área dois prédios muito similares que formaram um eixo no centro da praça. Em 1920 os jardins da Praça da Alfândega eram considerados os mais frequentados da cidade.<sup>350</sup>

*Porto Alegre – uma história fotográfica*



Figura 50. A Praça da Anfândega em 1919. Segundo Franco foi um dos primeiros logradouros a receber atenção por parte do poder público. Data de 1830 as preocupações com a remoção de detritos acumulados nesse local. Dentre os melhoramentos realizados, em 1868 foram colocados bancos no passeio no alinhamento da Rua dos Andradas e o espaço dos despachantes e quitandeiros começava a tomar a forma de jardim público, tendo inclusive um quiosque instalado para as vendas.<sup>351</sup>

Além dos espaços, existem algumas diferenças nas características da sociabilidade. Enquanto no século XIX as relações eram mais próximas, no século XX essas relações se

<sup>350</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre Guia Histórico*. 1992.

<sup>351</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre Guia Histórico*. 1992.

tornam mais distanciadas. Isto ocorre primeiro, porque as mudanças na organização dos espaços buscam disciplinar as práticas sociais, tornando-as menos espontâneas e mais adequadas a um determinado padrão de comportamento, criando, assim, as chamadas contenções sociais ou máscaras sociais como observa Sennet.<sup>352</sup> Segundo, porque com o crescimento da cidade, um número maior e mais diversificado de pessoas passa a circular e frequentar os espaços públicos, provocando o distanciamento psíquico analisado por Simmel como característica da cidade grande.<sup>353</sup> Nesse sentido Pesavento observa que

A ideia de modernidade implicava uma reformulação dos territórios em termos de abertura da cidade à franca circulação e articulação das suas partes; na verticalização da área central e na busca de uma uniformidade da paisagem, com a paulatina eliminação de espaços do ponto de vista da sua estrutura física e das socialidades aí desempenhadas.<sup>354</sup>

O relato nostálgico de Augusto Meyer sobre a Praça da Matriz remete a esse período de mudança pelos quais passavam os espaços e as pessoas. Conta que foi morar ali em 1924 e que naquela época a molecada ainda mandava na praça. Entre os “habitantes” da praça estava Maria Paraguaia. A senhora costumava aconchegar *carinhosamente ao seio murcho um filho feito de trapos sujos, cantarolando todo o seu repertório de acalanto; ninava o nada.*<sup>355</sup> Meyer está observando como aos poucos a Praça da Matriz vai se transformando, agregando novos frequentadores, e ao ser embelezada ganhou fama o passeio ladrilhado, “o redondo”, como dizia o povo. Era o lugar dos passeios digestivos durante as noites de verão até o fim do veranico; a iluminação nova atraía as mariposas burguesas. Ao chegar a grande festa do Divino, tornou-se o refúgio predileto dos namorados.

---

<sup>352</sup> SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. 2014.

<sup>353</sup> SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976.

<sup>354</sup> PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*. 1991, p. 71.

<sup>355</sup> MEYER, Augusto. Na Praça da Matriz. In: APPEL, Carlos Jorge; SCLIAR, Moacyr et al. *Porto Alegre ontem e hoje*. 1971, p. 34.



Figura 51. A Praça da matriz em 1930. O ajardinamento, arborização e calçamento datam de 1883. Até 1919 a praça sofreu algumas mudanças, entre elas, a inauguração, em 1914, do monumento em homenagem a Júlio de Castilhos.<sup>356</sup>

Além das praças, outro lugar muito frequentado pelos porto-alegrenses como espaços de sociabilidades públicas eram os teatros e cinemas. Dentre eles, o principal era o Teatro São Pedro em frente à Praça da Matriz. Construído em 1858, era frequentado predominantemente pela elite econômica. O Teatro Polyteama fundado em 1898 era localizado na Praça Pinto Bandeira esquina com a Rua Voluntários da Pátria. Este teatro era muito mais simples que o São Pedro, era todo feito de madeira e funcionava precariamente, sendo demolido em 1907. No lugar do Teatro Polyteama foi construído o Cine Coliseu, que funcionou até a década de 1970. No Campo da Redenção havia o Teatro do Parque, inaugurado em 1901 por ocasião da Exposição Estadual. Funcionava ao ar livre e, como estava situado num dos locais preferidos de passeios pela população, era muito frequentado pela “gente de bom gosto”.<sup>357</sup>

Além dos teatros, havia vários cinemas na cidade, e os portoalegrenses tinham o hábito de frequentá-los, o que fez com que o cinema fosse um lugar de ampliação das

<sup>356</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre Guia Histórico*. 1992

<sup>357</sup> STEYER, Fábio Augusto. *Cinema, imprensa e sociedade em Porto Alegre (1896-1930)*. 2001, p. 54.

sociabilidades públicas nas primeiras décadas do século XX, estendendo-se até a década de 1900 aproximadamente, quando os cinemas de rua começam a ser fechados e passam a funcionar predominantemente nos Shopping Centers.

Porto Alegre – uma história fotográfica

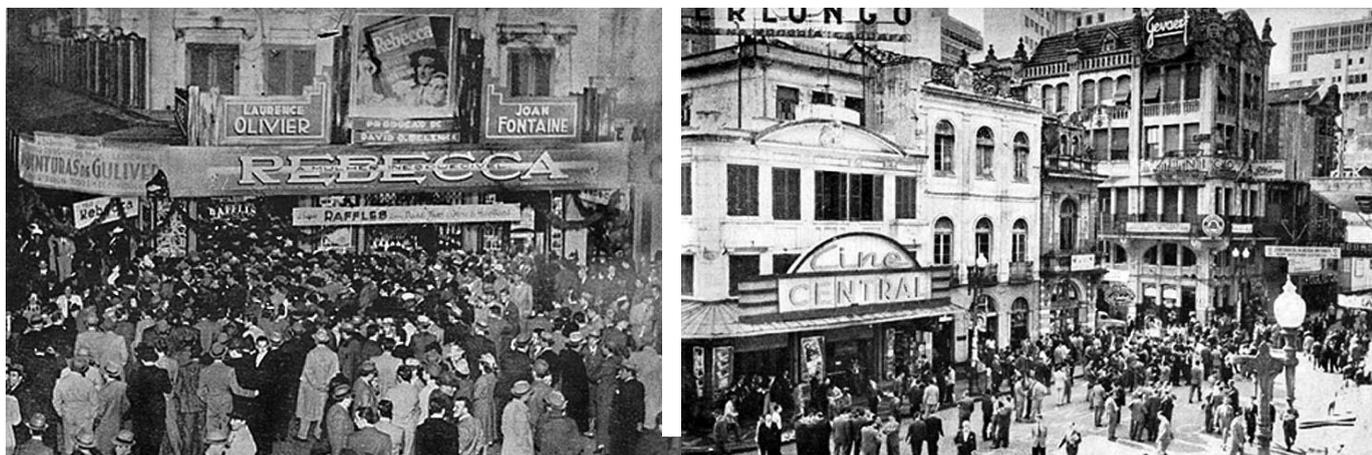


Figura 52. Cinema Central, construído em 1921, ficava na Rua dos Andradas e era um dos mais frequentados na época.

Mas as sessões de cinema não ocorriam apenas no centro da cidade, havia também os cinemas de bairros, cujos ingressos eram mais acessíveis. Além de haverem exhibições de filmes nas praças como foi assinalado anteriormente, os salões e as paróquias também acabavam sendo utilizados para esse fim. Nas festas religiosas como a do Divino Espírito Santo quando ocorria na Praça da Matriz, depois das celebrações religiosas durante o dia, à noite era o momento da quermesse e do cinema. O cinema também estava presente na festa de Carnaval e nas comemorações da proclamação da República no dia 15 de novembro. A festa de Nossa Sra. dos Navegantes, por exemplo, terminava com uma sessão de *cinematographo* e fogos de artifício. No final das festas, o bonde chegava para levar os portoalegrenses para suas casas. Sua contribuição também pode ser percebida na experiência noturna da cidade quando as pessoas podiam experimentar outro tipo de movimento e de sociabilidades.

Ainda sobre o cinema e as sociabilidades, segundo Steyer, é interessante é observar o que acontecia do lado de “dentro” do cinema. Havia, inclusive, o termo *flirts* para designar as

cantadas e os namoricos que ocorriam no “escurinho do cinema”. Segundo Steyer, não eram incomuns as brigas porque este ou aquele “mexeu” com a irmã ou esposa do outro.

Nos intervalos, os rapazes levantavam-se e recostavam-se no espaldar da cadeira, ficando de frente para a plateia. Não propriamente a plateia, mas para o que de mais interessante estivesse pelo meio dela. Começavam por ali muitos namoros. E para disfarçar chupavam balas que se vendiam pelos corredores.<sup>358</sup>

O interior das salas, portanto, era um local que, para além do filme, estava recheado de situações que, muitas vezes, exigia dos frequentadores a “habilidade do social”, desde lidar com as senhoras e seus enormes chapéus atrapalhando a visão da tela até se desvencilhar de uma grosseira cantada. Dramas comuns a toda sociedade que se expande e amplia seus espaços de convivência pública.

---

<sup>358</sup> RUSCHEL, Nilo *apud* STEYER, Fábio Augusto. *Cinema, imprensa e sociedade em Porto Alegre (1896-1930)*. 2001, p. 140.

Passavam de um lado e outro transeuntes de todas as espécies, desde o crioulo espadaúdo e retinto, que no tombo da farra ia esperar fretes no trapiche da Fluvial, até ao mais belo tipo e mulher, alta, branda, escultural e soberba, de andar ritmado e cadencioso, de cabeça triunfalmente erguida, e com uma rosa escarlate de fina estirpe agonizando plantada na neve levemente rósea do seio farto.

O rapazio, ardente e trêfego, cruzava a rua, num zumbido permanente de zangão, e as moças, as *mesdemoiselles*, como dizia um enfatuado, pedante e nulo, paravam em frente das vitrinas resplandecentes das joalherias e das vitrinas multicores das lojas.<sup>359</sup>

## CAPÍTULO 5. A SOCIABILIDADE NO ANDAR DOS BONDES

Este capítulo trata das interações que ocorriam durante as viagens de bonde e como se apresentavam no imaginário de escritores, viajantes, habitantes principalmente de Porto Alegre, mas também de outras cidades brasileiras. Utilizando diversas fontes de consulta, como a literatura, fotografias, registros e análises sobre as viagens de bonde, buscou-se captar percepções e sentimentos em relação às viagens, à cidade e suas diferentes paisagens, os ruídos produzidos pelo bonde e seus significados, as conversas concretas e imaginadas.

O objetivo foi compreender como a literatura da época construiu o sentido da sociabilidade. A partir das categorias de análise definidas, foram analisadas as viagens de bonde como espaços e momentos que estimularam as “interações” e a “mobilização individual” na perspectiva de Park,<sup>360</sup> e a “conversação” que, segundo Simmel,<sup>361</sup> é uma das formas da sociabilidade.

---

<sup>359</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 85-86.

<sup>360</sup> PARK, Robert. *A Cidade*. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976.

<sup>361</sup> SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. 2006.

No desenvolvimento da análise, o recorte temporal foi dividido em dois períodos: um primeiro de 1890 a 1930 e, um segundo, que vai de 1930 a 1945. Embora os dois períodos juntos constituam o que Souza<sup>362</sup> denominou período da industrialização da cidade, percebe-se que existem diferenças tangíveis entre eles em relação ao estágio de modernização da cidade.

Na primeira parte da análise **Bondes: espaços de experimentação da cidade que muda** foi reconstruída uma viagem de bonde ao Arraial Menino Deus. Esta escolha deve-se ao fato de ser a Linha Menino Deus a mais antiga a operar na cidade, da mesma forma que o Arraial Menino Deus é considerado por Macedo, o mais antigo de Porto Alegre.<sup>363</sup> Utilizou-se como eixo condutor da análise uma viagem descrita no livro *Estrychnina*,<sup>364</sup> cuja história é ambientada em Porto Alegre no ano de 1897. Este romance trata do amor de Chiquita Gomes, moça que nasceu em Viamão e precisou fazer “a vida” em Porto Alegre, e Neco Borba, filho de uma família em decadência do interior do estado.<sup>365</sup>

Os dois se apaixonam e vivem um romance mal visto na época. Em dado momento, os personagens realizam uma viagem de bonde do centro da cidade até o Arraial Menino Deus. Na análise é realizada uma descrição do caminho percorrido pelo bonde da linha Menino Deus ao mesmo tempo em que busca-se captar as percepções que os passageiros tinham da cidade. Misturando a ficção com a realidade, a cidade aparece a partir do olhar dos personagens, mas também de viajantes que estiveram em Porto Alegre e fizeram essa viagem no período. O objetivo foi experimentar, através desse imaginário presente na literatura e nos registros históricos, a cidade que aos poucos ia se transformando.

---

<sup>362</sup> SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2007.

<sup>363</sup> MACEDO, Francisco Riopardense de *Porto Alegre: aspectos culturais*. 1982.

<sup>364</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997. Este livro teve sua primeira edição em 1897 e tinha como subtítulo “Página romântica”. Para a edição de 1997 foi realizada uma atualização ortográfica da primeira (e única) edição do livro, tendo trabalhado nele Luís Augusto Fischer e Sérgio da Costa Franco.

<sup>365</sup> Segundo Franco, em 1896 é noticiada a morte de dois jovens em Porto Alegre. Antônio Borges de Lima, de 21 anos, e sua amante Francisca, de 19 anos, cometeram suicídio ingerindo estriçnina. “Arrepentido do gesto, Antônio ainda procurou socorro médico, que foi inútil. Pelas declarações de ambos, apurou-se que, pela impossibilidade de sustentar sua companheira, Antônio consentia em que ela se prostituísse, o que a ambos contrariava, tanto mais que Francisca estava grávida de cinco meses. O pacto de morte foi por eles combinado no dia 1 de setembro, quando escreveram suas cartas de despedida e consumado no dia 2, pelas 9 horas da manhã.” Esse fato teria inspirado o romance *Estrychinina*. Ver: FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre ano a ano: cronologia histórica: 1732 -1950*. 2013.

Se na primeira parte o olhar é de dentro para fora, na segunda, o olhar está voltado prioritariamente para dentro do bonde. A análise apresentada em **Os bondes e as mudanças nas formas de convivência social** foi produzida a partir de depoimentos de passageiros de diversas linhas de bonde de Porto Alegre na década de 1930 e 1940. Como não poderia deixar de ser, a literatura também está presente com dois livros publicados em 1935: *Os Ratos* de Dynélio Machado<sup>366</sup> e *Caminhos Cruzados* de Érico Veríssimo.<sup>367</sup>

Mas nesta segunda parte, a literatura não ficou restrita ao que foi ambientado em Porto Alegre. Como forma de ampliar a compreensão sobre as relações de sociabilidade foram utilizadas também crônicas, poemas, músicas, contos de escritores que escreveram sobre os bondes em outras cidades brasileiras que também passavam por um processo de modernização nesse período, como Rio de Janeiro, Recife e São Paulo, nas quais muitos escritores se debruçaram sobre as viagens de bonde. Embora situado no período anterior, Machado de Assis, por exemplo, chegou a produzir regras sobre como comportar-se em público, sendo dez delas referentes às viagens de bonde (Anexo 4).<sup>368</sup>

## 5.1 Bondes: espaços de experimentação da cidade que muda

*Um passeio de bonde nas páginas do romance Estrychinina*

Quando a história se confunde com a ficção, é possível que no entrelaçamento das duas já não se possa distinguir a realidade da sua representação, tornando-se, esta última, a realidade em si. Essa narrativa na qual o *imaginário se imiscui na perspectiva do ter-sido*,<sup>369</sup> se apresenta em dois personagens que vivem e passeiam na cidade como fantasmas de dois mundos, um real e o outro imaginário. Habitam estas duas dimensões para desvelar, por baixo do tempo e das transformações físicas e sociais da cidade, uma paisagem e um momento na história da cidade em que a modernidade se insinua e se desenvolve sobre os trilhos.

---

<sup>366</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980.

<sup>367</sup> VERÍSSIMO, Érico. *Caminhos Cruzados*. 1978.

<sup>368</sup> ASSIS, Machado de. *As instruções*. In: *Nosso Século*. 1900-1910. 1980, vol. I. Texto redigido e reproduzido na ortografia original.

<sup>369</sup> RICOEUR, Paul. *Tempo e Narrativa* 3. 2010, p. 312.

Num passeio de bonde pela Porto Alegre da virada do século XIX, dois fantasmas refazem o antigo trajeto de trilhos que tinha como destino final o Arraial do Menino Deus. Estes dois personagens viveram um drama real e muito comentado à época. Uma bela mulher, que chamava a atenção por sua grande beleza e por ganhar a vida servindo-se dessa generosidade da natureza, apaixona-se e é correspondida nesse amor por um jovem oriundo de uma família econômica e socialmente bem estabelecida na capital. Diferentemente dele, ela provém de uma família humilde da cidade de Viamão. Além da contrariedade da família do jovem, esse amor naturalmente sofria a condenação da sociedade porto-alegrense da virada do século XIX com sua burguesia ciosa por consolidar valores morais aspirando que *na cidade propriamente dita, só deveriam residir os que podiam sujeitar-se às regras da higiene e da moral.*<sup>370</sup>

Esta história acabou tragicamente com o suicídio dos dois amantes, o que causou grande comoção na cidade, a tal ponto que foi romanceada por três jovens escritores, Mário Totta, Paulino Azurenha e Souza Lobo. É neste romance que encontramos a descrição do passeio de bonde feito pelos dois amantes (a última viagem) ao então chamado Arraial do Menino Deus. À época, este era o mais belo e longo trajeto percorrido pelos bondes puxados a burros, modernos sucessores das ultrapassadas e baldadas maxambomba. Nesse trecho do livro os escritores relatam a saída do casal de uma casa de pensão localizada na Rua Riachuelo, no centro de Porto Alegre, onde alugavam um modesto quarto, e descreve a descida dos dois pela Rua Clara –atual Caldas Júnior- até a esquina com a Rua dos Andradas onde aguardariam o bonde.

O bonde saía da movimentada Praça da Alfândega, na época ainda chamada Senador Florêncio<sup>371</sup> e localizada a apenas uma quadra de distância do local onde o casal aguardava. Em 1897 Porto Alegre já flertava com o mil novecentos e a Praça Senador

---

<sup>370</sup> Trecho de matéria publicada na Gazeta da Tarde, de 17.01.1897 apud PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2008, p. 39.

<sup>371</sup> Uma Resolução de 14 de março de 1883 da Câmara Municipal deliberou que a Praça da Alfândega passaria a chamar-se Praça do Senador Florêncio, em homenagem a Florêncio Carlos de Abreu e Silva, senador do Império que falecera em 1881. Ainda em 1920, conforme relatório do Intendente Municipal José Montaury, a Praça da Alfândega era denominada Senador Florêncio. Em 1979 lei aprovada pela Câmara Municipal unificou as Praças Senador Florêncio e Praça Barão do Rio Branco, incorporado trecho da Rua Sete de Setembro. A área entre a Rua dos Andradas, Capitão Montanha, Siqueira Campos e Cassiano do Nascimento passou a chamar-se Praça da Alfândega. Ver: FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia Histórico*. 1988.

Florêncio era o coração pulsante da pródiga capital do estado do Rio Grande do Sul. Nela, e em seu entorno, se podia apreciar as mudanças que, de forma ainda indelével, vinham transformando a tímida cidadela em uma capital moderna.

Enquanto muitas ruas do centro ainda se caracterizavam por casario térreo, a maioria dos prédios do entorno da praça já eram sobrados de um e dois andares que abrigavam lojas de comércio, hotéis, cafeterias e prédios públicos como o da Alfândega.<sup>372</sup> Na praça e nas ruas adjacentes quem passeava pelas calçadas podia admirar uma das maravilhas do mundo moderno: em seus postes de ferro, protegidas por um bojo de vidro, reluziam as recém instaladas lâmpadas elétricas. Da rua vinha o som do atrito do metal das rodas das carruagens, tálburis e das elegantes charretes, contra as pedras do calçamento.

Não seria inusitado ver, entre os veículos de tração animal, passar uma leve e silenciosa bicicleta com seus pneus de borracha. Afinal, foi justo nesse ano que foi disputada, na Rua Voluntários da Pátria, a primeira corrida de bicicletas da história da cidade.<sup>373</sup> Dessa pulsante praça com seu comércio vibrante, os compenetrados profissionais liberais, funcionários públicos e meirinhos, os incansáveis vendedores ambulantes, os então incipientes *flâneurs*, as damas avançando e desviando dos olhares dos cavalheiros senhores do espaço público, onde a cidade se transmudava aspirando o que havia de novo, partia o bonde para o Arraial Menino Deus.

---

<sup>372</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre ano a ano: cronologia histórica: 1732 -1950*. 2013, p. 138. Conforme o autor, neste ano Porto Alegre possuía 10 mil casas, dentre as particulares: 848 sobrados, 830 assobradados, 8.643 térreos; público: 10 sobrados, 2 assobradados, 6 térreos, 15 igrejas, somando 10.354 imóveis.

<sup>373</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre ano a ano: cronologia histórica: 1732 -1950*. 2013, p. 137.



Figura 53. Praça da Alfândega em 1900. Esta praça foi desde o início da urbanização da cidade a sua menina dos olhos. Em 1830, quando ainda era o Largo da Quitanda, recebeu da municipalidade os primeiros cuidados com o asseio público. A partir de 1866 começa a ser arborizada e, em frente ao prédio da Alfândega, a Hidráulica Porto-Alegrense se encarregou de colocar um chafariz de bronze como forma de embelezá-la.<sup>374</sup>

A pontualidade na Porto Alegre daquele *fin de siècle* era condição para o desenvolvimento de uma sociedade inspirada nos ideais de August Comte e também para o bom funcionamento do transporte coletivo. Para isso o serviço de bondes, a cargo da Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense, estabeleceu uma detalhada tabela de horários, funcionando das 6h30 às 22h do centro em direção ao Arraial do Menino Deus e vice-versa. Havia também os carros que saíam a cada uma hora e meia e os que partiam a cada 45min.<sup>375</sup> Os diferentes horários justificavam-se porque a cada um correspondia um trajeto diferente da linha pela região da Cidade Baixa: a que saía de 15 em 15 minutos seguia via Rua João Alfredo; a linha da hora e meia fazia o trajeto via República; a última, a cada 45 minutos, seguia pela Rua da Várzea e entrava na Rua Venâncio Aires.

<sup>374</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia Histórico*. 1988.

<sup>375</sup> Os horários de saída dos bondes, trens e balsas, diligências, navegação à vapor de Porto Alegre, assim como os de outras cidades do Rio Grande do Sul eram publicados anualmente no Almanak do Rio Grande do Sul. 1897.

Na prática, embora com horários a serem cumpridos à inglesa, os bondes muitas vezes perdiam a hora por elas serem ignoradas pelos temperamentais burros e mulas - como se verifica no relato de viajantes-, ou porque algum fato inusitado ocorria durante a viagem, normalmente nas curvas, onde eram muito comuns os descarrilamentos. Outro problema era que nem sempre era verificada a lotação dos carros, recebendo até três vezes mais passageiros do que podiam comportar. Com isso os pobres burros acabavam se arrastando e eram injustamente chicoteados pelo boleeiro.<sup>376</sup> Normalmente o percurso até o Menino Deus levava em torno de 1 hora, mas como se vê havia dias em que podia levar bem mais tempo. Apesar disso, a viagem era muito apreciada pelos porto-alegrenses e também pelos estrangeiros como o grande viajante alemão Bernhard Schwarz que fez um relato enaltecendo de duas linhas que faziam nesse período o caminho até o Menino Deus:

Duas linhas, principalmente, interessam ao viajante estrangeiro: uma delas depois de rodar em grande arco ao redor da cidade, percorre por um longo tempo a planície, seguindo a bela baía leste do rio Guaíba, (...); a outra, atrelada a quatro mulas fortes, sobe diretamente a íngreme colina, ocupada pelo centro da cidade, e somente depois desce para a parte baixa, para a partir de lá, então, igual à primeira, penetrar mais a fundo nas verdes colinas da margem. Ambas desvendam as mais fascinantes imagens.<sup>377</sup>

O mapa da Figura 54 apresenta o trajeto das linhas de bonde na época. O bonde saía da Praça da Alfândega, seguia pela Rua da Praia, costeando a península, entrava na Rua pantaleão Telles (atual Washington Luís), dobrava à esquerda na Gen. Canabarro para em seguida entrar na Rua Demétrio Ribeiro. Dali as linhas seguiam por caminhos diferentes para chegar ao Menino Deus. Uma seguia pela Rua João Alfredo até chegar na Rua Treze de Maio e adentrar o Arraial, era a Linha João Alfredo. Outra seguia pela Rua Lima e Silva, entrando na Rua da República antes de seguir pela João Alfredo e aí, sim, continuar no mesmo trajeto que a linha anterior, era a Linha via República. E a terceira, seguia

---

<sup>376</sup> PORTO ALEGRE, Achylles. *História Popular de Porto Alegre*. 1994.

<sup>377</sup> SCHWARZ, Bernhard. Zum 75 Jährigen Jubiläum der Deutschen Besiedelung Südbraziens. Eine Rundfahrt Durch die Provinz Rio Grande do Sul. Von Dr. Bernhard Schwarz, 1901. Fragmento traduzido por Harald e Rosani Umbach. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. 2004, p 79.

margeava a várzea, como era conhecido o Parque da Redenção, para depois dobrar na Av. Venâncio Aires e entrar pela Rua Treze de Maio até o Arraial.



Figura 54. Mapa graficado pela autora a partir de fac-símile de mapa original de propriedade de Carlos H. Bertelli, publicado por Nova Roma Livraria e Editora. O tracejado pontilhado refere-se a terceira linha do Menino Deus que entrou em funcionamento a partir de 1896, era a linha Menino Deus via Venâncio Aires.

O primeiro trajeto citado por Schwarz, que seguia pela Rua Pantaleão Telles e depois a João Alfredo, seria percorrido naquela tarde por Chiquita e Neco. Os dois aguardavam o bonde num local bastante movimentado da Rua dos Andradas, diferentes lojas atraíam a atenção dos transeuntes. A fábrica de espartilhos Mme. Jacometti<sup>378</sup> possivelmente chamou a atenção de Chiquita, distraíndo-se com o grande sortimento de espartilhos de

<sup>378</sup> Esta informação consta em anúncio publicado na Secção de Annuncios do Almanak do Rio Grande do Sul. 1897.

barbatanas de baleia ou os românticos espartilhos de seda para noivas. O intenso movimento na Rua dos Andradas no final do século XIX foi descrito por inúmeros viajantes, dentre eles, o italiano Arthur Dias:

Dentre as ruas mais bonitas da capital, impressiona logo a famosa Rua dos Andradas, dita Rua da Praia, uma vez que corre paralela à praia. Muito longa e de largura desigual, ladeada de bons edifícios, calçada à fantasia, com guias em mosaico, é muito frequentada e barulhenta. É a Rua do Ouvidor de Porto Alegre. Ali se encontram cafés, *brasseries*, lojas de moda, ourivesarias, várias redações de jornais, escritórios de advocacia, agências etc.<sup>379</sup>

Quando o bonde chegou, Neco e Chiquita subiram e tomaram assento achegados um ao outro, despertando olhares curiosos entre os passageiros. Alguns de indignação contra aquele abuso, outros de inveja por aquela audácia. O bonde se colocou em movimento no ritmo pouco entusiasmado dos burros. Ao passarem pela inacabada Igreja das Dores, com as duas torres em construção, Neco tira o chapéu reverentemente à Santa ao mesmo tempo em que vira-se para Chiquita e, fazendo alusão ao combinado entre os dois - tirarem a própria vida em nome de seu amor utilizando o veneno que dá nome ao romance-, diz: *logo mais, se Deus quiser e não mandar o contrário, vamos ver se há ou não outro mundo. É bom irmos nos preparando para o espetáculo, que deve ser grandioso e único.*<sup>380</sup>

---

<sup>379</sup> DIAS, Arthur. Il Brasile attuale: informazioni geografiche, politiche e commerciali. Impressioni di viaggio, dati e descrizioni delle principali città brasiliane, uomini e cose di attualità, statistiche e prospettive grafici. Livello: Stampa Lanneau&Despret, 1907. Fragmento traduzido por Olavo José Bortolotto. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. 2004, p. 127.

<sup>380</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 118.



Figura 55. Igreja Nossa Sra. das Dores na Rua dos Andradas, em frente à Praça da Harmonia, as duas torres frontais só foram concluídas em 1901.

Perturbada, Chiquita pediu que ele não brincasse com “cousa” séria. Logo Neco mudou de assunto e continuaram jogando conversa fora até o bonde passar pela Praça da Harmonia e alguém, lá fora, despertar a atenção de Neco. Ele, ansioso que ela veja, aponta uma mulher que caminha na praça e diz: *Olha, conheces aquela senhora que ali vem na Praça da Harmonia?* Como Chiquita não lembrasse, Neco relembra a ela que encontraram no início do namoro deles, *no 130, na casa da Marcolina; estava sentada na cadeira de balanço e, logo que nos viu, virou o rosto para não ser conhecida.*<sup>381</sup> Chiquita lembrou e lembrou que ela era a mulher do Simplício, e lastimou pelo homem por ter uma mulher como aquela. Neco brincando ou como auto-defesa comentou que decerto o Simplício não se importava porque *era homem de vistas largas, vê as cousas claro e longe, não olha o mundo por entre galhos, é um filósofo!*<sup>382</sup> Na medida em que o bonde avançou deixando-a para trás, perderam o interesse pelo assunto e distraíram-se olhando através da janela o jorro prateado da água do chafariz da praça.

<sup>381</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 119.

<sup>382</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 120.



Figura 56. Praça da Harmonia em 1890 com chafariz instalado pela Hidráulica Porto-Alegrense em 1870. Ali havia uma fonte pública que bombeava água diretamente do Guaíba. O bombeamento era realizado pelos presos da Casa de Correção situada ao lado.

Quando o bonde fez a curva do Riacho, a paisagem mudou totalmente. Agora eles tinham uma ampla visão do lago Guaíba no momento em que o sol, semelhante a uma gema aproximava-se do proscênio de um de seus palcos e preparava sua saída de cena como um verdadeiro astro. E, assim, talvez pela circunstância que envolvia o passeio dos dois apaixonados, talvez pela cadência suave do bonde ou pela bela luz da tarde, Neco foi tomado por uma vontade de filosofar sobre a vida. E se pôs a falar sobre o significado da palavra contraste, utilizando como exemplo a bela paisagem do lago em contraponto ao sombrio prédio do Gazômetro:<sup>383</sup> *É ver de um lado todas aquelas pompas luminosas e ali aquele grande quadrado, pintado a piche, encerrado, aquele círculo de ferro, preto e luzidio. Mas isso nem vale a pena se ver.*<sup>384</sup>

---

<sup>383</sup> A Usina a que os autores se referem é a de gás de hidrogênio carbonado, localizada na Rua Pantaleão Telles, que produzia gás para uso na iluminação e em fogões. Somente 1928 é construída a Usina do Gazômetro, cujo prédio existe até hoje, para abrigar a Companhia Brasil de Força Elétrica, subsidiária da Electric, Bond & Share Co., responsável pelo serviço de bondes em Porto Alegre até 1954.

<sup>384</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 120-121.

E quando o bonde entra na Rua Pantaleão Telles, Neco continua mostrando para a sua amada tudo que vê, como querendo guardar para sempre em sua memória a paisagem dessa cidade da qual os dois já se despediam. E, embalando as palavras de Neco, o bonde *continuava a rodar suavemente sobre os trilhos, ao toc-toc musical das alimárias mansas.*<sup>385</sup>

Como está bonito o Asilo de Santa Thereza, lá longe, com a sua calíça branca faiscando, com todo aquele brilhante colorido e doiradas fulgurações que a derradeira luz do sol dá aos vidros das janelas, que bem parecem grandes facetas de esmeraldas, de rubis, de ametistas, de topázios. E o Asilo de Mendicidade, meio oculto pela folhagem verde das árvores, com a alva torre de sua capelinha escalando o céu calmo, toda cheia de rendinhados, direita e pontiaguda como uma flecha.

A Rua Pantaleão Telles era conhecida na época por Praia do Riacho porque seu limite ao sul era o rio. Além de caminho do bonde, seu leito era utilizado para o trânsito das tropas de gado que saíam da Praia do Arsenal para o matadouro localizado próximo à Várzea. Além da presença do prédio do Gazômetro, a rua caracterizou-se pela existência de várias serrarias, sendo o local utilizado também para depósito de lenha. Em 1892 possuía 124 construções, sendo 117 térreos, seis assobradados e um sobrado. Nele morava o Dr. Graciano Alves de Azambuja, avô materno do Senador Men de Sá que, em suas memórias, lembra da Praia do Riacho como *um lugar de classe média, famílias remediadas como se dizia então, com a moral, os costumes, a decência e os ridículos, característicos deste segmento social. Havia tudo que figura nos romances, incluindo os saraus, a declamação ao som da Dalila, os namoricos...*<sup>386</sup> À tardinha, rapazes e moças desciam pela Rua Marechal Floriano, conhecida por “lomba do Liceu”,<sup>387</sup> e iam apreciar o pôr-do-sol; durante o dia as lavadeiras faziam do local seu ganha-pão.

---

<sup>385</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 120.

<sup>386</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia Histórico*. 1988, p. 436.

<sup>387</sup> PORTO ALEGRE, Achylles. *História Popular de Porto Alegre*. 1994, p. 56.



Figura 57. Rua Pantaleão Telles, atual Rua Washington Luís. Nela as lavadeiras cotidianamente se instalavam para lavar roupas no rio. Inicialmente lavavam roupa nas escadas do cais da Alfândega estendendo-as na calçada, na ou na praça. Mas, aos poucos, foram sendo expulsas dali para pontos mais afastados do centro. Muitas, então, foram morar nas imediações da Praia do Riacho que possuía uma pedra enorme que se adequava a sua atividade. Outras viviam no Areal da Baronesa, no Arraial Navegantes ou, ainda, no Partenon.

Ao fundo, pode-se observar um bonde vindo no sentido bairro-centro.

Neco, aproveitando a vista panorâmica que o rio proporciona para o sul, vai mostrando e descrevendo para Chiquita, para lá da Ponte de Pedra onde alguns canoieiros navegavam levando sortimentos e lavadeiras esfregavam roupa na margem do riacho, alguns lugares da cidade. Apontou a estação da estrada de ferro da Ponta do Dionísio onde do alto de um trapiche eram jogados os dejetos da cidade. Antes, mostrou o Palacete da Baronesa, prédio magnífico próprio de alguém nobre. Por fim, as casinhas de banho escondidas entre os juncais da Praia de Belas. Quando o bonde fez a curva da Rua da Varzinha -atual Rua Demétrio Ribeiro-, a paisagem mudou, novamente as casas grudadas uma na outra de um lado e do outro da rua. O bonde passa rente à calçada e as casinhas de porta e janela vão se repetindo até que Chiquita identifica a casa onde morou quando chegou em Porto Alegre.

Lá estava à janela, toda enfeitada, com o emplastro da franja grudado à testa, a antiga companheira de casa da Chiquita, a tal mulata Mariquinhas, muito conhecida de todo o mundo pela sua vida desregrada, pelo desbragamento de sua linguagem sevandija, pelo ruído dos seus escândalos (...).<sup>388</sup>

Ao vê-la, assim tão de perto, Chiquita virou o rosto para não ter que cumprimentá-la, magoada que estava com a amiga depois de uma rixa que tiveram. Por seu turno, quando o bonde passou em frente à casa da Mariquinhas, esta viu, dentro do bonde, Chiquita ao lado do Neco. Ficou aborrecida, mulheres como elas não tinham este direito, deviam se colocar em seus lugares, isso não ficava bem. Chamou sua companheira Teresa à janela, que viesse rápido ver uma coisa. Mas quando Tereza chegou já não teve tempo de ver os atrevidos, o bonde já ia longe. Mariquinhas relatou à amiga que, além de estarem no mesmo banco, ele ia todo risonho e ela derretida.

De sua parte Chiquita contava a Neco o motivo da desavença entre as duas. Ele a interrompe para mostrar uma moça na frente de uma casa: *Vês ali à janela daquela meia-água uma rapariga simpática, muito pálida, muito branca de uma brancura de Água de Barcelona? (...) É a tal Ana P., em quem conversamos há dias.* Ao ver o espanto da Chiquita, Neco comentou: *Ela mesma, em carne e osso e tintas. O marido está no hospício.*<sup>389</sup> Os dois continuaram conversando e quando deram por si já estavam passando pela Ponte dos Cadetes,<sup>390</sup> chegando próximo da estação de muda dos animais. Já dava para ver a nova parilha de burros se aproximando para substituir seus pares no batente. Agora faltava pouco, estavam próximos de seu destino. O Arraial ficava a uns 5 minutos de distância dali. Agora, até a velha ponte do Menino Deus, o caminho costeava o rio, pegava novamente a Rua Pantaleão Telles e depois a Rua João Alfredo, antiga Rua da Margem. Sobre essa rua, Érico Veríssimo escreveu que para as casinhas de meia-água *de telha vã*

---

<sup>388</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 122.

<sup>389</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 124.

<sup>390</sup> Segundo nota de Luís Augusto Fischer, é provável que essa ponte fosse situada na Rua da República, dando acesso ao centro e ao Areal da Baronesa. Neste local funcionou a antiga Escola de Cadetes, antes da construção do atual Colégio Militar de Porto Alegre, na Rua José Bonifácio. In: TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 124.

sem platibandas, de fachadas nuas e caiadas, o povo tinha um nome pitoresco “cachorros sentados”.<sup>391</sup>

Por ali o bonde seguia até o Riachinho – atualmente Av. Érico Veríssimo – por onde adentrava o Menino Deus, atravessando vagarosamente a velha e rangente ponte de madeira e seguindo pela Rua Treze de Maio. A velha ponte havia sido construída em 1848 como ligação entre a Rua Caxias (atual José de Alencar) e a Rua da Imperatriz (atual Venâncio Aires). Quando começaram a operar os bondes, essa ponte foi substituída, porém, continuava sendo de madeira como pode ser observado na Figura 58.

*Porto Alegre – uma história fotográfica*



Figura 58. Antiga ponte do Menino Deus na Av. Getúlio Vargas. A partir de 1903 o Menino Deus recebe uma ponte de ferro, com 25m de vão, um estrado de 10 metros de largura, sendo reservados 1,20m de cada lado para passeio e 7,60m para pista de veículos. Em 1935, com as obras de canalização do riacho esta ponte foi desativada, sendo substituída por uma nova no cruzamento sobre o canal.<sup>392</sup>

No final da Rua Treze de Maio podia-se avistar a pequenina Igreja do Menino Deus a pontuar o fim da via. Ao entrar na avenida, os animais trotavam ágeis e faceiros, aproveitando o terreno plano e reto, levantando poeira por todo lado. Era o bonde chegando no arraial. As pessoas se assomavam às janelas para ver se vinha nele algum

<sup>391</sup> GUIMARÃES, Josué (Org) *A Porto Alegre de Érico*. 1984, p. 10.

<sup>392</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia Histórico*. 1988, p. 196.

conhecido. Já os passageiros viam passar em vertiginosa carreira, as meias-águas modestas, os sobrados altos, os soberbos palacetes, os formosos chalés de gosto e as linhas verdes dos cercados, que pareciam galgos finíssimos, deitando a correr na perseguição da casaria fugitiva.<sup>393</sup>

Museu Virtual Memória Carris

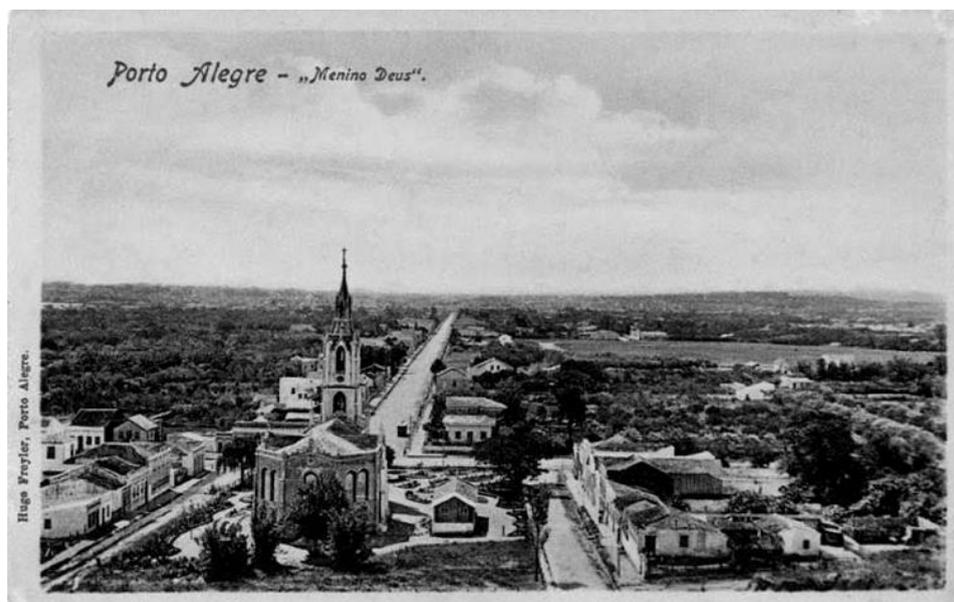


Figura 59. Este postal de Hugo Freyler mostra o arraial a partir da Igreja do Menino Deus. Ao fundo, toda a extensão da Av. Treze de Maio, sua principal artéria. Do lado direito pode ser vista a área do Prado Rio-Grandense que funcionou de 1881 a 1909.

“Foco de moradias elegantes no princípio do século 20, de seus palacetes da *belle époque*, restam ainda alguns exemplares expressivos. É hoje um bairro de classe média, com fartura de barzinhos noturnos, restaurantes, pizzarias e churrascarias.

Mas o arrabalde não se bastava com as mansões elegantes, que ali proliferaram desde o fim do século 19. E teve, a partir de 1913, o jardim Zoológico Porto-Alegrense da Vila Diamela (...), tornou-se ponto de atração, motivo de registro nas colunas sociais. Mas durou pouco. A vizinhança queixava-se do mau cheiro dos animais, e o Zoológico fechou alguns anos depois. Nos seus terrenos abre-se hoje a Av. Ganzo, que é das mais bonitas avenidas da capital.”<sup>394</sup>

O Arraial do Menino Deus era o lugar mais procurado nos fins de semana pelos porto-alegrenses da época. Famoso por abrigar as mais ricas propriedades para passar os dias de folga e, nos feriados santos, várias das festas populares atraindo pessoas da cidade e

<sup>393</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. 1997, p. 126.

<sup>394</sup> FRANCO, Sérgio da Costa. *A velha Porto Alegre: crônicas e ensaios*. 2015, p. 13 e 132.

das redondezas.<sup>395</sup> Se meio século antes, o loteamento da Rua Treze de Maio não fora bem sucedido, no final do século XIX sua paisagem já mudara bastante, tornando-se o Arraial do Menino Deus o arrabalde mais aristocrático da cidade.

Além das formosas chácaras, foi o momento em que o Prado Rio-Grandense atraía inúmeras pessoas para assistir às corridas de cavalos. Ao longo da avenida, a paisagem na época era bucólica, poucas casas, algumas chácaras, duas escolas alemãs<sup>396</sup> e um restaurante famoso chamado Provoç, onde Neco e Chiquita pararam para comer e passar algumas das suas preciosas horas juntos.

À noite, ao retornar ao centro da cidade, o bonde testemunhava os últimos momentos do casal, conduzindo-os ao seu triste destino.

E, enquanto o bonde corria pelos trilhos, entrando pela noite adentro, ao flic-flac do chicote do cocheiro fustigando os animais cansados, (...), na alma de ambos corria espessa e profunda, sem lua e sem estrela, a noite soturna da melancolia, vagamente clareada ao longe pela aurora do suicídio, pela alvorada branca da morte, que vinha surgindo... surgindo.<sup>397</sup>

...

Durante a viagem, Neco e Chiquita observaram atentamente a cidade pela janela do bonde. Passearam pela paisagem e perceberam, se não objetivamente, subjetivamente, as diferenças nos espaços da cidade, dando ênfase a lugares específicos, a esta ou àquela pessoa ou situação que encontraram no caminho. Quando Park<sup>398</sup> refere-se à importância do transporte na “mobilização do homem individual” está se referindo, em alguma medida, ao exercício mental realizado por estes dois personagens ao viajarem no bonde.

---

<sup>395</sup> Uma explicação das festas que ocorriam no Menino Deus foi apresentada no Capítulo 4 – Os espaços públicos e a ampliação das sociabilidades.

<sup>396</sup> SCHANZ, Moritz. *Quer Durch SÜd-Amerika: Reises kissen aus dem Jahre 1890; Rio Grande do Sul, Montevideo, Argentinien, Paraguay, Anden-Uebergang, Chile.* Hamburg: W. Mauke Söhne, 1891. Fragmento traduzido por Hardy Bathelt. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941.* 2004.

<sup>397</sup> TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina.* 1997, p. 133.

<sup>398</sup> PARK, Robert. A Cidade. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano.* 1976.

Este exercício “silencioso, mas penetrante”, utilizando as palavras de Park, ocorre pela mudança de ambiente, que multiplica as possibilidades de contato entre as pessoas, as interações entre elas, tornando-as também mais transitórias. Os diferentes ambientes tendem a estabelecer *distâncias morais que fazem da cidade um mosaico de pequenos mundos que se tocam, mas não se interpenetram*<sup>399</sup> e passar de um ambiente ao outro suscita um tipo de aventura, uma experiência que pode induzir, inclusive, a uma reflexão sobre os diferentes espaços da cidade, como o fez Neco ao pensar sobre os contrastes presentes na paisagem urbana.

Embora Porto Alegre não estivesse passando ainda por mudanças significativas, entende-se que são perceptíveis, a partir da representação da cidade apresentada no livro *Estrychinina*, pelo menos três ambientes com características bem diferentes entre si, que lentamente vão sendo integrados pelos bondes. São eles: o centro, o núcleo central da cidade; a Praia do Riacho, que representaria um espaço físico intermediário na modernização da cidade e, no outro extremo, o Arraial do Menino Deus. A passagem de um lugar ao outro é marcada pela possibilidade de aproximação que o bonde permitia com o espaço exterior, a velocidade baixa do bonde puxado a burros fazia com que os passageiros pudessem deter-se nos detalhes da paisagem ou das pessoas que encontravam durante o trajeto, tecer comentários e discutir sobre o que aquela cena incitava. Os trilhos próximos às calçadas permitiam um toque de mãos, um cumprimento, um aceno.

## **5.2 Os bondes e as mudanças nas formas de convivência social**

*Entre proximidade e o distanciamento, a sociabilidade nas viagens de bonde*

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

---

<sup>399</sup> PARK, Robert. A Cidade. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 1976, p. 62.

Esta análise está ambientada principalmente na cidade de Porto Alegre, nas décadas de 1930 e 1940. A cidade vivia um momento muito diferente daquela do passeio de bonde ao Arraial do Menino Deus, vivia o auge de seu processo de modernização. Esta parte da análise não ficou restrita a Porto Alegre, como forma de enriquecer e ter mais elementos para compreender como se davam as relações de sociabilidade, foram utilizados registros, textos, crônicas, fotografias de cidades como Rio de Janeiro, São Paulo e Recife. As décadas de 1930 e 1940 marcaram a cidade com uma série de mudanças. Como foi assinalado em capítulo anterior, nesse período a área urbana da cidade havia se transformado bastante, com o adensamento do centro e dos bairros em seu entorno. As novas avenidas abertas no governo Otávio Rocha, como a Júlio de Castilhos e a Borges de Medeiros, ampliaram bastante a circulação na cidade, principalmente de automóveis e caminhões. Segundo Monteiro a cidade vive um novo momento do capitalismo, na qual as barreiras do tempo e do espaço deveriam ser minimizadas, visando a uma maior produção e à reprodução do capital.<sup>400</sup>

A nova temporalidade é marcada pela produção, por um fluir incessante do tempo para frente, homogêneo e linear, e que não admite a ociosidade, o repouso e a vadiagem. Hábitos estes que eram alvo da campanha moralizadora empreendida pela burguesia no sentido de consolidar os novos valores relacionados ao trabalho, à operosidade e à economia.<sup>401</sup>

A adaptação do indivíduo a essa realidade que vinha se firmando na cidade já há algum tempo, mas que toma força a partir de 1930, não é tão simples. Ao mesmo tempo em que no centro vivia-se esse turbilhão de mudanças, muitos dos que ali trabalhavam residiam em arrabaldes, ainda em condições muito aquém do que se poderia considerar coerente com uma cidade moderna. É importante considerar que, no bojo dos valores relacionados ao “trabalho, à operosidade e à economia”, assinalados por Monteiro, está o dinheiro, a moeda de troca que baliza as relações no sistema capitalista.

---

<sup>400</sup> MONTEIRO, Charles. Porto Alegre – *Urbanização e Modernidade*: a construção social do espaço urbano. 1995.

<sup>401</sup> MONTEIRO, Charles. Porto Alegre – *Urbanização e Modernidade*: a construção social do espaço urbano. 1995, p. 126.

Na tentativa de modernizar-se, de participar do mundo a sua volta, muitos sofriam com as contradições de viver numa cidade que não resolveu os problemas relativos à pobreza, à desigualdade social e à exclusão. Aliás, essas adversidades estão presentes até os dias atuais no Brasil e conseguir sobreviver nessa frágil modernidade<sup>402</sup> constitui-se num desafio cotidiano para muitos homens e mulheres. No imaginário social, os bondes estavam relacionados com a modernidade. Principalmente nesse período, os bondes iam e vinham, do centro aos arrabaldes e vice-versa, lotados de gente. Muitas das viagens eram verdadeiras escolas de tolerância social, quem ali estava tinha que necessariamente aprender a conviver, conhecendo e relativizando as atitudes do outro.

### **À espera do bonde...**

Nos locais de espera dos bondes, da mesma forma que ocorre atualmente nas paradas de ônibus, as pessoas se olhavam curiosas, algumas se conheciam, outras só de vista. Às vezes estabeleciam conversações sobre os mais variados assuntos: o tempo, a vida, os filhos, o custo de vida etc.

Museu Memória Carris



Figura 60. Bondes na Praça XV no centro de Porto Alegre. A movimentação de pessoas, principalmente nos horários de pico era enorme. Homens penduravam-se

---

<sup>402</sup> A ideia de modernidade frágil desenvolvida por Martins considera que *as misérias como o desemprego e o subemprego, os valores e as mentalidades produzidos pelo desenvolvimento dependente são partes integrantes da modernidade, embora de um ponto de vista teórico e tipológico não façam parte do moderno*. Ver: MARTINS, José de Souza. *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. 2013, p. 18.

nos estribos como pingentes a fim de não perder o bonde que vinha da Praça da Alfândega e passava em frente ao Mercado Público.

Dado o intenso fluxo de pessoas nesse local, em 1933 foi construído o abrigo de bondes como mostrado em capítulo anterior, ampliado na década seguinte.

Caminhando em direção ao fim da linha do bonde, vai o personagem de *Os Ratos*, Naziazeno.<sup>403</sup> Diferentemente de Chiquinha e Neco, que pegaram o bonde no centro da cidade, o personagem de Dionélio Machado vive num arrabalde dessa mesma cidade. Sua casa ficava a umas duas quadras do fim da linha do bonde. Lá ia ele. Enquanto andava, observava a movimentação dos que embarcariam ansiando passar despercebido.

O bonde mexeu-se! Das portas, num e noutra ponto, despegam-se os homens, abanam para trás, vão-se pôr nos postes brancos. Da casa contígua à sua sai um rapaz de uns vinte anos, o ar comedido. Cumprimenta a Naziazeno, um cumprimento sério, sem intimidade (...).<sup>404</sup>

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

O moço seu vizinho, que espera o bonde quase a seu lado, relanceia-lhe às vezes um pequeno olhar. Sempre Naziazeno se intrigou muito com esse rapaz silencioso, com cara de quem não vê e não compreende. Só muito tempo depois foi que soube que ele é empregado de escritório na “Importadora”.

Talvez não compreenda “aquilo”. Talvez não saiba o que imaginar. São tão diferentes... Ele nunca briga com a mulher, nunca levanta a voz... Talvez não compreenda... Naziazeno se sente mais a gosto. Passa-lhe pela cabeça que vai assumir uma atitude de cínico e isto um pouco o perturba. Mas quando o rapaz o fita de novo (ele já o fez várias vezes com regularidade naqueles poucos momentos) ele se firma naquela ideia, diante do seu olhar sereno e vazio, e ergue um pouco a cabeça, embebe-a no ar fresco da manhã.<sup>405</sup>

---

<sup>403</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980.

<sup>404</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p. 20.

<sup>405</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p. 21.

Outro homem, em outro ponto da cidade, também saído das páginas de um romance, Caminhos Cruzados, de Érico Veríssimo,<sup>406</sup> espera seu bonde. Estamos na Porto Alegre de 1930 e o professor Clarimundo, enquanto aguarda o bonde, reflete sobre o quanto lhe parece desagradável andar em tal veículo. Duas razões lhe bastam: acha-o muito perigoso por ter de conviver *por alguns minutos com gente desconhecida, com povo, com humanidade. As relações novas sempre o atemorizam.*<sup>407</sup> Se para o canhestro professor de Érico, o bonde lhe causava insegurança social, para outros ele se constituía numa reconfortante segurança. É o caso de uma mãe que aguardava nos fins-de-semana a chegada de seu filho notívago.

Até mais ou menos aos meus 21 anos, nos fins-de-semana, minha mãe só dormia depois das três e meia ou quatro horas, pois ficava esperando ouvir o barulho do “bonde coruja” chegando no fim da linha, travando, trocando a alavanca e voltando. Quinze ou vinte minutos depois, eu chegava em casa.<sup>408</sup>

Museu Memória Carris

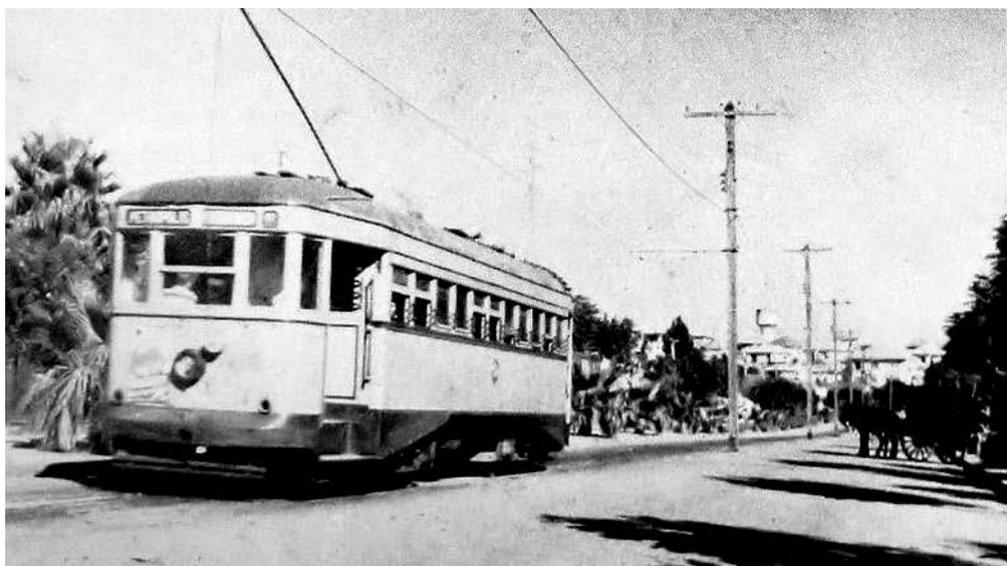


Figura 61. Bonde Petrópolis no fim da linha no bairro, na altura em que ficava o Cinema Ritz. Um antigo morador do bairro Petrópolis, cuja casa ficava na esquina da Rua Carazinho com a Av. Protásio Alves, a quatro quadras do fim da linha do bonde, conta que de madrugada podia-se ouvir o ruído das rodas do bonde sobre os trilhos, indicando a chegada no fim da linha.<sup>409</sup>

<sup>406</sup> VERÍSSIMO, Érico. *Caminhos Cruzados*. 1978.

<sup>407</sup> VERÍSSIMO, Érico. *Caminhos Cruzados*. 1978, p. 156.

<sup>408</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002, p. 25.

<sup>409</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002, p. 25.

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

### **No bonde....**

#### **... o olhar se detém**

Na cidade grande as transformações que vão ocorrendo no espaço urbano, bem como a velocidade impingida pelos meios de transporte, estimulam o indivíduo a captar rapidamente essas mudanças. A convivência, agora ampliada, obrigou-o também a desenvolver-se mentalmente para poder sobreviver no meio de tantas pessoas. Um desses sentidos é o do olhar, desenvolvendo a capacidade de observar atentamente o mundo ao seu redor.

Benjamin foi um dos autores que se debruçou sobre a importância do desenvolvimento do sentido do olhar na modernidade. Em seu escrito *O flâneur* critica o artificialismo das *caracterizações simples ou cáusticas, simpáticas ou severas* sobre a condição humana na cidade moderna como forma de fuga à experiência real que se dava nas ruas. A experiência real, relacionada à intensificação dos encontros na cidade grande e que se manifesta no receio de Naziazeno e do prof. Clarimundo, traz à tona o fato de que *todo o homem, tanto o melhor quanto o mais miserável, traz consigo um segredo, que caso fosse conhecido, torná-lo-ia odioso a todos os demais.*<sup>410</sup> Assim, desenvolver o sentido do olhar, observar o outro e ser observado, implicava em uma exposição não existente anteriormente.

Naziazeno, esse ser *baudelaireano* por excelência, não desejava se expor, viaja num horário que não é o seu. Justifica esse temor pela necessidade de conseguir o dinheiro,

---

<sup>410</sup> BENJAMIN, Walter. A Paris do Segundo Império em Baudelaire. In: BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. 1991, p. 67.

que é preciso adiantar-se um pouco e fazer alguns “contatos” no centro. Dado o dilema vivido pelo personagem, a falta de gente conhecida o tranquiliza. Afinal, se fossem os de sempre, certamente algum deles, seus vizinhos, teriam ouvido a discussão dele com a mulher de manhã cedo sobre o pagamento do leite. Por isso, embora o bonde esteja lotado, se sente aliviado ao perceber que não conhece ninguém. *O bonde leva uma “outra gente”. Não a que ele está acostumado a ver, às nove ou dez horas, a “sua” hora. “- Melhor, melhor.” Essa falta de “conhecidos” apazigua-o.*<sup>411</sup>

O transporte coletivo é um dos lugares nos quais o sentido do olhar se desenvolve e inquieta. O que provoca no indivíduo essa inquietação é justamente o fato de se deparar com os outros, tendo que ficar às vezes horas cruzando olhares sem pronunciar uma palavra. Muitas vezes, sem saber objetivamente o porquê, desviar o olhar de certas pessoas é muito difícil.<sup>412</sup> Normalmente, são circunstâncias que provocam um incômodo em quem observa e em quem é observado, povoando o indivíduo de reflexões sobre si e os outros.

O bonde continua a sua marcha, parando aqui e ali, entrando pessoas, saindo algumas, e uma dança de lugares quando uma ou outra sai. Já Naziazeno tem um companheiro de banco, à sua esquerda, porque à direita se acha um dos espaldares em que ele se apoia. À sua frente, o outro banco, igual ao seu, está se enchendo também. Um soldado, de pé, as pernas abertas, ampara-se, mais para o fundo, numa das colunas. Toda essa gente se enxerga, se observa. Alguns conversam.<sup>413</sup>

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

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

---

<sup>411</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p. 21.

<sup>412</sup> BENJAMIN, Walter. A Paris do Segundo Império em Baudelaire. In: BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. 1991, p. 67.

<sup>413</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p. 23.

também inspira respeito, aquela cara de olhar moroso, que traduz uma compreensão lenta e firme.<sup>414</sup>

E sente vergonha por seu semblante tão diferente do daquele homem, pesa-lhe nesse momento a sua situação econômica, da qual alguns vizinhos tinham ciência, pois certamente haviam ouvido a ameaça do leiteiro e se não ouviram está estampado em sua cara. Ao observar o passageiro, percebe que seu semblante também pode ser lido como ele faz com o homem a sua frente.

Naziazeno tem medo que lhe *leiam* na cara essa *compreensão* de tudo, essa inteligência das coisas, miserável e aviltante (...), parece que está mentindo em cada palavra verdadeira e angustiante que profere.<sup>415</sup>

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

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

O bonde com sua pobreza é mais nobre do que o luxuoso auto, cúmplice de crimes célebres, perigoso e discreto veículo propício às perigosas concepções da perversidade humana!<sup>416</sup>

### **... as conversas enchem o ar**

No desenvolvimento da sociabilidade a conversação adquire uma importância singular. O conteúdo em si não é o mais importante, mas sim, o contato que torna o vínculo possível.

---

<sup>414</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p. 24.

<sup>415</sup> MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. 1980, p. 24.

<sup>416</sup> PRISCUS, MARCUS. Coisas da rua. "O Pirralho". Nº 137 de 04.04.1914. Acervo da Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: <http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/pirralho/213101> acessado em 01 mar 2016.

E elas se davam à miúde nas paradas e no interior dos bondes. Muitas vezes se estendiam ao motoneiro e ao condutor. Tanto é que foi necessária a colocação de uma plaqueta onde dizia: “O motoneiro é cuidadoso, não conversa em serviço”. E ela vinha acompanhada de outra que indicava as consequências do desrespeito aos procedimentos sentenciando: “prevenir acidentes é dever de todos”. Mesmo com a proibição, não eram incomuns as conversas entre o motoneiro e os passageiros. Relatos como o de uma antiga usuária, lembrando sua época de menina, conta que utilizava a linha Duque em Porto Alegre, cujo bonde ainda era o modelo “gaiola”.

Eu era menina, viajava no “Duque” com minhas tias. Ainda me lembro daquele jeito simples, tranquilo, que se sentia no bonde, funcionários e passageiros se conheciam, conversavam, trocavam receitas de chás caseiros...<sup>417</sup>

*Museu Memória Carris*

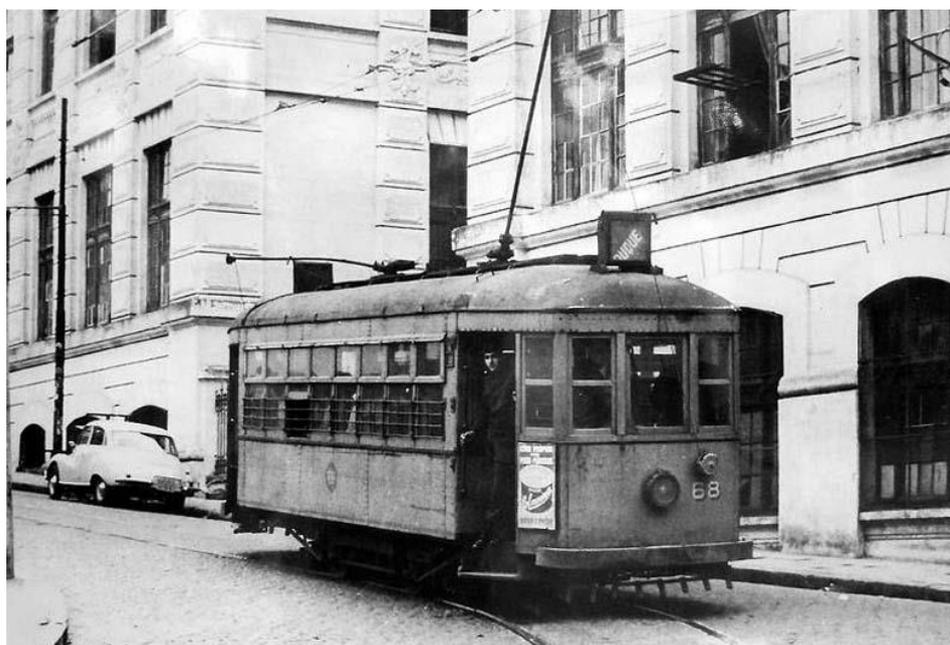


Figura 62. Bonde “gaiola” circula pela Rua Duque de Caxias em Porto Alegre no final da década de 1950, passando em frente ao Colégio Estadual Ernesto Dornelles.

A linha Duque era uma linha curta que fazia um trajeto circular pelo centro de Porto Alegre. O motoneiro costumava parar em frente às casas dos usuários para apanhá-los ou largá-los. As pessoas se conheciam, o motoneiro sabia quem era quem, onde morava,

---

<sup>417</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002, p. 53.

sua rotina, os hábitos... Apesar de ser uma linha que atendia moradores do centro da cidade, o bonde acabava sendo uma extensão da casa, um espaço de relações de proximidade.

“Boa tarde, trouxe um pedaço do meu pão para o senhor.” “Obrigado!”  
“Bom dia, dona Ignácia, melhorou do reumatismo?” “Sim, obrigada! “Seu marido não apareceu ontem, dona Merica.” “É que ele está amolado.”  
Bom dia, o senhor sabe se dona Elvira já foi para o mercado?” “Já foi, ela vai lhe esperar lá.”<sup>418</sup>

Em sua análise sobre o que representaram os bondes no Rio de Janeiro para as mudanças na relação entre a família e a cidade, Araújo<sup>419</sup> observa que, por atender inclusive ao subúrbio, o bonde intensificou a socialização e a interação social das famílias, embora tenha contribuído também para a segregação espacial e residencial conforme foi exposto em capítulo anterior. A autora afirma isso pelo fato de que, embora as viagens de bonde tenham contribuído para quebrar o isolamento tradicional dos setores dominantes, a interação que passa a ocorrer na dinâmica da vida urbana – e o bonde é um dos espaços onde isso ocorre – *invoca uma ilusória permeabilidade das fronteiras de classe.*<sup>420</sup>

Coleção Brascan Cem Anos no Brasil / Acervo IMS

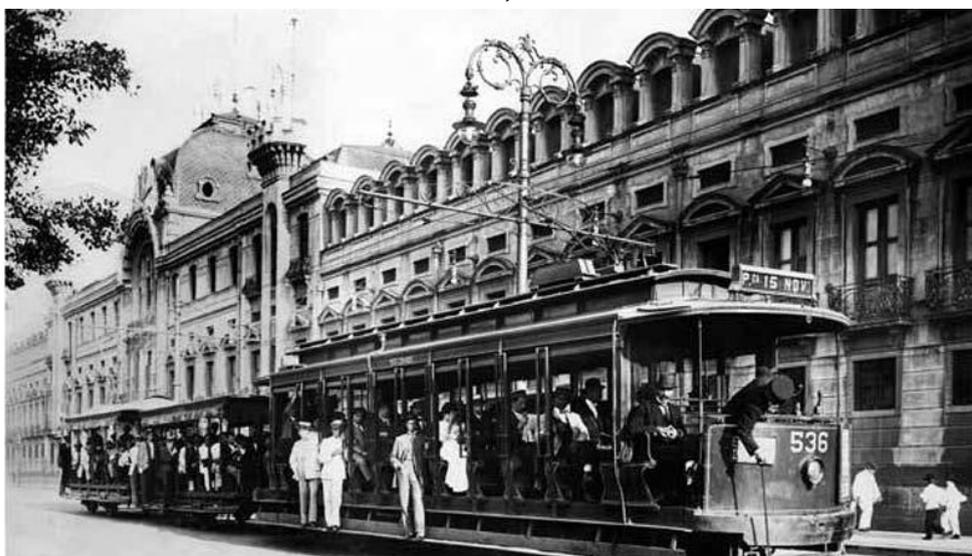


Figura 63. Bonde no Rio de Janeiro 1931

<sup>418</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002, p. 53.

<sup>419</sup> ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer – a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993.

<sup>420</sup> ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer – a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993, p. 285.

Entretanto, do ponto de vista das relações que ocorriam durante as viagens o relato de Araújo sobre as vivências dentro do bonde é interessante para pensar o desenvolvimento da sociabilidade a partir da pluralidade de assuntos que permeavam essa atividade cotidiana.

Reclamava-se da má educação dos cocheiros, motorneiros e cobradores que pareciam estar sempre de mau humor. Elogiava-se a elegância das senhoras, que sentavam no banco de trás para proteger os chapéus e os penteados. Discutia-se sobre a adequação de fumar cigarros ou charutos, protestava-se contra os gracejos dos rapazes galantes que abordavam as mocinhas bonitas e desacompanhadas.<sup>421</sup>

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

O jogo do bicho é que era mais discreto, embora a paixão por ele não fosse menos generalizada: tanto nos bondes, de regresso do trabalho a casa, um dos assuntos principais era qual dos passageiros ganhara no bicho; e porque, em virtude de que tabela ou de que sonho. Quase sempre era em virtude de sonho: em torno da interpretação dos sonhos ou de seus símbolos se prolongavam conversas das quais participavam indivíduos de diferentes classes, raças e profissões, democraticamente reunidos pelo bonde e pela paixão pelo jogo do bicho.<sup>422</sup>

Mais importante que acertar no Jogo do Bicho era a capacidade de interpretar um sonho e descobrir o animal e, por consequência, o número certo. E, assim, ao contar o sonho no bonde o passageiro desvela um pouco de si. Outros, não. Outros trazem ao bonde um dos dons da cidade moderna, o inusitado.

---

<sup>421</sup> ARAÚJO, Rosa Maria Barboza de. *A vocação do prazer – a cidade e a família no Rio de Janeiro republicano*. 1993, p. 294.

<sup>422</sup> FREIRE, Gilberto. *Sociologia do bonde*. 1959. In: STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. 1984, p. 62-63.

## ...a convivência

O contador<sup>423</sup> se agita querendo passar, com o dinheiro dobrado entre os dedos, indo lá no fundo buscar a passagem. Acotovela, pisa nos pés dos incautos e resmunga. De tão cheio, o bonde parece que vai explodir. Todos se apertam, cuidado, vai descer o gordão, prendam a respiração.<sup>424</sup>

De repente um desavisado puxa a corda do marcador de passagens pensando ser a campainha para descer. Tem de aguentar a bronca do cobrador que insiste em cobrar as passagens marcadas por engano.<sup>425</sup>

Nos bondes mais antigos, que ainda possuíam bancos largos onde muitos supunham caber o mundo, um relato de DaMatta nos dá uma ideia do que ocorria:

É claro que os bancos tinham limites para o número de passageiros, mas é igualmente óbvio que tal regra era sistematicamente violada quando, por exemplo, um passageiro via um amigo ou uma amiga, de modo que sempre havia que se espremer um pouco mais ou menos para ceder lugar a mais um. Jovem, cansei, numa Juiz de Fora dos anos 1950, de ser obrigado a diminuir o espaço lateral do meu corpo, que não era muito grande, para dar lugar a algum senhor ou senhora de idade.<sup>426</sup>

Dependendo do sexo e dos atrativos muitos sonhavam em espremer-se num banco de bonde junto a uma bela dama. As paqueras eram inevitáveis dentro dos bondes. Muitos casais se conheceram, se apaixonaram e casaram sob o testemunho dos bondes. Mas também tinha os aproveitadores que se serviam da situação. O colunista Álvaro Sodré publicou em julho de 1922, nas páginas da revista *FonFon*, um artigo com o sugestivo título de “Bolina” tratando desses tipos oportunistas encontrados nos bondes.

tipo paradoxal que a cidade inteira conhece, o tal que só acha lugares vazios nos bancos onde viajam moças e meninas. (...) E enquanto o bonde corre, já uma perninha ameaça um assalto, depois a mão, logo em seguida o joelho, depois tudo... Se ela reage, ele se melindra, protesta e desce para esperar outro bonde e outra vítima. Se ela consente, ele só não se senta no colo porque os outros protestam.<sup>427</sup>

---

<sup>423</sup> O cobrador do bonde era chamado de contador ou condutor, e o condutor, de motorneiro.

<sup>424</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002, p. 18.

<sup>425</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002, p. 18.

<sup>426</sup> DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua* ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. 2010, p. 21.

<sup>427</sup> SODRÉ, Álvaro. 'Os bondes'. Revista *Fon-Fon*, nº29, ano XVI, 1922.

Por outro lado, discretas nos modos e não no olhar, havia naquela época as meninas apelidadas de “maria-bonde”, que esperavam o bonde passar para flertar. Ramos Cotoco, modista cearense, as registrou em versos: “Numa rua onde passa o bonde/ Moça não pode engordar” e continua adiante: “Se o bonde passa está na janela /Se o bonde volta ainda está ela / Namora a todos, é um horror /Aos passageiros, ao condutor”.<sup>428</sup>

O bonde chegou trazendo com ele a possibilidade de experimentar a vida urbana. Ampliou os temas de conversas, os encontros de amigos, os amores, levou alguns a conflitos interiores e exteriores, uniu pessoas e tirou a vida de outras. Se por um lado viajar de bonde carregava o simbolismo da modernidade e fazia o indivíduo experimentar a vida em sociedade, por outro, muitas vezes foi aquele “ninho” que acolheu homens e mulheres, aproximando-os e distanciando-os de casa. Algumas vezes foi a própria casa em si como neste escrito de Telmo Vergara.

O bonde vem vindo longe, lento, ao longo da curva suave do parque. Com a moldura imensa da treva, perfurada pelo quadrado das janelas, ele parece essas cazinhas de papelão, onde se acende vela dentre. E a cazinha vem caminhando, caminhando. Agora fica mais perto. Agora mais ainda. Se ouve o barulho. Os trilhos guincharam. A casa iluminada cresceu. Virou bonde, mesmo.<sup>429</sup>

---

<sup>428</sup> HISTÓRIA DOS BONDES NO BRASIL. Acessado em 28 jan 2016.

<sup>429</sup> VERGARA, Thelmo. *Cadeiras na calçada*. 1936, p. 09.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o olhar voltado para a cultura, este estudo teve como objetivo geral investigar a ampliação das relações de sociabilidade na cidade moderna a partir das viagens de bonde. Para isso buscou-se, primeiro, compreender o papel que este meio de transporte teve como elemento estruturador da cidade para depois analisar as interações sociais que ocorriam em seu interior e discutir a relação indivíduo-espço. O recorte urbano temporal foi a cidade de Porto Alegre, entre 1890 e 1945, no espaço urbano que as linhas de bonde foram aos poucos demarcando. A escolha por este recorte temporal deu-se pela importância que teve este período no processo de modernização da cidade, especialmente na área de transporte, com a organização da circulação viária, a consolidação dos eixos de extensão e a construção de novas vias arteriais.

Considerando as transformações que a modernização impingiu na sociedade do ponto de vista material e econômico, mas também social e cultural, a tese desenvolvida neste estudo foi de que os bondes, enquanto um meio de transporte, contribuíram para a inserção do indivíduo na cidade moderna a partir do desenvolvimento da “habilidade do social”, a sociabilidade na convivência que se estabelecia durante as viagens. A hipótese que norteou o estudo considerou que isto ocorreu pelo fato dos bondes terem representado um espaço de passagem entre a cidade pequena e a cidade grande, o núcleo urbano que começava a se modernizar. Este espaço de passagem está relacionado tanto a questões materiais, como sociais.

O estudo mostrou que os bondes foram um importante elemento de ligação física e social entre o espaço da casa e seu entorno imediato, os arrabaldes onde o indivíduo desenvolvia relações de proximidade com seus vizinhos ou conhecidos, e o centro da cidade, que no período estudado passava por intensas e diversas transformações, transformando aos poucos num lugar de maior fluxo de pessoas e veículos, ampliando a possibilidade de encontros entre desconhecidos, a multidão. Muitas vezes a casa não

estava situada necessariamente numa área longe do centro, mas os bondes também integraram áreas situadas junto ao núcleo urbano – como, por exemplo, a região da Rua Pantaleão Telles que, mesmo adjacente próxima, possuía características urbanísticas e socioculturais diferentes do centro da cidade propriamente dito.

Como forma de comprovar a hipótese apresentada e dar sustentação à tese, buscou-se também compreender, a partir do estudo da evolução urbana de Porto Alegre, o papel que os bondes tiveram como elementos estruturadores da cidade. Uma das conclusões é que do ponto de vista físico, os bondes contribuíram para a integração dos diferentes espaços da cidade ampliando a mobilidade das pessoas que moravam em locais afastados do centro. Essa passagem de um local ao outro possibilitou a experimentação de novas e ampliadas formas de contato características de uma cidade que aos poucos estava se transformando, contribuindo para uma mobilização individual na perspectiva desenvolvida por Robert Park. Na reconstrução da viagem ao Arraial Menino Deus, realizada pelos personagens do livro *Estrychinina*, foi possível demonstrar, por exemplo, como na passagem de um local ao outro o indivíduo experimentava novas formas de contato ou de interações com o exterior, percebendo os diferentes espaços da cidade.

Nos relatos dos viajantes que estiveram em Porto Alegre no período estudado e na literatura da época também foi possível perceber como foi construído um sentido da sociabilidade a partir do imaginário social. As conversações, as diferentes formas de interação, mas também o constrangimento pela presença do outro, estão presentes nesses escritos caracterizando as relações sociais que ocorriam durante as viagens de bonde. O estudo mostrou que muitas vezes a proximidade física veio acompanhada de um distanciamento, uma atitude de reserva por parte do indivíduo, como forma de preservar-se daquele contato que o perturbava, por deixá-lo exposto. Isto pode ser observado nas representações presentes no romance *Os Ratos*, mas não apenas, as situações vividas pelo professor Clarimundo, personagem de *Caminhos Cruzados*, também expressam esse sentimento, bem como alguns relatos de passageiros que realizaram as viagens na época.

Provavelmente o sentimento de proximidade física e distanciamento psíquico também ocorre atualmente nas viagens de ônibus, provocando em alguma medida o indivíduo ao desenvolvimento de relações de sociabilidade. Apesar disso, também pode ser observado que existe, não apenas no transporte coletivo, mas em várias circunstâncias sociais, uma espécie de barreira provocada pelo uso de aparelhos tecnológicos que limitam muitas vezes o desenvolvimento dessas relações.

Outra questão que o estudo demonstrou foi que enquanto espaço de passagem, os bondes estiveram presentes no imaginário social como um lugar no qual, apesar da ocorrência de acidentes, estava presente um sentimento de segurança em relação a esse transporte, em parte pelas suas características - principalmente quando ainda puxados a burros em que a velocidade era menor-, mas também pelo fato de muitas vezes as pessoas encontrarem conhecidos durante as viagens. O encontro entre passageiros habituais, alguns, inclusive vizinhos, o fato de conhecer o motoneiro e o condutor, e estes em algumas linhas conhecerem os passageiros e suas necessidades, inclusive econômicas, sabendo muitas vezes detalhes da vida das pessoas, como foi mostrado pelos relatos apresentados, tudo isso contribuía para que o indivíduo se sentisse mais seguro e pudesse olhar para o exterior, observar as mudanças no espaço físico, as transformações pelas quais a cidade passava, trocar ideias sobre aspectos da cultura, dos hábitos etc. que se modificavam.

Ainda em relação aos aspectos da convivência talvez o principal “achado” do estudo tenha sido o fato de que a proximidade física, traduzida nas conversas, nas trocas de olhares, nos flertes, nas confusões e atropelos dentro dos vagões, nas discussões inclusive, contribuiu efetivamente para o desenvolvimento da sociabilidade, no sentido desenvolvido por Simmel, da importância de um processo de individualização. Os relatos apresentados mostram como em determinadas circunstâncias que os passageiros sentiam-se pouco à vontade no meio de tantas pessoas, acabavam adotando uma atitude mais reservada, quase não querendo ser percebido, como no caso de Naziazeno, personagem de Os Ratos. Quando ocorre este tipo de atitude, o indivíduo volta-se para dentro, o incômodo provocado pelos olhares concretos ou imaginados dos outros passageiros provoca nele a necessidade de pensar sobre si, e ao fazer este movimento, se

desenvolve como indivíduo e ser social. Isto demonstra que os bondes tiveram uma importância para além da questão econômica e material, sendo também um espaço em que podia haver um desenvolvimento social.

Os bondes atravessaram a cidade e as diversas formas de sociabilidade, das classes médias e baixas, da encosta da planície à cidade baixa, do declive ao aclave da cidade. Reforçaram a estruturação do meio urbano e forjaram a estruturação do indivíduo na cidade moderna. Assim como os bondes, o transporte coletivo atualmente além de integrar espaços físicos, do ponto de vista social também pode ser um espaço no qual é possível a ampliação do contato físico e social entre as pessoas. Quando isto ocorre, o transporte cumpre um papel importantíssimo na sociedade que é o de ser um elemento que provoca ao exercício das relações democráticas, uma vez que, durante as viagens, indivíduos de diferentes extratos econômicos e sociais, raça, etnia, religião, cultura, ficam em condições de igualdade.

Entende-se que ao longo deste estudo buscou-se construir uma argumentação, baseada nas fontes pesquisadas, sobre como a partir dos meios de transporte o desenvolvimento da sociabilidade, esse exercício social cotidiano, dimensão da convivência humana importante para o processo de individualização, contribuiu e poderia atualmente contribuir para um aspecto da modernidade brasileira, ainda inconclusa, que é o da transformação de uma sociedade pessoalista para uma individualista, na acepção moderna do termo, baseada nos princípios da universalidade, da individualidade e da autonomia na circulação viária e no transporte.

Estudar o desenvolvimento da sociabilidade a partir das viagens de bondes foi importante, não apenas para compreender o lugar que ocuparam os bondes na cidade moderna, mas também e, principalmente, como forma de valorizar o papel do transporte coletivo atualmente, como um espaço que pode ser ampliado na sua finalidade e qualificado na sua forma. Quando ocorrem as relações de sociabilidade, o indivíduo se expande, se auto-reconhece e cria as possibilidades para desenvolver uma postura ética em relação à sociedade. Entende-se que ao demonstrar que os bondes em sua época contribuíram, não apenas do ponto de vista do desenvolvimento material das cidades,

mas também como espaço social, é uma forma de destacar a importância do transporte coletivo no desenvolvimento humano hoje.

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

Por último, entende-se que é importante ampliar os estudos sobre a dimensão social do transporte coletivo no Brasil atualmente, inclusive com a realização de pesquisas junto aos usuários para compreender seus sentimentos em relação às questões da convivência no coletivo e a relação com os espaços da cidade. Isto pode contribuir para compreender melhor tanto as dinâmicas das relações sociais nas cidades contemporâneas, como para ampliar a visão sobre o potencial deste modo de transporte como espaço de desenvolvimento de sociabilidades públicas, do exercício cotidiano da sociabilidade, um espaço em que o indivíduo, numa relação de alteridade, possa reconhecer o outro, reconhecendo-se parte da sociedade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS – ÍNDICE GERAL

ALEXANDER, Christopher. A City is not a Tree. In: *Architectural Forum*, vol. 122, nº 1, abril 1965, pp. 58-62 (parte I); vol. 122, nº 2, maio 1965, pp. 58-62 (parte II).

Almanak do Rio Grande do Sul. Livramento: Livraria Americana, 1897.

APPEL, Carlos Jorge; SCLIAR, Moacyr et al. *Porto Alegre ontem e hoje*. Porto Alegre: Editora Movimento, 1971.

ARAUJO, F. G. B. e HAESBAERTH, R. *Identidades e territórios: questões e olhares contemporâneos*. Rio de Janeiro: Access, 2007.

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

ASSIS, Machado de. *As instruções*. In: *Nosso Século. 1900-1910. 1980*, vol. I. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/bonded.htm>. Acessado em: 29 fev. 2016.

BAKOS, Margaret M. Decorando a sala de visitas: Porto Alegre na virada do século 19. In: *Porto Alegre na virada do século 19: cultura e sociedade*. Colab. Cláudia Mauch...[et. al.]. Porto Alegre/Canoas/São Leopoldo: Ed. Universidade/UFRGS/Ed. ULBRA/ E. UNISINOS, 1994.

BANVILLE, Theodore de *apud* BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BAUDELAIRE, Charles. A viagem. In: O' HARA, J. D. *Poesia*. Lisboa: Editorial Verbo, 1978.

BAUDELAIRE, Charles. *Sobre a modernidade: o pintor da vida moderna*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire – um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1989 (Obras escolhidas v. III).

BENJAMIN, Walter. A Paris do Segundo Império em Baudelaire. In: BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. 1991,

- BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. São Paulo: Editora Ática, 1991.
- BERGER, Peter; LUCKMANN, Thomas. *A construção social da realidade: tratado de sociologia do conhecimento*. 35ª ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2013.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- BERND, Zilá (org.). *Porto Alegre – memória escrita*. Porto Alegre: UE, 1998.
- BOUFLEUER, J. P. *Pedagogia da Ação Comunicativa*. Ijuí: Editora Unijuí, 2001.
- BOURDIEU, Pierre; CHARTIER, Roger. *O sociólogo e o historiador*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2012.
- BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a história*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1978.
- BRESCIANI, Maria Stella. Cidade, cidadania e imaginário. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy (Org.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.
- BRESCIANI, Maria Stella. A Cidade das Multidões, a cidade aterrorizada. In: *Olhares sobre a cidade*. PECHMAN, Robert Moses (org.). Editora UFRJ, 1994.
- BRESCIANI, Maria Stella. A Cidade: Objeto de Estudo e Experiência Vivenciada. Estudos Urbanos e Regionais. Vol.6, n.2, Nov.2004.
- BUCELLI, Vitorio. Um viaggio a Rio Grande Del Sud. Milano. Officine Cromo-Tipografiche L. F. Pallestrini & C., 1906. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.
- BURKE, Peter. *O que é História Cultural?* Rio de Janeiro: Zahar, 2008. CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. CARRIS. *120 anos*. Porto Alegre: Carris/ Secretaria Municipal da Cultura, 1992.
- CARRIS. *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. Porto Alegre: Secretaria Municipal da Cultura, 2002.

CRUZ, Cláudio. *Literatura e Cidade Moderna: Porto Alegre 1935*. Porto Alegre: EDIPUCRS: IEL, 1994.

CUCHE, Denys. *A noção de cultura nas Ciências Sociais*. Bauru: EDUSC, 1999.

DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábu*a ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DENATRAN. *Anuário estatístico 2013*. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota2013.htm>. Acessado em 27 março 2014.

DIAS, Arthur. *Il Brasile attuale: informazioni geografiche, politiche e commerciali. Impressioni di viaggio, dati e descrizioni delle principali città brasiliane, uomini e cose di attualità, statistiche e prospetti grafici*. Nivelle: Stampa Lanneau & Despret, 1907. Fragmento traduzido por Olavo José Bortolotto. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

DURKHEIM, Émile. *As regras do método sociológico*. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

FERNAND, Braudel. *Escritos sobre a história*. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2014,

FORTINI, Archymedes. *Histórias da nossa história: Porto Alegre entre 1900 à 1965 – como era diferente!* Porto Alegre: Editora Grafipel, 1966.

FORTUNA, C. *Narrativas sobre a metrópole centenária: Simmel, Hessel e Seabrook*. Cadernos Metrópoles. V. 13, n.26, jul/dez, 2011, p. 383.

FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia Histórico*. 1º edição. Porto Alegre: Editora da Universidade – UFRGS, 1988.

FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre ano a ano: cronologia histórica: 1732 -1950*. 2ª edição. Porto Alegre: Letra & Vida: Editor da Cidade, 2013.

FRANCO, Sérgio da Costa. *A velha Porto Alegre: crônicas e ensaios*. 2ª edição, Porto Alegre: Edigal, 2015.

FREIRE, Gilberto. *Sociologia do bonde*. 1959. In: STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. EBTU. Brasília, DF: Editora Pini, 1984, p. 62.

FREIRE, Gilberto. Apud: DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábu*a ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

FREITAG, Bárbara. *Itinerários de Antígona. A questão da moralidade*. Campinas, SP: Papirus Editora, 1992.

FREITAG, Bárbara. *Teorias da cidade*. Campinas, SP, Papirus, 2006.

FREITAS, Décio. *O homem que inventou a ditadura no Brasil*. Porto Alegre: Sulina, 1999.

FREUD, Sigmund. O Moisés de Michelângelo (1914) apud GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. *Sociabilidade urbana*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2007.

GANS, Magda Roswita. *Presença teuta em Porto Alegre no século XIX (1850 -1889)*. Porto Alegre: Editora da UFRGS/ANPUH/RS, 2004.

GARCIA, Eliana R. *Pelos trilhos: histórias da Vila Ferroviária de Porto Alegre*. Porto Alegre: Secretaria Municipal da Cultura, 2009.

GEERTZ, Clifford. *O saber local: novos ensaios em antropologia interpretativista*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1997.

GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GIDDENS, Anthony. *Sociologia: uma breve, porém crítica introdução*. Rio de Janeiro: Zahar, 1984.

GRAWUNDER, Maria Zenilda. Angústia da época. In: MASSINA, Léa; APPEL, Myrna Bier (Org.). *A Geração de 30 no Rio grande do Sul*. Literatura e artes plásticas. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2000.

GUIMARAENS, Rafael. *Tragédia da Rua da Praia: uma história de sangue, jornal e cinema*. Porto Alegre: Libretos, 2009. 2º edição.

GUIMARÃES, Josué. *A Porto Alegre de Érico*. Porto Alegre – Rio de Janeiro: Editora Globo, 1984.

HABERMAS, Jürgen. *Mudança estrutural da Esfera Pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

HABERMAS, Jürgen. *Nuestro breve siglo*. Disponível em: <http://www.nexos.com.mx/?p=8965> Acessado em: 5 maio 2011.

HARVEY, David. *Paris: capital da modernidade*. 1. Ed. São Paulo, Boitempo, 2015, p. 34.

HETTNER, Alfred. *Die Städtedëssüdlichsten Brasiliens*. In: *Unsere Zeit*. Leipzig, 1891, Bd II. Fragmento traduzido por Hardy Bathelt. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

HOGGART, R. *As utilizações da cultura*. Editorial Presença, 1973.

HOLANDA, Frederico de (org.) *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo, ProEditores, 2003.

HUYER, André. *A ferrovia do Riacho: do sanitarismo à modernização de Porto Alegre*. Porto Alegre: Evangraf, 2015.

IPEA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras – Relatório Executivo – Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006*.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

Jornal “A Federação”, de 11/03/1908. In: CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. Porto Alegre: Secretaria Municipal da Cultura, 2002.

Jornal “O Independente”, de 01/03/1900. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

Jornal O Independente, 02/12/1916. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LLOYD, Reginald. *Impressões do Brasil no Seculo Vinte*. Inglaterra: Lloyd's Greater Britain Publishing Company, 1913.

LOBATO CORREA, Roberto. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1999.

LOREDANO, Cássio. *O bonde e a linha: um perfil de J. Carlos*. São Paulo: Capivara, 2002.

LYON, Max. Description de l'État de Rio Grande do Sul (Brésil). In: Comptes-Rendus des Séances de La Société de Géographie de France. Paris, 1891, n. 18, PP. 515-525. Fragmento traduzido por Sérgio da Costa Franco. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941. Santa Maria: Anatterra, 2004.

MACHADO, Dyonélio. Os Ratos. São Paulo: Ática, 1980.

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

MACEDO, Francisco Riopardense de. *Porto Alegre: aspectos culturais*. Porto Alegre: SMEC, 1982.

MARTINS, Cyro. Um menino vai para o colégio (1943). In: BERND, Zilá (org.) Porto Alegre – memória escrita. Porto Alegre: UE, 1998.

MARTINS, Cyro. Regionalismo, Modernismo e o surgimento do Romance de 30. In: MASSINA, Léa; APPEL, Myrna Bier (Org.) *A Geração de 30 no Rio grande do Sul*. Literatura e artes plásticas. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2000.

MARTINS, José de Souza. *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. 3. Ed. 2ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2013.

MASSINA, Léa; APPEL, Myrna Bier (Org.) *A Geração de 30 no Rio grande do Sul*. Literatura e artes plásticas. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2000.

Memória Visual de Porto Alegre 1880 – 1960. 2ª edição, Porto Alegre: Palotti, 2008.

MEYER, Augusto. Na Praça da Matriz. In: APPEL, Carlos Jorge; SCLIAR, Moacyr et al. *Porto Alegre ontem e hoje*. Porto Alegre: Editora Movimento, 1971.

MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

MORICONI, Ubaldo A. Nel Paese de' Macacchi. Torino: Roux Frassati e C Editori, 1897, 517 p. Fragmento traduzido por Olavo José Bortolotto. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

- MOURA, Reynaldo. A ronda dos anjos sensuais. 1935. In: CRUZ, Cláudio. *Literatura e Cidade Moderna: Porto Alegre 1935*. Porto Alegre: EDIPUCRS: IEL, 1994.
- OVADIA, Maurício. Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo. Porto Alegre: SMT, 1976.
- ORY, D. T.; MOKHTARIAN, P. L. When is getting there half the fun? Modeling the liking for travel. In *Transportation Research Part A* 39, 2005, 97-123.
- PARK, Robert. *A Cidade*. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 3 ed., Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.
- PECHMAN, Robert Moses. Na selva das cidades, um *blasé* e três *voyeurs* – Simmel, Hopper, Hitchcock e Vettriano. In: PECHMAN, Robert Moses (Org.) *A pretexto de Simmel: cultura e subjetividade na metrópole contemporânea*. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano*. In *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol. 8, nº 16, 1995, p. 279-290.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. A cidade maldita. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy. Organizadoras. *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*. Porto Alegre: Editora da UFRGS; Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1991.
- PILAGALLO, O; DIWAN, Pietra. *Transportes: a história dos nossos caminhos*. São Paulo: Folha de São Paulo, 2012.
- POLANYI, K. *A grande transformação*. Rio de Janeiro: Campus, 2000.
- PORTO ALEGRE, Achylles. *História Popular de Porto Alegre*. EU/Porto Alegre, 1994.
- PRISCUS, MARCUS. Coisas da rua. “O Pirralho”. nº 137 de 04.04.1914. Acervo da Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: <http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/pirralho/213101> acessado em 01 mar 2016.

RIBEIRO, Luís César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. Da cidade à nação – gênese e evolução do urbanismo no Brasil. In: Luís César de Queiroz RIBEIRO e Roberto PECHMAN (org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

RICOEUR, Paul. *Tempo e Narrativa 1*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2010.

RICOEUR, Paul. *Tempo e Narrativa 3*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2010.

RIO, João do. *A alma encantadora das ruas: crônicas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

RODRIGUES, Juciara. *500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem*. Curitiba: ABDETRAN, 2000.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

ROUANET, Sérgio Paulo. *Mal-estar na modernidade: ensaios*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

RUSCHEL, Nilo apud STEYER, Fábio Augusto. *Cinema, imprensa e sociedade em Porto Alegre (1896-1930)*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001.

SANHUDO, Ary Veiga. *Porto Alegre: Crônicas da minha cidade*. Porto Alegre: Editora Movimento: IEL, 1975.

SANTOS DUMONT, Alberto. *Os Meus Balões - Traduzido por A. de Miranda Bastos*. Brasília, Fundação Rondon, 1986.

SANTUCCI, Natália de Noronha. *Memórias apagadas - os velódromos esquecidos de Porto Alegre*. Anais do 1º Colóquio Internacional de História Cultural da Cidade. Porto Alegre, 2015.

SÁVIO, Marco A. C. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC, 2002.

SCHANZ, Moritz. *Quer Durch SÜd-Amerika: Reiseskissenausdem Jahre 1890; Rio Grande do Sul, Montevideo, Argentinien, Paraguay, Anden-Uebergang, Chile*. Hamburg: W. MaukeSöhne, 1891. Fragmento traduzido por Hardy Bathelt. In: NOAL FILHO, Valter

Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

SCHWARZ, Bernhard. Zum 75 Jährigen Jubiläum der Deutschen Besiedelung Südbraziens. Eine Rundfahrt Durch die Provinz Rio Grande do Sul. Von Dr. Bernhard Schwarz, 1901. Fragmento traduzido por Harald e Rosani Umbach. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

SENNETT, Richard. *Carne e pedra – o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: BestBolso, 2008.

SENNETT, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2014.

SERPA, A. *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2007.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 3 ed., Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

SIMMEL, Georg. O dinheiro na cultura moderna (1896). In: SOUZA, Jessé e ÖELZE, Berthold. *Simmel e a modernidade*. Brasília: UnB. 1998. p. 23-40.

SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

SIMMEL, Georg. Mélanges de philosophie relativiste. Contribution à la culture philosophique. Paris, 1912. p.26-27. Apud BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. São Paulo: Editora Ática 1991.

SILVA, Cinara Santos da; MACHADO, João Timótheo Esmerio. *Memória Carris: Crônica de uma história partilhada com Porto Alegre*. Porto Alegre: PMPA, 1999.

SODRÉ, Álvaro. 'Os bondes'. Revista Fon-Fon, nº29, ano XVI, 1922.

SOUZA, Célia Ferraz de. Construindo o espaço da representação: ou o urbanismo de representação. In: SOUZA, Célia Ferraz de. PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. 1º ed. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.

SOUZA, Célia Ferraz de; ALMEIDA, Maria Soares de. *Modernidade e autoritarismo: Urbanismo em tempos ditatoriais: Porto Alegre, 1937-1945*. In: REZENDE, Vera F. (org.); FERNANDES, Ana et al. Niterói: Editora da UFF; Intertexto, 2012.

SOUZA, Célia Ferraz de; DAMÁSIO, Cláudia Pilla. *Os primórdios do urbanismo moderno: Porto Alegre na Administração Otávio Rocha*. In: PANIZZI, Wrana M.; ROVATTI, João F. *Estudos Urbanos – Porto Alegre e seu Planejamento*. Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS, 1993.

SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2º ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

SOUZA, Célia Ferraz de. PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

SOUZA, Célia Ferraz de; STEIGLEDER, Clara Natalia. *Retomando Marshall Berman e a questão da modernidade e da modernização das cidades*. In: PEIXOTO, Elane Ribeiro; DERNTL, Maria Fernanda; PALAZZO, Pedro Paulo; TREVISAN, Ricardo (Orgs.) *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Brasília, DF: Universidade Brasília- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014.

SPALDING, Walter. *Pequena história de Porto Alegre*. Porto Alegre: Editora Sulina, 1967.

STEIGLEDER, C. N.; NEVES, Clarissa E. B. *A modernidade em Porto Alegre: um olhar a partir de um crime*. XIV Encontro Regional da ANPUH – Rio Memória e Patrimônio, 2010.

STEIGLEDER, C. N. *Trânsito e pedestres: representações sociais, segregação urbana e conflitos no uso do espaço de circulação*. Dissertação de mestrado. UFRGS, 2011.

STEYER, Fábio Augusto. *Cinema, imprensa e sociedade em Porto Alegre (1896-1930)*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001.

STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. EBTU. Brasília, DF: Editora Pini, 1984.

TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 1997.

THOMPSON, E.P. *Costumbres en común*. Barcelona: Mondadori, 1995.

TRANCOSO, Felício. Memorial de um passageiro de bonde. O Estado de São Paulo, 09.09.1927. In: STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. EBTU. Brasília, DF: Editora Pini, 1984.

UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur; Edvaldo PEREIRA PAIVA. *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*. Porto Alegre: mimeo. 1938 -> “Introdução”, “I – A evolução da cidade de Porto Alegre”, “II – As linhas gerais do plano diretor”, “III – O plano de avenidas”, pp. 1-86.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *O que é trânsito*. 3ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1998.

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

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos*. São Paulo: Annablume Editora, 2006.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente*. Barueri, SP: Manole, 2013.

VASQUEZ, Pedro (org.). *Os caminhos do trem: origens*. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

VERGARA, Thelmo. *Cadeiras na calçada*. São Paulo: Livraria José Olympio, 1936.

VERLAINE, Paul apud BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

VERÍSSIMO, Érico. *Caminhos Cruzados*, ensaio introdutório de Mozart Pereira Soares. 16ª Ed. Porto Alegre: Globo, 1978.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: C. DÉAK e S. SCHIFFER (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo, EDUSP/FUPAN, 1999.

VIRILIO, Paul. *A arte do motor*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

WEBER, Max. Conceito e categorias da cidade. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 3 ed., Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

WEBER, Max. *Sociologia*. Organizador: Gabriel Cohn. São Paulo: Ática, 1982.

WRIGHT, Charles Leslie. *O que é transporte urbano*. São Paulo: Círculo do Livro, Volume 26, [197-?].

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS POR TEMAS PESQUISADOS

### IMAGINÁRIO URBANO E REPRESENTAÇÕES SOCIAIS

BERGER, Peter; LUCKMANN, Thomas. *A construção social da realidade: tratado de sociologia do conhecimento*. 35ª ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2013.

BRESCIANI, Maria Stella. *Cidade, cidadania e imaginário*. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy. Organizadoras. *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

DURKHEIM, Émile. *As regras do método sociológico*. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

RODRIGUES, José Albertino. *Émile Durkheim: Sociologia*. 2.ed., São Paulo: Ática, 1981.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Muito além do espaço: por uma história cultural do urbano*. In *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro, vol. 8, nº 16, 1995, p. 279-290.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *A cidade maldita*. In: SOUZA, Célia Ferraz de; PESAVENTO, Sandra Jatahy. Organizadoras. *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

SOUZA, Célia Ferraz de. PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

STEIGLEDER, C. N.; NEVES, Clarissa E. B. *A modernidade em Porto Alegre: um olhar a partir de um crime*. XIV Encontro Regional da ANPUH – Rio Memória e Patrimônio, 2010.

### MODERNIDADE E RACIONALIDADE

ARAUJO, F. G. B. e HAESBAERTH, R. *Identidades e territórios: questões e olhares contemporâneos*. Rio de Janeiro: Access, 2007.

BANVILLE, Theodore de. apud BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BAUDELAIRE, Charles. A viagem. In: O' HARA, J. D. *Poesia*. Lisboa: Editorial Verbo, 1978.

BAUDELAIRE, Charles. *Sobre a modernidade: o pintor da vida moderna*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

BENJAMIN, Walter. *Charles Baudelaire – um lírico no auge do capitalismo*. São Paulo: Brasiliense, 1989 (Obras escolhidas v. III).

BENJAMIN, Walter. A Paris do Segundo Império em Baudelaire. In: BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. 1991,

BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. São Paulo: Editora Ática, 1991.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

HARVEY, David. *Paris: capital da modernidade*. 1. Ed. São Paulo, Boitempo, 2015, p. 34.

HOGGART, R. *As utilizações da cultura*. Editorial Presença, 1973.

LEFEBVRE, Henri. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Editora Ática, 1991.

POLANYI, K. *A grande transformação*. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

ROUANET, Sérgio Paulo. *Mal-estar na modernidade: ensaios*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SÁVIO, Marco A. C. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: EDUC, 2002.

SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. Rio de Janeiro: Editora Record, 2014.

SOUZA, Célia Ferraz de; Steigleder, Clara Natalia. Retomando Marshall Berman e a questão da modernidade e da modernização das cidades. In: PEIXOTO, Elaine Ribeiro; DERNTL, Maria Fernanda; PALAZZO, Pedro Paulo; TREVISAN, Ricardo (Orgs.) *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do*

Urbanismo. Brasília, DF: Universidade Brasília- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014.

THOMPSON, E. P. *Costumbres en común*. Barcelona: Mondadori, 1995.

VERLAINE, Paul apud BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

VIRILIO, Paul. *A arte do motor*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

## **PLANEJAMENTO URBANO E CIDADES BRASILEIRAS**

ALEXANDER, Christopher. A City is not a Tree. In: *ArchitecturalForum*, vol. 122, nº 1, abril 1965, pp. 58-62 (parte I); vol. 122, nº 2, maio 1965, pp. 58-62 (parte II).

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

BRESCIANI, M. Stella. A Cidade das Multidões, a cidade aterrorizada. In: *Olhares sobre a cidade*. PECHMAN, Robert Moses (org.). Editora UFRJ, 1994.

BRESCIANI, M. Stella. *A Cidade: Objeto de Estudo e Experiência Vivenciada*. Estudos Urbanos e Regionais. Vol.6, n.2, Nov.2004.

BRITO, Marilza Elizardo (coord.). *A vida cotidiana no Brasil nacional: a energia elétrica e a sociedade brasileira (1930-1970)*. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2003.

FREITAG, Bárbara. *Teorias da cidade*. Campinas, SP, Papirus, 2006.

HOLANDA, Frederico de (org.) 2003. *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo, ProEditores.

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LOBATO CORREA, Roberto. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1999.

PARK, Robert. *A Cidade*. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 3 ed., Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória, História e Cidade: Lugares no Tempo, Momentos no Espaço*. Revista ArtCultura, ano 4, n. 4. p. 23-35, jun. 2002.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

RIBEIRO, Luís César de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lúcio. *Da cidade à nação – gênese e evolução do urbanismo no Brasil*. In: Luís César de Queiroz RIBEIRO e Roberto PECHMAN (org.). *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

RIO, João do. *A alma encantadora das ruas: crônicas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

SERPA, A. *O espaço público na cidade contemporânea*. São Paulo: Contexto, 2007.

SOUZA, Célia Ferraz de. *Construindo o espaço da representação: ou o urbanismo de representação*. In: SOUZA, Célia Ferraz de. PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs.). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

SOUZA, Célia Ferraz de; ALMEIDA, Maria Soares de. *Modernidade e autoritarismo: Urbanismo em tempos ditatoriais: Porto Alegre, 1937-1945*. In: REZENDE, Vera F. (org.); FERNANDES, Ana et al. Niterói: Editora da UFF; Intertexto, 2012.

VILLAÇA, Flávio. *Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*. In: C. DÉAK e S. SCHIFFER (org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo, EDUSP/FUPAN, 1999.

## **PORTO ALEGRE**

Almanak do Rio Grande do Sul. Livramento: Livraria Americana, 1897.

APPEL, Carlos Jorge; SCLIAR, Moacyr et al. *Porto Alegre ontem e hoje*. Porto Alegre: Editora Movimento, 1971.

BAKOS, Margaret M. Decorando a sala de visitas: Porto Alegre na virada do século 19. In: *Porto Alegre na virada do século 19: cultura e sociedade*. Colab. Cláudia Mauch...[et. al.]. Porto Alegre/Canoas/São Leopoldo: Ed. Universidade/UFRGS/Ed. ULBRA/ E. UNISINOS, 1994.

BERND, Zilá (org.). *Porto Alegre – memória escrita*. Porto Alegre: UE, 1998.

BUCELLI, Vitorio. Um viaggio a Rio Grande Del Sud. Milano. Officine Cromo-Tipografiche L. F. Pallestrini & C., 1906. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

CRUZ, Cláudio. *Literatura e Cidade Moderna: Porto Alegre 1935*. Porto Alegre: EDIPUCRS: IEL, 1994.

FORTINI, Archymedes. *Histórias da nossa história: Porto Alegre entre 1900 à 1965 – como era diferente!* Porto Alegre: Editora Grafipel, 1966.

FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre: guia Histórico*. 1º edição. Porto Alegre: Editora da Universidade – UFRGS, 1988.

FRANCO, Sérgio da Costa. *Porto Alegre ano a ano: cronologia histórica: 1732 -1950*. 2ª edição. Porto Alegre: Letra & Vida: Editor da Cidade, 2013.

FRANCO, Sérgio da Costa. *A velha Porto Alegre: crônicas e ensaios*. 2ª edição, Porto Alegre: Edigal, 2015.

FREITAS, Décio. *O homem que inventou a ditadura no Brasil*. Porto Alegre: Sulina, 1999.

GANS, Magda Roswita. *Presença teuta em Porto Alegre no século XIX (1850 -1889)*. Porto Alegre: Editora da UFRGS/ANPUH/RS, 2004.

GUIMARÃES, Josué. *A Porto Alegre de Érico*. Porto Alegre – Rio de Janeiro: Editora Globo, 1984.

GUIMARAENS, Rafael. *Tragédia da Rua da Praia: uma história de sangue, jornal e cinema*. Porto Alegre: Libretos, 2009. 2º edição.

HETTNER, Alfred. Die Städte des südlichsten Brasiliens. In: *Unsere Zeit*. Leipzig, 1891, Bd II. Fragmento traduzido por Hardy Bathelt. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

HUYER, André. *A ferrovia do Riacho: do sanitário à modernização de Porto Alegre*. Porto Alegre: Evangraf, 2015.

Jornal “A Federação”, de 11/03/1908. In: CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. Porto Alegre: Secretaria Municipal da Cultura, 2002.

Jornal “O Independente”, de 01/03/1900. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

Jornal “O Independente”, de 02/12/1916. In: PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O espetáculo da rua*. 2ª ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008.

LYON, Max. Description de l’État de Rio Grande do Sul (Brésil). In: Comptes-Rendus des Séances de La Société de Géographie de France. Paris, 1891, n. 18, PP. 515-525. Fragmento traduzido por Sérgio da Costa Franco. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anaterria, 2004.

MACHADO, Dyonélio. *Os Ratos*. São Paulo: Ática, 1980.

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

MACEDO, Francisco Riopardense de *Porto Alegre: aspectos culturais*. Porto Alegre: SMEC, 1982.

MARTINS, Cyro. Um menino vai para o colégio (1943). In: BERND, Zilá (org.) *Porto Alegre – memória escrita*. Porto Alegre: UE, 1998.

MARTINS, Cyro. Regionalismo, Modernismo e o surgimento do Romance de 30. In: MASSINA, Léa; APPEL, Myrna Bier (Org.) *A Geração de 30 no Rio grande do Sul*. Literatura e artes plásticas. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2000.

Memória Visual de Porto Alegre 1880 – 1960. 2ª edição, Porto Alegre: Palolotti, 2008.

MEYER, Augusto. Na Praça da Matriz. In: APPEL, Carlos Jorge; SCLIAR, Moacyr et al. *Porto Alegre ontem e hoje*. Porto Alegre: Editora Movimento, 1971.

MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre – Urbanização e Modernidade: a construção social do espaço urbano*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

MORICONI, Ubaldo A. *Nel Paese de' Macacchi*. Torino: Roux Frassati e C Editori, 1897, 517 p. Fragmento traduzido por Olavo José Bortolotto. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

MOURA, Reynaldo. *A ronda dos anjos sensuais*. 1935. In: CRUZ, Cláudio. *Literatura e Cidade Moderna: Porto Alegre 1935*. Porto Alegre: EDIPUCRS: IEL, 1994.

OVADIA, Maurício. *Cento e onze anos de transporte – do bonde de mulas ao transporte seletivo*. Porto Alegre: SMT, 1976.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória Porto Alegre: espaços e vivências*. Porto Alegre: Editora da UFRGS; Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1991.

PORTO ALEGRE, Achylles. *História Popular de Porto Alegre*. EU/Porto Alegre, 1994.

RUSCHEL, Nilo apud STEYER, Fábio Augusto. *Cinema, imprensa e sociedade em Porto Alegre (1896-1930)*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001.

SANHUDO, Ary Veiga. *Porto Alegre: Crônicas da minha cidade*. Porto Alegre: Editora Movimento: IEL, 1975.

SANTUCCI, Natália de Noronha. *Memórias apagadas - os velódromos esquecidos de Porto Alegre*. Anais do 1º Colóquio Internacional de História Cultural da Cidade. Porto Alegre, 2015.

SCHANZ, Moritz. *Quer Durch Süd-Amerika: Reises kissen aus dem Jahre 1890; Rio Grande do Sul, Montevideo, Argentinien, Paraguay, Anden-Uebergang, Chile*. Hamburg: W. Mauke Söhne, 1891. Fragmento traduzido por Hardy Bathelt. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

SCHWARTZ, Bernhard. *Zum 75 Jährigen Jubiläum der Deutschen Besiedlung Südbrasilien. Eine Rundfahrt Durch die Provinz Rio Grande do Sul*. Von Dr. Bernhard Schwarz, 1901. Fragmento traduzido por Harald e Rosani Umbach. In: NOAL FILHO, Valter Antonio; COSTA FRANCO, Sérgio. *Os viajantes olham Porto Alegre: 1890-1941*. Santa Maria: Anatterra, 2004.

SOUZA, Célia Ferraz de. *Plano geral de melhoramentos de Porto Alegre: o plano que orientou a modernização da cidade*. 1º ed. Porto Alegre: Armazém Digital, 2008.

SOUZA, Célia Ferraz de; MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua evolução urbana*. 2º ed. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

SOUZA, Célia Ferraz de; DAMÁSIO, Cláudia Pilla. Os primórdios do urbanismo moderno: Porto Alegre na Administração Otávio Rocha. In: PANIZZI, Wrana M.; ROVATTI, João F. *Estudos Urbanos – Porto Alegre e seu Planejamento*. Porto Alegre: Editora da Universidade UFRGS, 1993.

SPALDING, Walter. *Pequena história de Porto Alegre*. Porto Alegre: Editora Sulina, 1967.

STEYER, Fábio Augusto. *Cinema, imprensa e sociedade em Porto Alegre (1896-1930)*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001.

TOTTA, Mário; AZURENHA, Paulino; LOBO, Souza. *Estrychnina*. Porto Alegre: Artes e Ofícios, 1997.

UBATUBA DE FARIA, Luiz Arthur; Edvaldo PEREIRA PAIVA. *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*. Porto Alegre: mimeo. 1938 -> “Introdução”, “I – A evolução da cidade de Porto Alegre”, “II – As linhas gerais do plano diretor”, “III – O plano de avenidas”, pp. 1-86.

VERGARA, Thelmo. *Cadeiras na calçada*. São Paulo: Livraria José Olympio, 1936.

VERÍSSIMO, Érico. *Caminhos Cruzados*, ensaio introdutório de Mozart Pereira Soares. 16ª Ed. Porto Alegre: Globo, 1978.

## **SOCIABILIDADE E HISTÓRIA CULTURAL**

BOURDIEU, Pierre; CHARTIER, Roger. *O sociólogo e o historiador*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2012.

BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a história*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1978.

BURKE, Peter. *O que é História Cultural?* Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

CUCHE, Denys. *A noção de cultura nas Ciências Sociais*. Bauru: EDUSC, 1999.

FORTUNA, C. *Narrativas sobre a metrópole centenária: Simmel, Hessel e Seabrook*. Cadernos Metrôpoles. V. 13, n.26, jul/dez, 2011, p. 383.

FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. *Sociabilidade urbana*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2007.

GEERTZ, Clifford. *O saber local: novos ensaios em antropologia interpretativista*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1997.

MARTINS, José de Souza. *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. 3. Ed. 2ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2013.

PECHMAN, Robert Moses. Na selva das cidades, um *blasé* e três *voyeurs* – Simmel, Hopper, Hitchcock e Vettriano. In: PECHMAN, Robert Moses (Org.) *A pretexto de Simmel: cultura e subjetividade na metrópole contemporânea*. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

RICOEUR, Paul. *Tempo e Narrativa 1*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2010.

RICOEUR, Paul. *Tempo e Narrativa 3*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2010.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 3 ed., Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

SIMMEL, Georg. O dinheiro na cultura moderna (1896). In.: SOUZA, Jessé e ÖELZE, Berthold. *Simmel e a modernidade*. Brasília: UnB. 1998. p. 23-40.

SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia – indivíduo e sociedade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

SIMMEL, Georg. *Mélanges de philosophie relativiste. Contribution à la culture philosophique*. Paris, 1912. p.26-27. Apud BENJAMIN, Walter. *Sociologia*. São Paulo: Editora Ática 1991.

WEBER, Max. *Sociologia*. Organizador: Gabriel Cohn. São Paulo: Ática, 1982.

## **TRANSPORTE COLETIVO E BONDES NO BRASIL**

ASSIS, Machado. *As instruções*. In: *Nosso Século*. 1900-1910. 1980, vol. I. Disponível em: <http://www.novomilenio.inf.br/santos/bonded.htm>. Acessado em: 29 fev. 2016.

CARRIS. *120 anos*. Porto Alegre: Carris/ Secretaria Municipal da Cultura, 1992.

CARRIS. *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. Porto Alegre: Secretaria Municipal da Cultura, 2002.

DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua* ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DENATRAN. Anuário estatístico 2013. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota2013.htm>. Acessado em 27 março 2014.

FREIRE, Gilberto. Sociologia do bonde. 1959. In: STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. EBTU. Brasília, DF: Editora Pini, 1984, p. 62.

FREIRE, Gilberto apud DAMATTA, Roberto. *Fé em Deus e pé na tábua* ou Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

GARCIA, Eliana R. *Pelos trilhos: histórias da Vila Ferroviária de Porto Alegre*. Porto Alegre: Secretaria Municipal da Cultura, 2009.

IPEA. *Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras – Relatório Executivo* – Brasília: IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006.

LLOYD, Reginald. *Impressões do Brasil no Século Vinte*. Inglaterra: Lloyd's Greater Britain Publishing Company, 1913.

LOREDANO, Cássio. *O bonde e a linha: um perfil de J. Carlos*. São Paulo: Capivara, 2002.

NUNES, Marion Kruse. *Carris 120 anos*. Porto Alegre: Carris, 1992.

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

PILAGALLO, O; DIWAN, Pietra. *Transportes: a história dos nossos caminhos*. São Paulo: Folha de São Paulo, 2012.

PRISCUŞ, MARCUS. Coisas da rua. “O Pirralho”. nº 137 de 04.04.1914. Acervo da Biblioteca Nacional Digital. Disponível em: <http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/pirralho/213101> acessado em 01 mar 2016.

RODRIGUES, Juciara. *500 anos de trânsito no Brasil: convite a uma viagem*. Curitiba: ABDETRAN, 2000.

SANTOS DUMONT, Alberto. *Os Meus Balões* - Traduzido por A. de Miranda Bastos. Brasília, Fundação Rondon, 1986.

SILVA, Cinara Santos da; MACHADO, João Timótheo Esmerio. *Memória Carris: Crônica de uma história partilhada com Porto Alegre*. Porto Alegre: PMPA, 1999.

SODRÉ, Álvaro. 'Os bondes'. Revista *Fon-Fon*, nº29, ano XVI, 1922.

STEIGLEDER, C. N. *Trânsito e pedestres: representações sociais, segregação urbana e conflitos no uso do espaço de circulação*. Dissertação de mestrado. UFRGS, 2011.

STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. EBTU. Brasília, DF: Editora Pini, 1984.

TRANCOSO, Felício. Memorial de um passageiro de bonde. O Estado de São Paulo, 09.09.1927. In: STIEL, Waldemar. *História do Transporte Urbano no Brasil – bondes e trólebus*. EBTU. Brasília, DF: Editora Pini, 1984.

VASCONCELLOS, E. *O que é trânsito*. 3ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1998.

VASCONCELLOS, E. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume: Fapesp, 1999.

VASCONCELLOS, E. *Transporte e meio ambiente: conceitos e informações para análise de impactos*. São Paulo: Annablume Editora, 2006.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente*. Barueri, SP: Manole, 2013.

VASQUEZ, Pedro (org.). *Os caminhos do trem: origens*. São Paulo: Duetto Editorial, 2008.

WRIGHT, Charles Leslie. *O que é transporte urbano*. São Paulo: Círculo do Livro, Volume 26, [197-?].

## TEMAS GERAIS

CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

BOUFLEUER, J. P. *Pedagogia da Ação Comunicativa*. Ijuí: Editora Unijuí, 2001.

FERNAND, Braudel. *Escritos sobre a história*. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2014,

FREITAG, B. *Itinerários de Antígona. A questão da moralidade*. Campinas, SP: Papirus Editora, 1992.

FREUD, Sigmund. O Moisés de Michelângelo (1914) apud GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GIDDENS, Anthony. *Sociologia: uma breve, porém crítica introdução*. Rio de Janeiro: Zahar, 1984.

GRAWUNDER, Maria Zenilda. Angústia da época. In: MASSINA, Léa; APPEL, Myrna Bier (Org.). *A Geração de 30 no Rio grande do Sul*. Literatura e artes plásticas. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2000.

HABERMAS, Jürgen. *Mudança estrutural da Esfera Pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

HABERMAS, Jürgen. *Nuestro breve siglo*. Disponível em: <http://www.nexos.com.mx/?p=8965> Acessado em: 5 maio 2011.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

MASSINA, Léa; APPEL, Myrna Bier (Org.) *A Geração de 30 no Rio grande do Sul*. Literatura e artes plásticas. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 2000.

SENNETT, Richard. *Carne e pedra – o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: BestBolso, 2008.

WEBER, Max. Conceito e categorias da cidade. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno Urbano*. 3 ed., Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1976.

## **ACERVOS CONSULTADOS**

Arquivo Histórico de Porto Alegre Moysés Velhino

Museu de Porto Alegre Joaquim Felizardo

Museu Memória Carris

## **SITES CONSULTADOS**

### **Acervo: Ronaldo Marcos Bastos**

Disponível em: <http://ronaldofotografia.blogspot.com.br/2011/04/as-linhas-de-bondes-em-1916.html>. Acessado em: 20 agosto 2015.

### **Acervo da Biblioteca Nacional Digital**

Disponível em: <http://hemerotecadigital.bn.br/acervo-digital/pirralho/213101>. Acessado em 01 mar 2016.

### **BRT Brasil**

Disponível em <http://www.brtbrasil.org.br/index.php/brt-brasil/cidades-com-sistema-brt/porto-alegre?local=234#.VrUt7UCYGeE>. Acessado em 21 jan 2016.

### **Coleção Brascan Cem Anos no Brasil / Acervo Instituto Moreira Salles**

Disponível em: <http://ims.com.br/ims/explore/artista/colecao-brascan> Acessado em 07 mar 2016.

## **HISTÓRIA DOS BONDES NO BRASIL**

Disponível em: <http://baronesilva.blogspot.com.br/2010/08/2754-historia-dos-bondes-no-brasil.html>. Acessado em 28 jan 2016.

### **MORRISON, Allen. Os bondes de Porto Alegre**

Disponível em: <http://www.tramz.com/br/pa/pap.html>. Acessado em 10 mai 2015.

### **Museu Virtual da Carris**

Disponível em: <https://picasaweb.google.com/museuvirtualcarris>. Acessado em 21 fev 2016.

### **PMPA Viaduto Otávio Rocha**

Disponível em:

[http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p\\_secao=89](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/vivaocentro/default.php?p_secao=89).  
Acessado em 07 ago 2015.

**PMPA Praça da Alfândega** Disponível em:

[http://www2.portoalegre.rs.gov.br/vivaocentro/default.php?reg=9&p\\_secao=118](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/vivaocentro/default.php?reg=9&p_secao=118).  
Acessado em 06 dezembro 2015.

**Porto Alegre antiga**

Disponível em: <https://www.pinterest.com/maduoliveira/porto-alegre-antiga/> Acessado em 04 mar 2016.

**Porto Alegre Antigo - Dos Antepassados ao Século XXI**

Disponível em: <http://lealevalerosa.blogspot.com.br/2015/10/diligencia-tilburie-omnibus-tramway.html>. Acessado em 25 jan 2016.

**Porto\_UrbanoCidade\_Alegre**

Disponível em <http://tumblr.co/Zo4KNo17vARqs>. Acessado em 14 jan 2016.

**Transporte no Brasil: síntese histórica**

Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/conteudo/54-institucional/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html>. Acessado em 21 jan 2016.

## LISTA DE FIGURAS

- Figura 1.** Bondes na Av. Independência em 1925. À direita está a Igreja Nossa Sra. Da Conceição e a Beneficência Portuguesa. Esta avenida era conhecida como a antiga Estrada da Pedreira ou dos Moinhos e ligava o centro da cidade ao Arraial São Manoel. Teve seu nome alterado para Av. Independência em 1857. Entre 1900 e 1930 se consolidou como lugar de moradias burguesas, seus palacetes expressam até os dias atuais um momento de prosperidade do comércio e da indústria da cidade. ....31
- Figura 2.** Bonde circulando na Rua Marechal Floriano em 1910. .... 35
- Figura 3.** Passageiros “pongando” em bonde da linha Partenon em Porto Alegre na década de 1930. ....36
- Figura 4.** Esquema teórico-conceitual da tese ..... 45
- Figura 5.** Macroetapas da pesquisa.....48
- Figura 6.** Rua General Câmara esquina com a Sete de Setembro no centro de Porto Alegre em 1911. Ligaçãõ da Rua da Praia com a Praça da Matriz, esta rua ficou conhecida ainda no final do século XVIII como Rua do Ouvidor, por morar nela o Dr. Lourenço José Vieira Souto. O trecho entre a Rua da Praia e a Rua Siqueira Campos, antiga Rua das Flores, era conhecido como Rua da Ladeira. Pela sua proximidade com o Foro Cível e o Tribunal de Justiça, foi uma rua que se caracterizou pelo estabelecimento de escritórios de advocacia e cartórios..... 66
- Figura 7.** À esquerda, desenho de Cândido Portinari da série Retirantes (1944). Dialoga com o tema da fome no nordeste brasileiro retratado por Graciliano Ramos no romance Vidas Secas. À direita, capa da edição de 1938 com traços modernistas.....70
- Figura 8.** Em A metrópole e a vida mental, Simmel capta a vida da moderna Berlim no final do século XIX e as transformações psíquicas pelas quais passam seus habitantes, contrapondo a vida mental na cidade grande com a da cidade pequena. .... 75

**Figura 9.** A Av. Getúlio Vargas foi denominada até 1935 Av. 13 de Maio em homenagem à abolição da escravatura. Era uma rua de belas mansões habitadas por ilustres industriais e comerciantes da cidade. Para chegar a ela, o bonde tinha que passar pelo riacho numa ponte feita de madeira, que somente em 1903 foi substituída por uma de metal. Na década de 1940, o Arroio Dilúvio começa a ser desviado e canalizado, e a ponte, que existe hoje num nível um pouco mais elevado, substituiu a de metal. Nesta foto de 1917 observa-se o bonde da linha Menino Deus fazendo seu trajeto e, ao fundo, a Igrejinha que deu nome ao Arraial. .... 76

**Figura 10.** Rua Voluntários da Pátria, centro de Porto Alegre na década de 1920. Esta rua foi aberta em 1808, ainda na época do Império e o objetivo era possibilitar o acesso dos moradores da cidade às quintas situadas na margem do Rio Guaíba. Mais tarde o Caminho Novo foi estendido até Gravataí, passando a ter quase quatro quilômetros de extensão. Em 1870 passou a chamar-se Rua Voluntários da Pátria. .... 77

**Figura 11.** Abrigo de bondes na Praça XV. É uma das mais antigas da cidade e abrigou o primeiro mercado público de Porto Alegre, construído em 1842, e o definitivo, em 1869. Quando ainda não era praça, o local foi primeiro chamado de Largo dos Ferreiros, depois Largo Paraíso, em alusão à existência da “Casa do Paraíso”, que a literatura indica ter sido um bordel, mais adiante Praça Conde D’Eu, para por fim ser chamada de Praça XV de Novembro em 1889. .... 83

**Figura 12.** Os casarões da Rua Voluntários da Pátria nas proximidades da Rua Ramiro Barcellos em 1920. A implantação do trem para o eixo norte da cidade, via Rua Voluntários da Pátria, bem como a expansão industrial em direção a essa região, colaborou para que, a partir da década de 1930, ocorresse o abandono de muitas das mansões que ali existiam. Seus moradores foram habitar áreas novas, afastadas do centro, o que contribuiu para que a Rua Voluntários da Pátria fosse se concretizando como local prioritariamente do estabelecimento de indústrias. Alguns, com o tempo, simplesmente foram demolidos. .94

**Figura 13.** A Av. Borges de Medeiros começa a ser idealizada em 1926. Para concretizar a abertura da avenida foi necessário recortar o espigão que atravessava a área central,

ocasionando uma descontinuidade na Rua Duque de Caxias, restabelecida através de uma passagem de nível - o Viaduto Otávio Rocha..... 100

**Figura 14.** Viaduto Otávio Rocha em 1931. O Viaduto foi executado em estrutura de concreto armado e revestido com cirex (massa raspada com mica), dando-lhe um aspecto de alvenaria de pedra aparelhada. Percebe-se a influência do urbanismo francês em sua arquitetura art nouveau..... 101

**Figura 15.** Avenida Cristóvão Colombo em 1922. Percebe-se claramente a questão do alinhamento das fachadas e a regularização da rua como forma de, inclusive, possibilitar a melhor circulação de veículos. À direita, aparece a Cervejaria Continental, que depois foi a Cervejaria Brahma. O prédio foi tombado em 1999 e, atualmente, é um shopping Center. .... 106

**Figura 16.** Família posa para foto na entrada do bonde na década de 1960. Esta fotografia traduz em parte esse simbolismo. Assim como muitos têm registro da primeira viagem de trem, essa família valorizou registrar o passeio de bonde. .... 109

**Figura 17.** Talvez esta imagem represente a diversidade de tipos que conviviam nas viagens de bonde. À direita um senhor engravatado, de terno e chapéu coco indo ou voltando do trabalho, e, à esquerda, um rapaz se preparando para descer..... 113

**Figura 18.** Mapa elaborado pela autora a partir de fac-símile de mapa original de propriedade de Carlos H. Bertelli, publicado por Nova Roma Livraria e Editora..... 118

**Figura 19.** Arraial do Menino Deus em 1880. Segundo Macedo é o mais antigo da cidade de Porto Alegre, justificando essa informação pela forma como os açorianos ocuparam a cidade de 1752 a 1772. Os açorianos teriam se localizado inicialmente ao pé do morro Santa Teresa, à beira do rio e uma das indicações da permanência deles nesse local seria a Igreja Menino Deus, que é uma invocação açoriana. .... 122

**Figura 20.** Praça da Harmonia antes da ampliação do Porto da cidade na década de 1910. Atualmente é delimitada pela Rua dos Andradas, a Rua Siqueira Campos, a General Portinho e a pista da Primeira Perimetral. .... 125

- Figura 21.** Mapa de Porto Alegre em 1888. Nesse período, o limite urbano era ao norte o Arraial dos Navegantes, ao sul o Arraial do Menino Deus e também o de São Miguel, próximo ao atual Bairro Santana, ao leste o Arraial de São Manoel e ao oeste o Rio Guaíba..... 130
- Figura 22.** Rua da Praia vista da esquina da Rua General Câmara na década de 1910, local onde se situava a Casa de Câmbio na qual Alcides trabalhava. ....133
- Figura 23.** Planta do Plano de Geral de Melhoramentos e Embelezamentos de Porto Alegre de 1914. Diversas obras na cidade foram provenientes desse plano, tanto no centro da cidade, como em áreas periféricas, sempre representando as marcas da modernização. .... 136
- Figura 24.** Av. João Pessoa e Parque Farroupilha, Campo da Redenção na década de 1910. Esta avenida antigamente fazia a ligação entre o núcleo urbano e a ponte da Azenha que conduzia a Viamão através da Estrada do Mato Grosso. Inicialmente era conhecida como “caminho da Azenha”. ..... 138
- Figura 25.** “A lógica deste modelo está na tendência auto-segregativa da população de alto status, que se expande ao longo de um eixo de circulação que corta as melhores áreas da cidade (...). A partir de sua ação estabelecem-se os demais grupos sociais em outros setores.” .....142
- Figura 26.** Av. Protásio Alves, antigo Caminho do Meio, em 1910..... 143
- Figura 27.** Av. Independência em 1910. Os outros eixos de expansão da cidade no final do século XIX eram: Rua Voluntários da Pátria, Av. Cristóvão Colombo, Av. João Pessoa e Av. Bento Gonçalves, antiga Estrada do Mato Grosso, Rua da Azenha e a Av. Treze de Maio, atual Av. Getúlio Vargas..... 143
- Figura 28.** Rua Voluntários da Pátria no centro de Porto Alegre em 1910. .... 144
- Figura 29.** Inauguração do Viaduto Otávio Rocha em 1932 teve caráter monumental. ... 145

**Figura 30.** Segundo informações coletadas no Museu Memória Carris é possível que esta imagem seja de uma maxambomba. Não há registros seguros deste tipo de transporte, sabe-se apenas que era muito parecida com um bonde puxado a mula. .... 149

**Figura 31.** As dificuldades enfrentadas nas viagens de maxambomba não ocorriam somente em Porto Alegre. Em 1866, na edição do jornal "O Século", do Rio de Janeiro, foi publicada uma charge na qual Miguel de Verna satiriza dizendo: "É preciso ser marinheiro de longo curso para não deitar carga ao mar", numa clara alusão aos sacolejos e ao desconforto que os passageiros eram submetidos durante as viagens naquele veículo. 149

**Figura 32.** Bonde puxado a burro da Linha Menino Deus no ano da inauguração do serviço em 1873..... 151

**Figura 33.** Sede da Companhia Carris até 1973. A Av. João Pessoa é uma das principais radiais da cidade e seu nome é uma homenagem ao Governador da Paraíba que fora vice na chapa de Getúlio Vargas na campanha da Aliança Liberal em 1929. A avenida parte do centro da cidade, atravessa a Cidade Baixa e encontra-se com a Av. Bento Gonçalves, na altura do bairro Santana. .... 156

**Figura 34.** À direita o bonde nº 36 que operou na Linha Independência em Porto Alegre. Pelo fato de ter dois andares, este último foi apelidado de Chopp Duplo ou Imperial. O veículo possuía oito bancos no primeiro piso e sete filas de assentos no segundo, conseguindo transportar até 60 passageiros. Eram abertos dos lados e na parte superior. A literatura indica que provavelmente Porto Alegre foi a única cidade na América Latina a utilizar este tipo de bonde. .... 158

**Figura 35.** Bonde Imperial, apelidado de Chopp Duplo, circulando pelo centro de Porto Alegre em 1910..... 158

**Figura 36.** Bonde circulando na Rua da Praia em 1910. Pode-se observar que o segundo andar do bonde Imperial, em primeiro plano, foi modificado, recebendo cobertura. Ao fundo, um veículo simples (de um andar) se aproximando..... 160

**Figura 37.** Mapa das linhas de bonde em 1896 graficado por Alexandre Ahrons ..... 161

- Figura 38.** Mapa das linhas de bonde em 1928 graficado por Alexandre Ahrons ..... 161
- Figura 39.** Praça da Alfândega na década de 1910 com carros de aluguel estacionados na Rua dos Andradas. Com a valorização de seu entorno, a Praça passou a representar no imaginário dos habitantes o coração da cidade. O relato de um viajante italiano, Vitorio Bucelli, que esteve em Porto Alegre em 1905 mostra a percepção de alguém de fora ao chegar a Porto Alegre e olhar para a Praça da Alfândega: ..... 162
- Figura 40.** Bondes fechados e com reboque cruzam-se na Rua Voluntários da Pátria na década de 1920. Os reboques chamados de "operários" porque sua tarifa era um pouco menor mais baixa, mas o povo os apelidou de "caradura". ..... 163
- Figura 41.** Bonde e ônibus circulando pela Av. Independência na década de 1940. Em 1966 a Carris adquire mais 15 ônibus e os coloca para substituir as linhas de bonde. Paralelamente à circulação dos ônibus, a empresa tentou viabilizar o troleibus na cidade, mas estes circularam em torno de 10 anos e foram deixados de lado..... 165
- Figura 42.** Movimentação em frente à sede da Carris na Av. João Pessoa no último dia de circulação dos bondes..... 167
- Figura 43.** Praça da Alfândega em 1892. Ao fundo pode-se ver o movimento de comerciantes e quitandeiras. Até o início do século XX, junto com o Largo dos Ferreiros, o Largo da Quitanda foi um local de venda de frutas, legumes e produtos hortifrutigrangeiros, como carnes e ovos..... 169
- Figura 44.** Outra vista da Praça da Alfândega em 1900, localizada à esquerda. Sua origem remonta a 1783 quando foi construído um cais de pedra junto ao rio para facilitar o desembarque de passageiros e mercadorias. Em 1804 o Governador da Província, Paulo da Gama, ordenou que se construísse uma ponte sobre o rio visando ampliar o ancoradouro. .... 170
- Figura 45.** Praça XV em 1910. Inicialmente era chamada de Largo do paraíso, depois teve seu nome foi alterado para Praça Conde D’Eu após 1869, quando o primeiro Mercado foi

demolido em virtude da construção do atual, e, em 1889 passou a chamar-se Praça XV de Novembro..... 171

**Figura 46.** Festa do Divino na década de 1910. “Nas tradicionais festas dos Navegantes, as ruas engalanadas viram passar procissões, andores, anjinhos, beatas desfiando o rosário, penitentes no pagamento de promessas, com os olhos postos no céu, enquanto os moleques punham os olhos nas vistosas e coloridas melancias à venda em frente da Igreja.....172

**Figura 47.** Multidão no centro de Porto Alegre durante a festa de Nossa Sra. dos Navegantes em 1890. À direita um bonde puxado a burros.....173

**Figura 48.** Velódromo da União Velocípédica no Parque Farroupilha: Redenção em 1913. Segundo Fortini, “o ciclismo constituiu um dos esportes favoritos dos porto-alegrenses, inclusive de elementos destacados da nossa sociedade. Havia duas sociedades bem organizadas: a “União Velocípédica” e “Bllits”, sendo que aquela tinha seu velódromo com pista de cimentos, onde atualmente se encontra uma das seções do Instituto Parobé, com frente à Rua Sarmiento Leite, A. Osvaldo Aranha, Farroupilha e Dr. Luiz Englert.” ..... 176

**Figura 49.** Esta imagem, utilizada na capa da tese, é de um postal de 1914 e mostra o Largo dos Medeiros na Rua dos Andradas esquina com a Gen. Câmara, conhecida por Rua da Ladeira. É um dos locais de grande concentração de pessoas no centro da cidade.... 178

**Figura 50.** A Praça da Anfândega em 1919. Segundo Franco foi um dos primeiros logradouros a receber atenção por parte do poder público. Data de 1830 as preocupações com a remoção de detritos acumulados nesse local. Dentre os melhoramentos realizados, em 1868 foram colocados bancos no passeio no alinhamento da Rua dos Andradas e o espaço dos despachantes e quitandeiros começava a tomar a forma de jardim público, tendo inclusive um quiosque instalado para as vendas. .... 180

**Figura 51.** A Praça da matriz em 1930. O ajardinamento, arborização e calçamento datam de 1883. Até 1919 a praça sofreu algumas mudanças, entre elas, a inauguração, em 1914, do monumento em homenagem a Júlio de Castilhos..... 182

**Figura 52.** Cinema Central, construído em 1921, ficava na Rua dos Andradas e era um dos mais frequentados na época. .... 183

**Figura 53.** Praça da Alfândega em 1900. Esta praça foi desde o início da urbanização da cidade a sua menina dos olhos. Em 1830, quando ainda era o Largo da Quitanda, recebeu da municipalidade os primeiros cuidados com o asseio público. A partir de 1866 começa a ser arborizada e, em frente ao prédio da Alfândega, a Hidráulica Porto-Alegrense se encarregou de colocar um chafariz de bronze como forma de embelezá-la. .... 190

**Figura 54.** Mapa graficado pela autora a partir de fac-símile de mapa original de propriedade de Carlos H. Bertelli, publicado por Nova Roma Livraria e Editora. O tracejado pontilhado refere-se a terceira linha do Menino Deus que entrou em funcionamento a partir de 1896, era a linha Menino Deus via Venâncio Aires.....192

**Figura 55.** Igreja Nossa Sra. das Dores na Rua dos Andradas, em frente à Praça da Harmonia, as duas torres frontais só foram concluídas em 1901. .... 194

**Figura 56.** Praça da Harmonia em 1890 com chafariz instalado pela Hidráulica Porto-Alegrense em 1870. Ali havia uma fonte pública que bombeava água diretamente do Guaíba. O bombeamento era realizado pelos presos da Casa de Correção situada ao lado. .... 195

**Figura 57.** Rua Pantaleão Telles, atual Rua Washington Luís. Nela as lavadeiras cotidianamente se instalavam para lavar roupas no rio. Inicialmente lavavam roupa nas escadas do cais da Alfândega estendendo-as na calçada, na ou na praça. Mas, aos poucos, foram sendo expulsas dali para pontos mais afastados do centro. Muitas, então, foram morar nas imediações da Praia do Riacho que possuía uma pedreira enorme que se adequava a sua atividade. Outras viviam no Areal da Baronesa, no Arraial Navegantes ou, ainda, no Partenon. .... 197

**Figura 58.** Antiga ponte do Menino Deus na Av. Getúlio Vargas. A partir de 1903 o Menino Deus recebe uma ponte de ferro, com 25m de vão, um estrado de 10 metros de largura, sendo reservados 1,20m de cada lado para passeio e 7,60m para pista de veículos. Em

1935, com as obras de canalização do riacho esta ponte foi desativada, sendo substituída por uma nova no cruzamento sobre o canal. .... 199

**Figura 59.** Este postal de Hugo Freyler mostra o arraial a partir da Igreja do Menino Deus. Ao fundo, toda a extensão da Av. Treze de Maio, sua principal artéria. Do lado direito pode ser vista a área do Prado Rio-Grandense que funcionou de 1881 a 1909.....200

**Figura 60.** Bondes na Praça XV no centro de Porto Alegre. A movimentação de pessoas, principalmente nos horários de pico era enorme. Homens penduravam-se nos estribos como pingentes a fim de não perder o bonde que vinha da Praça da Alfândega e passava em frente ao Mercado Público. ....204

**Figura 61.** Bonde Petrópolis no fim da linha no bairro, na altura em que ficava o Cinema Ritz. Um antigo morador do bairro Petrópolis, cuja casa ficava na esquina da Rua Carazinho com a Av. Protásio Alves, a quatro quadras do fim da linha do bonde, conta que de madrugada podia-se ouvir o ruído das rodas do bonde sobre os trilhos, indicando a chegada no fim da linha. ....206

**Figura 62.** Bonde “gaiola” circula pela Rua Duque de Caxias em Porto Alegre no final da década de 1950, passando em frente ao Colégio Estadual Ernesto Dornelles. .... 210

**Figura 63.** Bonde no Rio de Janeiro 1931..... 211

**Figura 64.** O autor do anúncio é o jornalista e escritor Bastos Tigre. Era pernambucano e foi pioneiro na publicidade brasileira. Escreveu poemas, peças de revista e fundou a primeira agência de publicidade nacional. A propaganda estampada na parede interna do bonde diz o seguinte: ..... 259

**Figura 65.** Propaganda no interior do bonde .....260

**Figura 66.** Passageiros festejando o Carnaval em bonde da linha Azenha (1960)..... 261

**Figura 67.** Bonde gaiola linha Gasômetro (1970)..... 265

## **ANEXOS**

## 1. DICIONÁRIO DO BONDE<sup>430</sup>

**Almofadinha** – virou sinônimo de frescura, excesso de arrumação. Como os bancos do bonde eram de madeira, alguns levavam sua almofadinha para ter uma viagem mais tranquila.

**Andar na linha (do bonde)** – Ser correto e sincero nos negócios.

**Balastro** – areia, saibro ou cascalho que se lança nas vias.

**Comprar um bonde** – Cair no conto do vigário. Fazer um mal negócio.

**Condutor** – Cobrador

**Motorneiro** – Motorista do bonde

**Pegar o bonde andando** – Entrar no meio de uma situação ou conversa em andamento.

**Perder o bonde da história** - Perder-se no contexto de algo.

**Pongar** – (e despongar) subir (ou descer) no bonde sem que este pare.

**Tocar o bonde** – Levar algo adiante.

**Tomar o bonde errado** - Ver frustrado seus intentos.

**Trombada** – Em São Paulo na década de 1920, um elefante fugiu do circo e derrubou um bonde com a tromba. Virou sinônimo de colisão.

---

<sup>430</sup> HISTÓRIA DOS BONDES NO BRASIL

Disponível em: <http://baronesilva.blogspot.com.br/2010/08/2754-historia-dos-bondes-no-brasil.html>

Acessado em 28 jan 2016

## 2. TIPOS DE BONDES<sup>431</sup>

**Caradura (Taioba)** – Inicialmente, os antigos bondes com tração animal foram atrelados ao bonde principal, para que as pessoas pudessem levar grandes volumes. Como custava a metade do preço, virou uma opção de transporte barato, mas que também era usado por quem tinha mais dinheiro. Daí a “caradura”.

**Bonde de ceroulas** – Assim os cariocas apelidaram o bonde de gala, que era forrado com um brim branco, para eventos sociais.

**Bonde dos mortos (funerário)** – No carro principal iam os parentes. No reboque, o morto.

**Bonde do correio** – carro de serviços, assim como o que carregava carne e o que fazia manutenção nas linhas elétricas.

**Bonde de areia (reboque)** – Os motoristas dos carros tinham o costume de andar sobre os trilhos. Isso fazia com que a borracha se acumulasse, e nos dias de chuva os bondes derrapavam nas ladeiras. Para evitar acidentes, de tempos em tempos passava esse reboque, jogando areia.

**Bonde Camarão** – Assim apelidado por sua cor vermelha. Fechado, circulou nas ruas de São Paulo. Tinha capacidade para 51 passageiros sentados. Último bonde a circular na cidade.

**Bonde Centex (Gilda)** – O mais luxuoso bonde que circulou em São Paulo. Foi assim apelidado em homenagem à personagem de Rita Hayworth no cinema americano. Tinha calefação automática. Teve seus similares. Em Olinda, havia o bonde Zeppelin.

**Bonde Tobias** – Operou em Vitória, todo revestido de espelhos, nele não entrava homem sem gravata.

---

<sup>431</sup> HISTÓRIA DOS BONDES NO BRASIL

Disponível em: <http://baronesilva.blogspot.com.br/2010/08/2754-historia-dos-bondes-no-brasil.html>

Acessado em 28 jan 2016

**Bonde-salão** – Entrou em operação na cidade de Salvador, em 1911. São Paulo também tinha o seu. O luxuoso Ipiranga adquirido pela Ligth em 1905. Abençoado pelo Cardeal Arcoverde, era alugado para eventos, e festas no próprio bonde.

**Bonde ambulância** – Construído a pedido do governo do Rio de Janeiro, ajudou a cuidar dos feridos da revolta do forte de Copacabana em 1922.

### 3. CURIOSIDADES SOBRE OS BONDES

#### 3.1 Os reclames

A partir de 1908 os bondes passaram a circular com propagandas, ou reclames, como se dizia antigamente. Por uns tempos, valeu a regra: os anúncios não poderiam "causar distúrbios, manifestações hostis, em língua estrangeira, ofensivos à moral ou alusivos à moléstias secretas e repugnantes".<sup>432</sup> Mas não teve muito jeito. As indústrias farmacêuticas eram as que mais anunciavam. A mais conhecida de todas as propagandas era a do Rum Creosotado e era divulgado tanto nas paredes dos veículos, como pode ser observado na Figura 64, como em cartazes exteriores.

*História dos bondes no Brasil*



Figura 64. O autor do anúncio é o jornalista e escritor Bastos Tigre. Era pernambucano e foi pioneiro na publicidade brasileira. Escreveu poemas, peças de revista e fundou a primeira agência de publicidade nacional. A propaganda estampada na parede interna do bonde diz o seguinte:

<sup>432</sup> HISTÓRIA DOS BONDES NO BRASIL

Disponível em: <http://baronesilva.blogspot.com.br/2010/08/2754-historia-dos-bondes-no-brasil.html>

Acessado em 28 jan 2016

“Veja, ilustre passageiro  
O belo tipo faceiro  
Que o senhor tem ao seu lado.  
E, no entanto, acredite.  
Quase morreu de bronquite  
Salvou-o o Rum Creosotado.”

Museu Memória Carris



Figura 65. Propaganda no interior do bonde

### 3.2 Cobrança das passagens: “um pra light, dois pra mim”

As passagens eram cobradas pelo condutor, que não era o “condutor” como o conhecemos hoje, mas sim, o equivalente ao cobrador. Este ia passando, caminhando pelo veículo e pedindo do dinheiro. As passagens eram marcadas num contador. Quando não havia fiscalização, às vezes o condutor “esquecia-se” de marcar no contador e o povo ironizava: “din, din, é um pra light, dois pra mim”. As relações pessoais também não faltavam em algumas situações, e o condutor favorecia os amigos. Tinha até uma música

que brincava com essa situação: “Não pago o bonde, laiá / Não pago o bonde, loiô / Não pago o bonde / Que eu conheço o condutor”.<sup>433</sup>

No período de carnaval, os bondes ficavam apinhados de gente, e era comum o não pagamento da passagem. Como pode ser observado na figura abaixo, muitas vezes o veículo era enfeitado pelo próprio motoneiro e o condutor. Era o transporte para os desfiles.

*Museu Memória Carris*



Figura 66. Passageiros festejando o Carnaval em bonde da linha Azenha (1960)

---

<sup>433</sup> Música de Leonel Azevedo e J. Cascata, composta em 1937 conforme: HISTÓRIA DOS BONDES NO BRASIL. Disponível em: <http://baronesilva.blogspot.com.br/2010/08/2754-historia-dos-bondes-no-brasil.html> Acessado em 28 jan 2016;

#### 4. AS "INSTRUÇÕES"

Ocorreu-me compor umas certas regras para uso dos que frequentam os bonds. O desenvolvimento que tem tido entre nós este meio de locomoção, essencialmente democratico, exige que elle não seja deixado ao puro capricho dos passageiros. Não posso dar aqui mais do que alguns extractos do meu trabalho; basta saber que tem nada menos de setenta artigos. Vão apenas dez.<sup>434</sup>

**Art. I - Dos Encatarrhoados** - Os encatarrhoados podem entrar nos bonds, com a condição de não tossirem mais de trez vezes dentro de uma hora, e no caso de pigarro, quatro.

Quando a tosse for tão teimosa que não permita esta limitação, os encatarrhoados têm dous alvitres: - ou irem a pé, que é bom exercicio, ou metterem-se na cama. Também podem ir tossir para o diabo que os carregue. Os encatarrhoados que estiverem nas extremidades dos bancos devem escarrar para o lado da rua, em vez de o fazerem no próprio bond, salvo caso de aposta, preceito religioso ou maçonico, vocação etc., etc.

**Art. II - Da Posição Das Pernas** - As pernas devem trazer-se de modo que não constranjam os passageiros do mesmo banco. Não se prohibem formalmente as pernas abertas, mas com a condição de pagar os outros lugares, e fazel-os occupar por meninas pobres ou viúvas desvalidas mediante uma pequena gratificação.

**Art. III - Da Leitura Dos Jornaes** - Cada vez que um passageiro abrir a folha que estiver lendo, terá o cuidado de não roçar as ventas dos vizinhos, nem levar-lhes os chapéos; também não é bonito encostal-o no passageiro da frente.

**Art. IV - Dos Quebra-Queixos** - É permitido o uso dos quebra-queixos em duas circumstancias: - a primeira quando não for ninguem no bond, e a segunda ao descer.

---

<sup>434</sup> ASSIS, Machado. *As instruções*. In: *Nosso Século*. 1900-1910. 1980, vol. I. Texto foi redigido Machado de Assis e reproduzido na ortografia original.

**Art. V - Dos Amoladores** - Toda a pessoa que sentir necessidade de contar os seus negócios intimos, sem interesse para ninguem, deve primeiro indagar do passageiro escolhido para uma tal confidencia, se elle é assaz christão e resignado. No caso affirmativo, perguntar-lhe-ha se prefere a narração ou uma descarga de ponta-pés; a pessoa deve immediatamente pegal-os.

No caso, aliás extraordinario e quasi absurdo, de que o passageiro prefira a narração, o proponente deve fazel-a minuciosamente, carregando muito nas circumstancias mais triviaes, repetindo os dictos, pisando e repisando as cousas, de modo que o paciente jure aos seus deuses não cair em outra.

**Art. VI - Dos Perdigotos** - Reserva-se o banco da frente para a emissão dos perdigotos, salvo as occasiões em que a chuva obriga a mudar a posição do banco. Tambem podem emittir-se na plataforma de traz, indo o passageiro ao pé do conductor, e a cara voltada para a rua.

**Art. VII - Das Conversas** - Quando duas pessoas, sentadas a distancia, quizerem dizer alguma cousa em voz alta, terão cuidado de não gastar mais de quinze ou vinte palavras, e, em todo o caso, sem allusões maliciosas, principalmente se houver senhoras.

**Art. VIII - Das Pessoas Com Morrinha** - As pessoas que tiverem morrinha podem participar dos bonds indirectamente: ficando na calçada, e vendo-os passar de um lado para outro. Será melhor que morem em rua por onde elles passem, porque então podem vel-os mesmo da janella.

**Art. IX - Da Passagem Às Senhoras** - Quando alguma senhora entrar, deve o passageiro da ponta levantar-se e dar passagem, não só porque é incommodo para elle ficar sentado, apertando as pernas, como porque é uma grande má criação.

**Art. X - Do Pagamento** - Quando o passageiro estiver ao pé de um conhecido, e, ao vir o conductor receber as passagens, notar que o conhecido procura o dinheiro com certa vagareza ou difficuldade, deve immediatamente pagar por elle: é evidente que, se elle quizesse pagar, teria tirado o dinheiro mais depressa.

## 5. A ÚLTIMA VIAGEM EM PORTO ALEGRE

Conto intitulado "A última viagem do bonde gaiola", escrito por Clovis Milton Duval Wanmacher:<sup>435</sup>

Desci a Rua Clara até a Rua da Parais e corri em direção à parada de bonde, o frio castigando as pernas por causa das calças curtas. Em seguida ouvi o rangido do bonde Gasômetro. Era um bonde "gaiola", cantando e dançado sobre os trilhos.

-"Tem lugar, vamos dar mais um passinho ao fundo do corredor, repetia o motorneiro". Não dei bola e sentei-me num banco lateral da frente, de onde podia bisbilhotar os outros passageiros. Para me distrair comecei a ler os reclames fixados no bonde. Lá estava o xarope Bromil, o amigo do peito. E eu, que já tinha chiado do peito, fiquei a matutar se algum dia ainda consideraria o Bromil tão amigo quanto o Heron, meu colega da quarta série e filho de um cobrador de bonde. Aquele sim era amigo do peito (...).

O bonde parou em frente a Pharmacia Carvalho. Na fachada havia um reclame da Pomada São Lázaro, um santo remédio. mas como o remédio podia ser santo? (...) Vi de relance a mulher da Pharmacia Carvalho, bem bonita, apesar de já ter mais de vinte anos. Continuei lendo os reclames: "Contra dores, queimaduras, torcicolos, torceduras, reumatismo, contusões, um remédio já usei e pronto alívio encontrei, com Pronto Alívio Radway". Meu Deus, pensei, o que seria Radway? (...). O gaiola parou, esperando a passagem de outro bonde pelos trilhos da frente. Uma guria da minha idade sentou-se à minha frente. Grudei nela e fiquei um baita tempo secando, só para ver se ela me dava bola. O gaiola voltou a andar, gingando nos trilhos com aquele rebolado que mais parecia o da mulher da Pharmacia Carvalho. Meio minuto depois comecei a achar a guria feia e voltei a olhar os reclames. Lá estava o homem com o bacalhau nas costas. Deus do céu! Que coisa mais horrorosa aquele óleo de fígado de bacalhau, chegava a embrulhar o estômago. Ao lado do bacalhau estava o Vinho Reconstituente Silva Araújo. Mas que palavra mais feia aquela, reconstituente. Que será que significava? Credo, pensei cá com os meus botões, mas como tem palavra esquisita. Então me

---

<sup>435</sup> CARRIS (org.) *Carris 130 anos: relatos da história e outras memórias*. 2002, p. 16.

lembrei da vez em que o tio José trouxera garrafão de vinho doce e bebi uma caneca inteirinha. Além de ficar tonto e me esborrachar no chão, levei uma baita tunda do meu pai.

Quando o bonde fez a curva na Casa Guaspari e entrou no abrigo da Praça Quinze, o motoneiro avisou que o bonde gaiola voltaria para o fim da linha, no Gasômetro, e que a gente deveria descer e fazer uma baldeação. Troquei de bonde e continuei a minha viagem, com a cabeça no ar, contando os postes, até descer na parada do colégio. No dia seguinte, os bondes foram recolhidos, e com eles, um pedaço da minha infância.

*Museu Memória Carris*



Figura 67. Bonde gaiola linha Gasômetro (1970)

