

**Trilhos de modernidade: memórias e educação urbana dos sentidos**

Maria Sílvia Duarte Hadler\*

O contato com diversas formas de memória a respeito do tempo em que os bondes foram presença significativa no espaço urbano de diversas cidades brasileiras, permitiu a observação de que, em grande parte, elas são marcadas por uma certa nostalgia, idealização, romantização acerca desse tempo. Uma primeira indagação, portanto, se desenhava: por que seriam frequentes, nas recordações que as pessoas têm do tempo em que os bondes circularam pelas cidades, representações mais agradáveis desse tempo?

Lembranças e imagens agradáveis sobre o “andar de bonde” pareciam sugerir a existência de perdas e carências em nossa época; se era bom viver, por exemplo, em Campinas, ou em São Paulo, ou no Rio de Janeiro ou em Porto Alegre, ou em Recife... naquela época, o que não seria bom hoje? A existência destas memórias apontava, portanto, para a possibilidade de uma problematização instigante das relações entre passado e presente em torno de um eixo cultural significativo que se constitui em torno da figura do bonde, considerado, em sua movimentação pelo espaço urbano, e nas relações diversas com seus habitantes ao longo do tempo, como expressão de traços significativos do avanço da modernidade.

Desta forma, através desta pesquisa, estou sugerindo que os bondes poderiam ser um meio de nos conduzir à aproximação de práticas culturais significativas de uma dada cidade, Campinas, do interior do estado de São Paulo, na relação com a modernidade capitalista. Práticas culturais essas que não são apreendidas apenas na cidade de Campinas, mas que se encontram articuladas de diversas formas com práticas culturais semelhantes de outras cidades brasileiras. Traços de uma cultura urbana que se foram formando, modulados por determinadas sensibilidades, por certa linguagem estética, por determinadas maneiras de viver, sentir, agir e que também foram tecidos historicamente no decorrer dos anos no imaginário das pessoas. E, além disto, enquanto lembranças evocadas, enquanto imaginários que prolongam no tempo a permanência idealizada de certas formas de viver e sentir, poderiam nos levar, em outra direção, a uma problematização de determinadas formas de sensibilidade do nosso mundo urbano contemporâneo.

---

\* Doutorado recém-defendido na Faculdade de Educação da Unicamp, grupo Memória, sob a orientação da prof.dra. Maria Carolina Bovério Galzerani. Professora também na Escola Comunitária de Campinas.

Trabalho, portanto, com a perspectiva dos bondes serem emblemáticos de uma época marcada pelos processos de transformação urbana, permeados pela presença de inúmeras inovações tecnológicas, que se realizaram em cidades como Rio de Janeiro, São Paulo, Campinas, e tantas outras, na virada do século e nas décadas iniciais do século XX. Associados ao avanço da modernidade capitalista em vários centros urbanos do país, procurei tratá-los como símbolos de modernidade e progresso, símbolos produzidos por essa época, mas também participantes de sua construção sócio-cultural. Como artefatos culturais, historicamente datados, expressariam e, ao mesmo tempo, instituiriam relações sócio-culturais.

No longo trajeto histórico-cultural percorrido pelos bondes, na cidade de Campinas, procurei abordar momentos significativos deste trajeto: seu surgimento, implantação e consolidação no cenário urbano, como um dos ícones da modernidade capitalista por um lado, e por outro, a extinção de sua circulação pela cidade, agora como símbolo da obsolescência, no contexto de um avanço mais intenso da modernidade. Sem pretender fazer um acompanhamento linear e exaustivo deste processo, foram momentos considerados como portadores de uma condensação de significados, que permitissem captar traços de práticas sócio-culturais, no âmbito da cidade, que possibilitassem descortinar aspectos relevantes da vida social na modernidade. As relações entre memória e modernidade, modernidade e educação urbana dos sentidos permearam toda a trajetória desta pesquisa.

Na cidade de Campinas, portanto, os momentos de pesquisa mais detalhada referem-se ao aparecimento do bonde movido a tração animal, em 1879, à implantação dos bondes elétricos em 1912, e à sua retirada definitiva de circulação em maio de 1968.

A inserção dos bondes no espaço urbano se deu, de forma geral, no momento da intensificação dos processos de urbanização, a partir da segunda metade do século XIX. A área urbana, em especial a do sudeste do país, dava seus primeiros passos de modernização: novas construções de casas e de sobrados, chafarizes, praças, hospitais, escolas, bancos, casas de comércio, etc. As linhas de bonde surgem, então, articuladas à idéia de progresso, à expansão urbana, às novas formas de convívio social e de uso do espaço público. Com a instalação da energia elétrica e a dinamização maior da vida urbana que se segue, os bondes a burro vão sendo substituídos gradualmente pelos chamados “modernos bondes elétricos”. Essa passagem em Campinas se dá em 1912, no Rio de Janeiro em 1892, em São Paulo em 1900. O período entre as décadas finais do século XIX e as décadas iniciais do século XX configura-se como um momento importante de gestação do Brasil moderno: novas tecnologias introduzidas, modernizações em curso, amalgamando-se com elementos culturais

tradicionais, espaços urbanos em expansão articulados a elementos sócio-culturais vinculados à predominância da agro-exportação (sobretudo a cafeeira), gerando tensões entre as visões de mundo liberais, positivistas e românticas que se entrecruzam neste espaço. Tensões que demarcam o clima de modernidade que se pretende vivenciar. Nos anos de 1960 somos colocados diante de um momento em que o país já se definiu mais inequivocamente, há algum tempo, por um projeto de desenvolvimento urbano-industrial; principalmente, a partir da segunda metade da década de 1950, assiste-se a uma aceleração das transformações estruturais da sociedade, com a intensificação dos processos de urbanização, de enorme crescimento da população urbana, de reorientações no processo de industrialização no país. Sob a tônica desenvolvimentista difundem-se re-significações das concepções de progresso e de moderno. No caso de Campinas, em especial a partir de 1956, há a promoção de uma política acelerada de renovação do centro da cidade, marcada por um processo intenso de demolições e construções, fruto das tentativas de implementação do Plano de Melhoramentos Urbanos, concebido desde a década de 1930 sob a orientação de Prestes Maia. Acelera-se a verticalização das áreas centrais da cidade e o alargamento de ruas. Neste contexto, e em especial nos anos 1960, os bondes vão ser substituídos pelos ônibus, estes vistos, então, como mais rápidos, mais eficientes e adequados ao panorama urbano que então se desenhava.

Se os bondes parecem ter surgido como símbolos de modernidade, de avanço tecnológico, como portadores de novos tempos, desaparecem como objetos obsoletos, ultrapassados, que parecem atravancar uma outra modernidade. Tanto seu começo como seu fim se deram em nome do progresso e do moderno. Durante todo esse período, conviveram com automóveis e ônibus nas ruas da cidade, num processo de entrecruzamento de temporalidades e ritmos urbanos distintos, de interesses sócio-econômicos diversos, de maneiras diferenciadas de se perceber, de se estar e de se viver no espaço urbano.

A extinção dos bondes no cenário urbano não foi apenas a extinção de um meio de transporte coletivo. Expressou o declínio de uma certa temporalidade, de certas formas de percepção e de representação quanto ao espaço da cidade, de certas formas de viver e estar neste espaço por parte de parcelas expressivas da população. Houve indícios sugestivos de que os anos relativos à segunda metade da década de 50 e a década de 60 do século XX tenham sido momentos especiais de desestruturação na educação urbana dos sentidos, em que formas de sensibilidade urbana estavam se contrapondo de modo mais tenso e conflitivo.

Formas de expressão permeadas pelo romantismo, e mais visíveis nos momentos finais e posteriores à existência dos bondes, podem ser vistas como o equivalente da constatação de que, nesse processo, houve algum tipo de perda.

Há vestígios de contrariedades, de reações dispersas e pouco articuladas a respeito da extinção dos bondes. No entanto, pareceu predominar um sentimento fatalista quanto à inevitabilidade do progresso. Parcelas significativas da população, dos diferentes segmentos sociais, vinham sendo educadas no sentido do bonde equivaler a atraso, a objeto ultrapassado, arcaico. Um objeto, portanto, que atrapalhava o progresso. Assim, só restava o lamento, a nostalgia, a saudade melancólica diante da inevitabilidade de um progresso assim entendido.

O fim do bonde, no entrechoque de imagens que se constituíam sobre a cidade, explícita e sinaliza um movimento de perecimento de um conjunto de relações sócio-culturais, de uma certa forma de se estar no espaço urbano, de olhar a cidade, de se ver na cidade. Uma cidade que, para muitos, ainda tinha rosto, endereço, nome, sentido e que agora estaria mais indiferenciada, mais fluida, mais estranha aos seus habitantes que, talvez, tenham tido, a partir desse momento, mais dificuldade de se reconhecer nela. As descaracterizações ocorridas na paisagem urbana, o trânsito mais intenso nas ruas, o desaparecimento de sinais anteriores de localização e de identificação, a rapidez maior da sucessão de imagens contrastantes, o aparecimento contínuo da novidade, promovem, certamente, a aceleração da estimulação nervosa dos indivíduos, que se protegem com o desenvolvimento de atitudes de indiferença, de reserva, de maior racionalidade técnica (SIMMEL, 1976). Atitudes que reforçam a tendência de isolamento do sujeito moderno, menos disponível para trocas e intercâmbio de experiências (BENJAMIN, 1985).

O que se pode entrever de práticas culturais significativas, associadas ao andar de bonde? Através das memórias encontradas, podemos compor um mosaico, historicamente situado, de significados contidos em diversas cenas urbanas. Ao longo de seu transcurso, podemos flagrar algumas persistências imagéticas relativas aos bondes – é claro que sempre compreensíveis a partir das especificidades das experiências vividas. Foram um meio de transporte para o trabalho e outras atividades necessárias, mas também foram oportunidades de passeios. Locais de encontros ligeiros, de conversas, de muitos namoros que acabaram em casamentos. Representaram a possibilidade de observação, mesmo que distraída, de lugares, de cenas, de paisagens urbanas. Pelo ritmo de circulação mais lento, talvez propiciassem melhor a descoberta ou observação do detalhe, do particular, do singular. Possibilitaram, também, um tempo de devaneio, de divagação durante o percurso, um tempo de “cismar”, constituindo-se, em certa medida, na existência possível de intervalos entre as diversas atividades mais automatizadas e controladas do cotidiano.

Mais contemporaneamente, estão associados à saudade das tranqüilas caminhadas pelas ruas, sem o temor da violência urbana, hoje tão presente. Evocam a imagem de motorneiros e cobradores simpáticos, ajudando “velhinhas” e escolares a subir e descer do bonde, a lembrança do tratamento de respeito e consideração dispensado ao público. Evocam, também, de forma recorrente, a imagem da figura do cobrador com o dinheiro arrumadinho entre os dedos, abrindo passagem nos estribos para fazer a cobrança, ao som do conhecido “faz favor, faz favor”. Associam-se à lembrança de diversas brincadeiras e travessuras: demonstrar habilidade em pular do bonde andando, também pular do bonde para não pagar, colocar tampinhas de garrafa nos trilhos para que ficassem bem lisas e chapadas após sua passagem, jogar óleo nos trilhos, em trechos de declive, e ficar observando se o bonde iria deslizar, como também a contrariedade do motorneiro. A algazarra e brincadeira dos estudantes no bonde da linha do colégio Culto à Ciência, o “bonde alegre”. Brincar de bonde e querer ser motorneiro quando crescer. Aproveitar o tempo livre para ficar nos pontos de parada para “flertar” e, no caso de rapazes, para também poder olhar as pernas das moças quando subiam nos estribos. Imagens associadas à diversão, à alegria, e também ao lirismo: já foram considerados a “alma da cidade”, as linhas já foram comparadas a “versos de um soneto” que encantavam as ruas da cidade. Andar de bonde também possibilitava sentir melhor o vento nos cabelos e no rosto, dar uma volta pela cidade com horizontes mais amplos, ainda não desfigurados pelos prédios altos. Também foram associados à segurança, ao conhecimento do percurso, a um movimento numa direção determinada, como metáfora da possibilidade de acesso a algo. Associações também com uma trajetória em comum, com algo mais coletivo.

Andar de bonde – no decorrer dessa longa duração - também era participar das vivências de um espaço público. Neste sentido, as vivências e/ou experiências vividas através dos bondes e de seus ritmos não foram construídas isoladamente. Elas foram engendradas *na relação com* outros ritmos urbanos, com outras formas de temporalidade, que se cruzavam, constantemente, no espaço urbano. Foram construídas, sobretudo, na duração. Assim, as percepções e construções dos significados do bonde no espaço das cidades, neste momento histórico, fundamentalmente a partir da década de 1920, necessariamente, vão se dando na relação com os ritmos mais velozes proporcionados pela presença cada vez mais intensa de automóveis e outros veículos.

Andar de bonde era, também, circular, na maior parte dos percursos, no que se refere a Campinas, por áreas em que as condições de infraestrutura urbana estavam mais

desejáveis e aceitáveis. Escapava-se ou distanciava-se do circuito mais dolorido da miséria, de ruas mal calçadas e esburacadas, de moradias precárias.

E, nos momentos da história urbana em que se vivenciavam acelerações mais intensas do ritmo de vida e na relação com esses ritmos, foi visualizado como um espaço de relações sociais mais coletivas, embora fugazes.

Expressando uma dada forma de circulação no espaço urbano, e também por isto, de comunicação com esse espaço, para as memórias situadas no presente e que se dispõem a recordar-se do andar de bonde, ele se diferencia de outras formas de circulação/comunicação como ônibus, metrô, automóveis. Aparece como um espaço possível de uma certa “flânerie” pela cidade. Circulando, era possível observá-la mais, flagrar cenas urbanas em meio aos trajetos. Passear o olhar distraído pelas fachadas das casas, dos prédios, pelos transeuntes nas ruas. Um posto móvel de observação.

Neste sentido, surge como uma imagem que suscita narrativas, que evoca narrativas. Um artefato cultural, portador de histórias, que se remetem às formas de sociabilidade urbana mais aproximadas da noção de convivência.

Como artefato culturalmente significativo, no quadro das memórias contemporâneas que a ele se referem, aparece, talvez, como portador de uma aura. Um objeto é dotado de aura quando, ao olharmos para ele, ele nos revida, nos devolve o olhar, produzindo em nós um efeito de um certo maravilhamento a que se referia Benjamin, e que também nos mostra que esse maravilhamento pode nos conduzir a um certo distanciamento das relações sociais. No entanto, de alguma forma, somos correspondidos nesse olhar. A devolução desse olhar se dá, então, sob a forma de fragmentos de lembranças que, involuntariamente, vêm à tona, trazidas por detalhes diversos: seja a visão da frente do bonde, ou a imagem fugidia de motorneiros e cobradores, a visão do estribo, dos bancos ou, ainda, a lembrança do tilintar da campainha, do movimento paquidérmico e barulhento sobre os trilhos.

Referir-se ao “tempo dos bondes”, portanto, é referir-se a um certo ritmo, a certas vivências do tempo urbano, a certas possibilidades de se estar e se viver a cidade. Memórias nostálgicas encontradas sobre esse tempo parecem ser também a nostalgia de certas possibilidades de viver o tempo. As referências encontradas a favor ou contra a permanência dos bondes no espaço urbano expressam os tempos desiguais presentes neste espaço, formas diferentes de vivência dos tempos e dos espaços urbanos. Expressam diferentes formas de sensibilidade, provenientes de diferentes formas de educação urbana dos sentidos, no longo trajeto histórico-cultural da modernidade capitalista.

Muitas memórias transformaram o bonde em casas de sonho, em fantasmagorias, num objeto deshistoricizado, retirado do contexto sócio-cultural que lhe deu existência (BENJAMIN, 1989). “Era uma alegria andar de bonde, uma diversão”. Talvez possamos ver algumas expectativas, desejos embutidos na figura do bonde lembrado; sonhos e desejos não efetivados no transcorrer da história urbana da cidade. Poderíamos tentar ver, nestes traços míticos e romantizados, relativos ao bonde, traços de possibilidades de continuação do presente.

Gostaria de sugerir que, nas memórias relativas aos bondes, vêm à tona cenas do viver em cidade que estariam marcadas, carregadas, implicitamente, pela denúncia da impossibilidade de se ter, no cenário urbano contemporâneo, situações de maior convivência, de melhor qualidade nas relações interpessoais, de maior leveza, de ludicidade, de devaneio, de divagação, de contemplação. O ar nostálgico dessas lembranças parece abrigar, conter um desejo de futuro. Porém, o ritmo sufocante, asfíxiante, da modernidade contemporânea parece travar/impedir a realização desse impulso prático, inscrito nos atos de memória. A projeção de futuro, abrigando possibilidades de atuação no presente, parece estar represada, contida. A modernidade contemporânea atua no sentido de sufocar as possibilidades de futuro inscritas nos atos de memória. Parece haver uma dimensão totalitária presente em associações entre passado e antigo, entre passado e atraso, entre presente e novo, concebendo o presente como intrinsecamente portador daquilo que é melhor. Essas associações, naturalizadas, contribuem para o sufocamento das possibilidades de renovação do presente e, por conseguinte, do futuro, contidas nos processos de rememoração. Daí, uma certa timidez, uma falta de ousadia para se assumir, através dessas lembranças, que o presente e o futuro precisam ser reformulados, encaminhados de outras formas. A nostalgia parece ser a forma de expressão do sentimento dessa impossibilidade.

A cidade e seus diferentes equipamentos, os ritmos urbanos, a dinâmica das relações sociais, educam os sentidos (GAY, 1988). Moldam-nos a sensibilidade, as formas de sociabilidade que se desenrolam no espaço urbano. Uma educação histórico-política dos sentidos que não se dá de maneira uniforme, homogênea, unidimensional. Uma forma de educação descontínua e, ao mesmo tempo, ininterrupta, que atinge, de forma diferenciada, os diferentes grupos sociais que habitam o espaço urbano. Uma forma de educação informal, proveniente de diversas instâncias sócio-culturais, que se realiza independentemente da consciência dos sujeitos a seu respeito. O modo como a imprensa se refere à cidade, valoriza certos espaços e personagens, promove uma educação dos sentidos. O bonde participou, durante os anos de sua implantação e consolidação no cenário urbano, de uma educação

política dos sentidos do cidadão moderno, civilizado, higienizado, submetido à racionalidade tecno-científica e às diversas formas de controle social que se abatiam sobre o espaço urbano e seus habitantes. Na relação com outras formas de educação dos sentidos, como a representada pelos automóveis, constituiu-se como participante da construção de uma forma de sensibilidade mais colada às vivências coletivas, ao tempo mais largo. Da mesma forma, avenidas largas, de trânsito mais veloz, podem educar os cidadãos a valorizarem a circulação, o estar em livre trânsito, sempre de passagem por ruas com as quais mantêm pouco ou nenhum vínculo. Condomínios residenciais fechados e murados podem educar na direção de uma sensibilidade mais arredia à convivência com as diferenças no espaço urbano, que vê o outro como ameaça e perigo, refugiando-se tanto no isolamento como na intolerância.

A noção de educação dos sentidos chama a atenção, portanto, para instâncias difusas de educação, mas não menos eficientes, que precedem e atravessam os processos mais institucionalizados e formais de educação. Aponta para a importância de uma história da educação também se encaminhar na direção de um olhar que englobe a preocupação com as visões de mundo que se constituem, historicamente, fora dos muros da escola, e que abrigam certas maneiras de ver, sentir, perceber.

Precisamos, portanto, fortalecer outros caminhos de educação das sensibilidades, seja nos espaços públicos, nas políticas públicas de preservação de patrimônio cultural, seja no espaço de instituições como a Escola.

A abordagem realizada nesta pesquisa, ao trazer a questão da memória e da construção histórica das sensibilidades, possibilita também novos olhares para o ensino da História. Um ensino que *também* inclua a abordagem de memórias e de sensibilidades pode contribuir para que os alunos construam experiências significativas de interrupção, de ruptura com um cotidiano maquínico e também tenham condições de transformar suas vivências de sala de aula em experiências mais significativas.

### **Referências bibliográficas:**

BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas I. Magia e técnica. Arte e política.** SP: Brasiliense, 1985.

\_\_\_\_\_. **Obras escolhidas III. Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo.** SP: Brasiliense, 1989.



GAY, Peter. **A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud: a educação dos sentidos.** SP: Companhia das letras, 1988.

SIMMEL, Georg. “Metrópole e vida mental”.In: Velho, O.G.(org.). **O Fenômeno Urbano.** RJ: Zahar, 1976.