

Experiências urbanas e educação dos sentidos

Maria Silvia Duarte Hadler*

Tomando contato com diversos tipos de memórias produzidas a respeito do tempo em que as cidades, e mais especificamente, a cidade de Campinas (SP), era atravessada pelos bondes, deparamo-nos com diversas questões instigantes para a reflexão. Relações entre presente e passado, formas de sociabilidade instituindo-se e contrapondo-se, convivência entre diversos ritmos urbanos, entre formas diversas de temporalidade.

Em Campinas, os serviços de bonde elétrico foram implantados em 1912 e essa forma de transporte coletivo marcou sua presença no espaço urbano até a década de 1960, sendo retirados definitivamente de circulação em maio de 1968. Durante 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.

Neste artigo, interessa-me discutir alguns significados do andar de bonde pela cidade, ou melhor, dessa forma de circular pela cidade representada pelo bonde. Que vivências ou experiências urbanas estariam se constituindo através desta forma de se movimentar, de circular pela cidade? Que imagens estariam sendo construídas sobre esse tempo marcado por esta forma de circulação? Interessa-me também apontar, através de algumas especificidades pinçadas desse período, algumas relações que se pode estabelecer entre a cidade e seus equipamentos urbanos e o processamento de uma educação histórico-política das sensibilidades.

Richard Sennett, em seus conhecidos trabalhos como *Carne e Pedra* e mesmo *O Declínio do Homem Público*,¹ já chamara a atenção para o fato dos homens modernos

* Doutora em Educação pela FE/Unicamp, professora/coordenadora da Escola Comunitária de Campinas

¹ Sennett, Richard. *Carne e Pedra. O corpo e a cidade na civilização ocidental*. RJ: Record, 1997. Idem. *O declínio do homem público*. SP: Companhia das Letras, 1988.

urbanos se constituírem como seres humanos móveis. A liberdade de ir e vir, valorizada pelas concepções iluministas do século XVIII, associada a uma valorização crescente da movimentação, se por um lado, conforme ressalta o autor, leva à ampliação da sensibilidade, por outro lado contribui para diminuir “a experiência sensorial despertada por lugares ou pessoas que neles se encontrem”,² e assim, “o corpo secular em infundável locomoção corre o risco de (...) perder suas conexões com outras pessoas e com os lugares através dos quais se move”³. Sennett está preocupado com a reflexão sobre a conformação do individualismo urbano, sobre a configuração de uma ética da indiferença e de um estado de passividade que caracterizariam o cidadão urbano moderno que se vê cada vez mais compelido a refugiar-se em seus espaços privados, perdendo o senso do coletivo, do público, reduzindo-se cada vez mais à figura do espectador. A discussão de Sennett nos estimula a pensar nas diversas implicações que a movimentação, a circulação dos indivíduos pelos espaços da cidade pode produzir nas formas de sociabilidade, nas sensibilidades, nas formas de vinculação com estes espaços.

Gostaria, a seguir, através de algumas situações específicas retiradas desse longo trajeto histórico-cultural percorrido pelos bondes, de oferecer para a discussão algumas possibilidades de análise de relações entre essa forma de temporalidade, de ritmo e de circulação e imagens construídas a respeito desse tempo.

Aproximemo-nos, primeiramente, do período compreendido entre a década de 1870 e as duas primeiras décadas do século XX. Nos momentos iniciais de sua existência, mesmo quando ainda movido a tração animal, o bonde foi visto como um dos ícones da modernidade que então se expressava nos centros urbanos do país. Nesse período carregado de invenções técnicas e avanços tecnológicos, o bonde foi visto como um importante “melhoramento urbano”. Símbolo do progresso de cidades que se pretendiam modernas e civilizadas. Expressou e ao mesmo tempo imprimiu um ritmo mais acelerado à dinâmica urbana. Produto e também favorecedor da expansão urbana, a presença do bonde permitia uma circulação maior pelos diversos espaços da cidade, permitia maior conforto a deslocamentos no espaço urbano.

² Idem. *Carne e Pedra*, p214.

³ Idem, p215.

Entre os diversos aspectos que envolvem a discussão sobre a presença dos bondes no cenário urbano, interessa-me aqui, em especial, deter-me naqueles referentes à circulação pela cidade.

Nos momentos iniciais de sua circulação por Campinas, ou seja, nas duas últimas décadas do século XIX, as linhas de bonde então existentes percorriam trajetos que ligavam os lugares considerados emblemáticos da modernidade urbana e cuja valorização era freqüente na imprensa campineira da época.

Os bondes saíam da Estação ferroviária da Companhia Paulista, percorriam as ruas do Centro, passando por casas de comércio importantes, bancos, casas importadoras, lojas de artigos de consumo sofisticado. Descendo, a partir da estação, a antiga Rua de São José (atual Treze de Maio), além do comércio diversificado aí presente, passavam ao lado do Teatro São Carlos e da Matriz Nova, a Catedral. Pela Rua do Rosário (atual Francisco Glicério), contornavam a Igreja do Rosário e o largo do Rosário, circundado por casarões imponentes da elite da cidade. O trajeto pela Rua Direita (depois Barão de Jaguará), a rua mais sofisticada da cidade à época, conduzia o olhar aos casarões que se postavam ao lado das diversas lojas que vendiam mercadorias de boa qualidade, produtos importados, como tecidos, peças de vestuário, pianos, instrumentos musicais, partituras, livros em francês, como também produtos alimentícios e diversos artigos de armarinho. Também circulavam pelo largo da Matriz Velha (atual Igreja do Carmo), passavam ao lado do Club Campineiro, lugar de encontro da elite campineira, pelos cinemas (instalados a partir da primeira década do século XX), cuja programação estava sempre presente nos jornais da cidade; através da General Osório, transitando pelo Jardim Carlos Gomes, atingiam o Passeio Público, um jardim freqüentado pelas famílias da elite da cidade, onde se assistia aos finais de semana as apresentações de bandas de música no Coreto, consumia-se petiscos e bebidas no quiosque ali instalado, passeava-se pelas alamedas ajardinadas e arborizadas, contemplava-se a gruta ali construída com uma pequena cascata de água ou se podia sentar nos bancos ali dispostos para se apreciar o espetáculo do movimento da circulação elegante das pessoas. Também era possível ir de bonde a um bairro mais distante, o Bonfim, onde ficava o Hipódromo, lugar freqüentado também pela elite da cidade que se divertia com as apostas em corridas de cavalo. Também foram instaladas

linhas para o Fundão, acesso ao Cemitério da Saudade, para o Colégio Culto à Ciência, importante referência educacional na cidade, e também transitavam pelo antigo “boulevard” Itapura (atual avenida Barão de Itapura), atingindo lugares ainda pouco povoados (o arrabalde do Guanabara) mas conduzindo até o Liceu de Artes e Ofícios, depois Liceu Salesiano Nossa Senhora Auxiliadora.

Circular por estes lugares e espaços era circular por referenciais modernos da cidade, numa reiteração cotidiana de valores estéticos e sócio-culturais ligados a uma visão de progresso fundada nas concepções liberais, positivistas e também românticas então vigentes. O que era visto através do bonde era a confirmação dos lugares hierarquicamente mais importantes e valorizados da cidade. Sua circulação pela cidade fundamentava as imagens veiculadas pela imprensa acerca da movimentação das ruas, do “burburinho” de sons diversos, do ir e vir constante dos diversos grupos sociais pelos espaços do comércio e do lazer diferenciado.

Em suas décadas iniciais de existência o bonde constituiu-se num dos importantes aceleradores dos ritmos urbanos. E cotidianamente educou a parcela da população que tinha acesso a ele a regras de comportamento público que então passaram a ser mais valorizados. Conviver com pessoas desconhecidas no período de um trajeto implicava estar atento a certas formas de sociabilidade, desde a maneira de se dirigir ao vizinho de banco, à forma de se carregar embrulhos e pacotes, à eventual delicadeza de ceder lugar a uma senhorita ou a uma pessoa mais velha, ao respeito ao silêncio alheio. Normas de conduta polida e educada para com o público eram exigidas de motoneiros e cobradores pela Companhia Campineira de Tração, Luz e Força, concessionária dos serviços de bonde. Além do mais, andar por ruas atravessadas por bondes implicava também numa atenção maior aos perigos da rua, o “perigo verde”, conforme se referia a imprensa campineira da época às ocorrências de atropelamentos e choques diversos envolvendo bondes, transeuntes e outros veículos. Era preciso se acostumar a um novo parâmetro de velocidade, a uma nova relação tempo-espaço, em contraposição às formas mais tradicionais de locomoção até então existentes nas ruas da cidade. Andar pelas ruas exigia estar com os sentidos mais atentos e alertas.

É possível entrever nessas situações cotidianas um processo de formatação de sensibilidades, um processo de educação dos sentidos.⁴ Para além da escola e da imprensa como formadora de opinião, a cidade, através dos equipamentos urbanos diversos também realiza uma operação de modelagem racional e sensível desse indivíduo urbano moderno.

Voltemo-nos para outros momentos desse trajeto histórico-cultural percorrido pelos bondes.

Se nos detivermos em um evento de Campinas da década de 1940, podemos nos encontrar diante de um episódio curioso. Em jantar no Rotary Club, o historiador-cronista da cidade, Julio Mariano, profere uma palestra a respeito de bondes, comentando desde o tempo em que eram puxados por burros até os tempos presentes de bonde elétrico.

Nesta palestra, Julio Mariano constrói imagens acerca do bonde e de seus usuários, imagens marcadas por idealizações e que sem dúvida dialogam com experiências urbanas vivenciadas através dos bondes. Os passageiros, *“essa coletividade de minutos que convive nos bondes”*, constituem uma coletividade que, segundo ele, também deveria ser objeto de estudo dos sociólogos. E o que seria uma *“vida de bonde”*? *“Uma vida diferente, mas perfeitamente organizada, com a sua pontinha de comédia, de drama, de tragédia, rodando sobre os trilhos com um destino certo...”* Julga-se no direito de comparar um bonde elétrico comum a um país. Um país de *“regime liberal-democrático ao extremo e até anti-nacionalista, dado o cosmopolitismo dos cidadãos ...como direi?... cidadãos bondeiros, bondenses ou bondelandenses”*.

Estas imagens sobre o bonde, construídas nos anos 1940, sugerem formas de sociabilidade talvez mais solidárias num espaço também urbano, mas temporário, que atravessa o tecido urbano mais amplo, oferecendo, talvez, um intervalo, um oásis a uma rede de relações urbanas marcadas certamente pela desigualdade, discriminação, pelo controle político-social. Insinua-se aqui uma imagem do bonde que transcende sua condição de transporte, uma imagem que sugere a idéia de um espaço que educa, que educa os sentidos, que predispõe a uma convivência mais civilizada entre *“almas*

⁴ Uma importante discussão a respeito de uma educação política dos sentidos encontra-se na obra do historiador Peter Gay *A Educação dos Sentidos. A experiência burguesa- da rainha Vitória a Freud*. SP: Companhia das Letras, 1988.

diferentes”. Pois, nos carros elétricos, como enfatiza o palestrista, não se distinguem “*raça, cor, e muito menos religião. Se há um “avanço” qualquer não é ao poder, e sim às pontas, sempre mais preferidas para quem quer ter a vista larga e o passo desembaraçado na descida*”.

Assim, “*quem sabe não topáramos a felicidade mais a jeito*”, se pudéssemos viver sempre como passageiros de bonde. Só que nesse caso, “*ao invés de um condutor de homens, teríamos que exigir à testa dos governos um condutor de bonde, que nos levasse a passear, a passear, escolhendo as voltas mais longas, de quadros mais coloridos ...*”

Essa sociedade utópica, essa “*república de igualdade perfeita*” conduzida por um governante-condutor de bonde que a levaria a passear dialoga com a sociedade real em que os passeios não são tão possíveis, em que as voltas dadas carecem de um colorido mais forte naqueles tempos marcados pelos cinzas mais carregados da ditadura estadonovista. Já está aparecendo aqui o bonde visto, metaforicamente, como um contraponto mais leve a uma realidade urbana possivelmente mais carregada de tons opressivos.

O espaço do bonde se insinua, nestas imagens, como um espaço-tempo de aprendizado de uma sociabilidade de perfil mais humano, em contraponto a um espaço urbano concreto em que o tempo do trabalho e das obrigações sociais se impõe ao cidadão.

A fala de Julio Mariano nos anos 40, carregada de romantismo e idealização, não se refere predominantemente ao passado, é uma reflexão sobre seu presente. Uma fala alegre que sugere, de modo divertido, alguns encaminhamentos fictícios para uma sonhada reorganização social. Seu discurso sugere que a convivência no bonde pode educar os sentidos, as sensibilidades; estar no bonde é estar num espaço de aprendizado de sociabilidades. Perspectiva semelhante também parece estar presente, quase 60 anos mais tarde, nesta lembrança do “andar de bonde” de um jornalista-cronista do Correio Popular de Campinas:

Ônibus nunca rendeu boas histórias. Ônibus não tem graça nenhuma: é fechado, não tem ar, é um forno, apertado, tem catraca, janelas, motor barulhento, é sujo. Enquanto isso, os bondes, ah, os bondes!, eram alegres, arejados, abertos, “cinco lugares em cada banco”; bonde tinha estribo, balaustre, cortinas para proteger da chuva, anúncio do rum creosotado para o “ilustre passageiro”; bonde tinha “cozinha”. Ninguém viajava triste nos bondes, ninguém viaja alegre nos ônibus. E os bondes

tinham motorneiros e cobradores. Cobradores como seo Vignatti. Um ônibus jamais teria seo Vignatti sentado atrás da catraca. A alegria (e educação) dele, só nos bondes. (Castro, Moacyr. O truque. Correio Popular, 16/01/01, caderno Cidades, p.2, seção Bate-Papo)

Na visão do cronista, o bonde deve render boas histórias. Há uma sugestão – evidentemente questionável – de que este objeto urbano, o transporte coletivo, predispõe seus passageiros a um certo estado de espírito: “ninguém viaja alegre nos ônibus, ninguém viajava triste nos bondes”. Neste pequeno fragmento da crônica, um indício de um diálogo entre temporalidades diferenciadas, um diálogo entre presente e passado.

Algumas características do veículo “bonde” parecem merecer ser lembradas – carros abertos, com estribo, balaustre, cortinas, anúncios, o lugar da “cozinha”, e personagens constantes: motorneiros e cobradores. Esses atributos dos bondes foram cenário e personagens de diversas situações que compõem uma trama de vivências urbanas que brotam dotadas de significado nos trajetos de rememoração. Vivências que são relativas a uma certa forma de se estar no espaço urbano, de se relacionar com este espaço e com seus “personagens”. Esse fragmento de crônica sugere que há uma sensibilidade mais característica de quem anda de bonde em relação a quem anda de ônibus: uma sensibilidade mais marcada pela alegria e pela educação. Sociabilidades, relações interpessoais estão em pauta.

Se nos voltarmos para outro momento da história urbana dos bondes, o momento de seu fim definitivo, na década de 1960, podemos flagrar um processo de construção de uma imagem de saudade, de melancolia do fim, convivendo com outras representações que o associam a um entrave ao avanço do progresso urbano. Estamos em outro patamar da modernidade, em que o ritmo e velocidade de circulação simbolizados pelos ônibus e automóveis particulares são indicativos dos interesses políticos e sócio-culturais então predominantes. O bonde deixou definitivamente de estar ligado a um impulso de progresso e foi deslocado para as margens do sistema: para alegria e diversão das crianças e para recordação de um tempo. Transformado em sucata, em objeto lúdico, em suporte de memória.

Por que servirão de recordação de um tempo? O que estaria sendo recordado? Há uma sugestão velada de significação dessa recordação; uma sugestão da existência de algo que incomoda naquele presente que se dispõe a rememorar algo de um passado

que se foi. Procuremos um exemplo do que mereceria ser recordado e o que seria objeto de lamentação e de perda através de um fragmento de crônica publicado no jornal *Correio Popular*, em março de 1968.

Em um artigo emotivo, a autora⁵ evoca possibilidades de se estar na cidade, de viver o espaço urbano através dos bondes. O título do artigo é altamente sugestivo: *“Bonde já chama saudade”*. Saudade de que? Escrevendo nos momentos finais da presença das últimas linhas na cidade, a autora faz uma rememoração de significados de andar de bonde, significados que poderiam estar correndo o risco de se perder. A ausência dos bondes e de seu *“gingado”* no cenário urbano parecerá *“mais uma mentira do progresso”*, que a autora reconhece como *“necessário”*; porém, a abolição total deste *“veículo lerdo”* não pode deixar de *“doer um pouco na alma”*. A articulista lembra que no Rio de Janeiro a *“imortalidade do bonde”* estaria assegurada com sua colocação em praças e jardins da cidade. Mas, adverte, o que faz o bonde não é *“sua figura estática e grotesca”*. O que faz o bonde merecedor de saudade é o *“seu movimento dengoso nas linhas, o seu ruído característico, os dois homens uniformizados que servem de condutor e motoneiro.”* Movimento, som, personagens. Elementos que parecem recorrentes nas memórias sobre o tempo dos bondes. Mais adiante, a autora ressalta um elo sensível, romântico com os bondes: *“para os sensíveis, para os que amam coretos e chafarizes, um bonde pelo menos devia ficar”*. Perceba-se que está sendo recortado um certo passado da vida urbana em que se associa a presença de bondes a coretos e chafarizes, um passado que já se coloca a uma certa distância daquele presente em que se constrói aquela rememoração. Que outras coisas estariam sendo ditas ou sugeridas por estas colocações? Um bonde ao menos deveria ficar para os sensíveis, para os que amam coretos e chafarizes. Ora, não seria sensível quem não ama coretos e chafarizes? Quem estaria mais articulado com as situações contemporâneas daquele presente, não seria sensível? A sensibilidade, a capacidade maior de se emocionar com certas cenas do cotidiano urbano estariam ausentes deste tempo-espaço urbano que está se desguarnecendo da presença dos bondes? Parece que estamos diante de uma situação limite, de uma situação de fronteira: há possibilidades de se relacionar com a cidade que

⁵ A autoria deste artigo-crônica é de Lea Ziggiatti Monteiro.

estão prestes a desaparecer, possibilidades carregadas de maior leveza, mais encanto, mais emotividade.

Num passeio imaginário pelas diversas linhas de bonde a autora vai colocando o leitor em contato com essas possibilidades.

Os bondes 1 e 2 , que percorriam longamente o popular bairro da Vila Industrial, faziam a linha dos crepúsculos; permitiam que nas tardes quentes, após a escola e o trabalho, as pessoas pudessem dar uma volta “*plena de horizontes*”, “*horizontes ainda não desfigurados de prédios altos*”. A referência não muito simpática a prédios altos que desfiguram horizontes parece sugerir a presença de um certo desencanto com as modificações do espaço urbano que estava passando por um processo crescente de verticalização . Uma estética urbana está em jogo. A visão do “*crepúsculo se esparramando ainda pelas Campinas*”, a sensação do “*vento antigo campineiro castigando a cara e emaranhando cabelos dos transeuntes*”, parecem ser possibilidades de sensações em vias de extinção. O bonde 3 do Guanabara foi sendo cortado aos poucos para “*desgosto dos moradores*” que “*cismavam no desvio*” que o bonde fazia em frente ao Instituto Agrônômico, moradores que deviam preferir esse tempo de “*cismar*” do que estar sujeito à “*velocidade excessiva*” do ônibus a correr pela avenida Itapura, numa “*viagem relâmpago*” até o centro da cidade. E uma “*voltinha gostosa*” pelo centro podia ser feita pegando o bonde da Estação e “*passando em revista as casas comerciais*”.

Uma certa relação com o tempo, e uma indicação de uma apropriação mais sensível de espaços urbanos parece se sobressair. Podemos também arrolar outros significados diversos do andar de bonde que ressaltam em diversas memórias encontradas a respeito desse tempo. Era um meio de transporte para o trabalho, para a escola e para outras atividades necessárias, mas era também um passeio; o lugar de estréia de uma roupa nova nas tardes de domingo; também local de encontro, de conversas, de namoricos; também era a possibilidades de visão de lugares da cidade, a possibilidade de uma observação mais cuidadosa de certas paisagens urbanas. Se o olhar que circula pela cidade através do bonde também era ligeiro e superficial, pelo ritmo mais lento comparado a outras formas de locomoção mais rápidas propiciava melhor a descoberta ou a observação do detalhe, do particular, do específico; podia proporcionar

um tempo de devaneio, de divagação durante o percurso, como também podia ser palco de brincadeiras e travessuras de crianças e adolescentes.

Referir-se ao tempo dos bondes é também se referir a um certo ritmo, a uma certa vivência do tempo urbano, a certas possibilidades de se perceber, de se estar e se viver a cidade. Memórias nostálgicas deste tempo parecem ser também a nostalgia de uma certa possibilidade de viver o tempo. As referências ao bonde – a favor ou contra a sua permanência no espaço urbano – expressam os tempos desiguais presentes neste espaço, expressam formas diferentes de uso do tempo e do espaço. Expressam diferentes formas de sensibilidade provenientes de diferentes formas de educação urbana dos sentidos. E, em especial, quero sugerir que se configuraram experiências urbanas que se constituíram mediadas pela presença dos bondes no cenário urbano, experiências/vivências essas que carregam traços que nos permitem pensar essa forma de circulação e de temporalidade representada pelo bonde como uma das instâncias histórico-culturais relevantes de uma educação urbana dos sentidos.