

**PEGAR O BONDE ANDANDO: AS SOCIABILIDADES NOS BONDES
ELÉTRICOS EM SÃO LUÍS – MA.**

Maria das Graças do Nascimento Prazeres

Doutoranda em História pela UFSC

graceprazer@yaho.com.br

[No bonde] havia as conversas, as discussões entre os passageiros do bonde; os debates em torno de assuntos do dia; debates ordinário cordiais. [...] Isto a despeito de haver então o bonde primeira, e bonde segunda classe reservado à rale de tamancos; ou descalça e sem gravata e sem paletó. Nos bondes de primeira classe, o indivíduo limpo, calçado, engravatado e de paletó e sem embrulho ou pacote na mão, fosse qual fosse a sua cor, a sua raça, a sua profissão, podia viajar, em bonde ou em trem.

Gilberto Freyre

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo fazer uma análise sobre os bondes elétricos de São Luís – MA durante a Primeira República, destacando-os no projeto de modernização da cidade. Até início da década de 1920, o transporte coletivo de São Luís feito pelos bondes de tração animal era considerado pelos usuários e pelos administradores públicos como deficiente e até mesmo vexatório. Portanto, com intuito de amenizar a situação caótica em que se encontrava tal serviço, o governo do Estado investiu em seu “melhoramento”, que foi financiado através de empréstimos junto às empresas estrangeiras. Os bondes elétricos de São Luís até a década de 1930 estiveram ligados à noção de progresso, e nos discursos oficiais era comum delegar a estes veículos a missão de salvar do atraso um dos principais serviços desta capital. Para a realização deste estudo, as fontes utilizadas foram referências bibliográficas que tratam da modernização das cidades, relatórios oficiais do Estado do Maranhão, obras literárias, fontes hemerográficas, mapas e cartas geográficas da cidade de São Luís.

Palavras-chave: Cidade; Modernização; Transporte urbano.

O serviço de bondes elétricos assim como os demais “melhoramentos” pelos quais São Luís havia passado na virada do século justificavam-se pelo fato de que o “progresso” deveria atingir a todos, pois não era possível construir uma imagem de “cidade civilizada”, enquanto grande parte da população continuava com “maneiras provincianas”. O “mau” comportamento dos segmentos mais pobres no espaço público negava este ideal de progresso. E a cidade era por excelência esse espaço do contraste, onde imperava ao mesmo tempo o fausto e a miséria, a beleza e o indecoroso, a generosidade e o ludíbrio, as virtudes e os vícios. A cidade era o espaço das diferenças, onde habitam os antagônicos, e no que se refere ao social, as cidades modernas não perderam este poder. Pesavento entende a cidade como “o teatro de realizações das diferenças sociais”, e o espaço urbano manifesta “não apenas a diferenças de classe e ocupação, mas todo um *ethos*, uma sociabilidade e uma carga de valores que vêm associados àquelas diferenças básicas e originárias, comprovando o quadro de contrastes da cidade.” (PESAVENTO, 1999, p.62)

As classes subalternas além de ser bastante prejudicadas com a precariedade dos serviços públicos, ainda eram vistas como responsáveis pela situação de “atraso” em que se encontravam tais serviços. As intervenções urbanas produzidas para modernizar o espaço da cidade se articulavam com a ordem social, uma vez que o primeiro segmento deu as diretrizes para a elaboração dos “elementos constituintes da ordem urbana e da disciplina social”. Era preciso disciplinar as classes populares. Não se podia remodelar o espaço urbano sem que houvesse uma correção dos modos de comportamento. Pechman afirma que

a presença das multidões nas ruas das grandes cidades, a provocação à ordem e a ameaça latente de revolta se constituem num grande desafio à redefinição de uma ordem pública. E a ordem pública passa a ser percebida a partir da necessidade de reordenação do espaço público. (1994, p.31)

No caso do transporte coletivo, as brigas e os bate-bocas diários que ocorriam dentro dos veículos, além de outros inconvenientes promovidos por estes setores sociais

feriam a imagem de “sociedade civilizada”. Assim, as autoridades públicas viram a necessidade de elaborar um conjunto de normas para disciplinar o comportamento dos usuários, a fim de conduzi-los “à boa marcha e regularidade dos serviços de bonde” (Tração Elétrica, In: Pacotilha, 01 de dezembro de 1924, p.1).

Foi com este intuito que se originou, baseado no artigo 13 do Decreto de 879 de 14 de setembro de 1924, um conjunto de “instruções” que regulavam os modos dos usuários deste coletivo, denotando uma característica das cidades modernas que ao tratar de questões urbanas se preocupavam em “pôr em exercício os serviços de vigilância e segurança pública” (PESAVENTO, 1999, p.83). Uma de suas primeiras cláusulas se referia ao modo como deveriam estar trajados os usuários dos bondes elétricos. Portanto, assim determinava o artigo 2: “Os passageiros sem paletó ou colarinho, porém bem vestidos em tudo mais só podem viajar nos reboques e na plataforma posterior dos outros carros.” (Tração Elétrica, In: Pacotilha, 01 de dezembro de 1924, p.1). Ponte verificou que em Fortaleza, assim como em outras cidades brasileiras, este tipo de determinação por parte do poder público também vigorou. Segundo este autor, na capital cearense

[..] exigia-se que os passageiros estivessem vestidos com decência: paletó, colarinho e sapatos. Segundo depoimentos de pessoas que viveram na Cidade a partir desse século, grande parte da população, excetuando os muitos pobres, usava cotidianamente paletó (alguns de casimira inglesa ou linho ou muitos de tecido mais rústico), o que é verificável através das fotografias da época. (PONTE, 1993, p.33)

Assim, ao mesmo tempo em que os bondes foram implantados com o objetivo de oferecer transporte cômodo e barato a “todos”, as autoridades promulgavam leis que restringiam a utilização deste serviço às camadas populares, pois estabelecer que a entrada nos bondes fosse permitida somente aos que estivessem “bem” vestidos, deixava uma grande parte da sociedade de fora, pois muitos eram os trabalhadores que residiam longe de seus locais de trabalho e precisavam dos bondes para se locomoverem diariamente.

Os operários que iam para as fábricas, os vendedores que trabalhavam no mercado, e pessoas com outros tipos de ocupação, dificilmente tinham trajés adequados ao modelo afixado pelo código. Os paletós, os colarinhos e as peças finas exigidos para

adentrar nos bondes não combinavam com os uniformes e vestimentas usadas na labuta pela maioria da população ludovicense¹, e muito menos com o clima quente da Ilha², além de não se ajustarem à realidade econômica dessa população. E ainda, de acordo com esta cláusula, mesmo aqueles passageiros que estivessem “bem vestidos”, porém “sem paletó ou colarinho” só lhes era permitido viajar nas partes posteriores dos veículos. Portanto, ainda que alguns indivíduos das camadas populares chegassem a usar roupas “decentes” para usufruírem deste serviço, a discriminação era preservada nessa hierarquização dos espaços, pois seus lugares nos bondes, assim como no corpo social, já haviam sido determinados – a retaguarda dos coletivos.

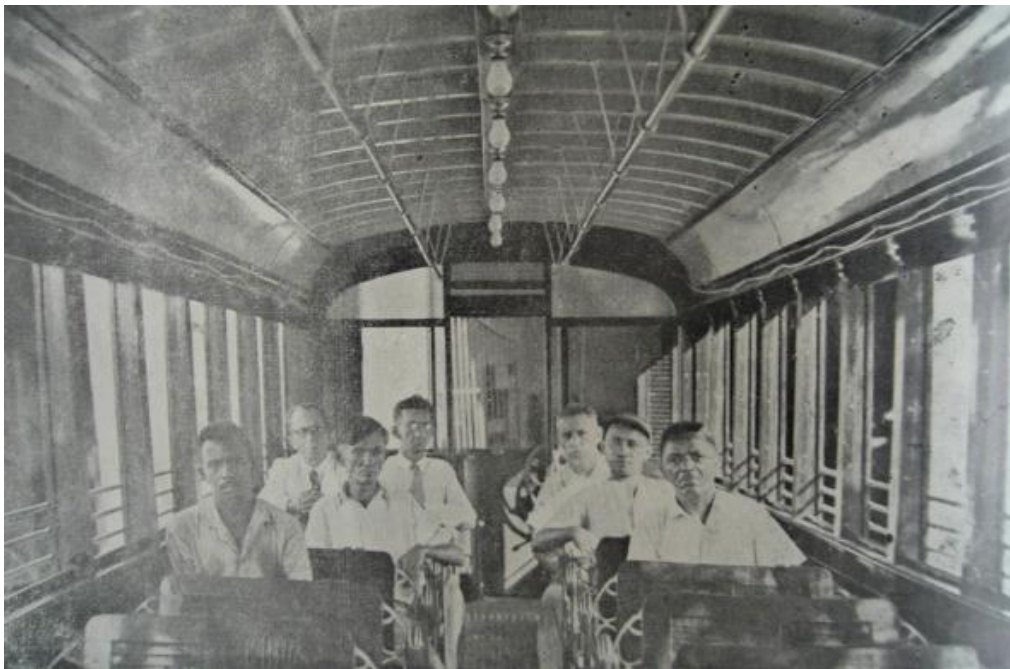


Imagem 01: Passageiros no interior de um bonde.

Fonte: Miécio Jorge. Álbum do Maranhão, 1950

¹ Ludovicense: expressão empregada para denominar as pessoas nascidas em São Luís - MA.

² A Ilha de *Upaon-Açu*, denominação dada pelos índios tupinambás que significa *Ilha Grande*, onde estão, atualmente localizados os municípios de São Luís (capital do Estado), São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa. No senso comum, é também conhecida como Ilha de São Luís, fazendo referência à capital.

Machado de Assis, ao criticar o comportamento do dito homem moderno da cidade carioca e sua preocupação com a aparência ao circular pela cidade, expressa que na sociedade carioca do início do século “[...] os vestidos e os brilhantes saem a passeio. A graça não fica em casa, nem a elegância, nem a beleza; todos esses bens do céu e da terra amam o ar livre.” (ASSIS, 1994, p.123.). O homem moderno não se escondia, mostrava-se, saía às ruas. Era um homem praticante da cidade, que flanava por ela. E, ao adentrar ao espaço público, a aparência era sobremodo valorizada, uma vez que “a idéia que o homem tem do belo imprime-se em todo o seu vestuário, torna sua roupa franzida ou rígida, arredonda ou alinha seu gesto e inclusive impregna sutilmente, com o passar do tempo, os traços de seu rosto” (BAUDELAIRE, 1996, p.9). Portanto, as roupas eram muito mais que o ato de cobrir-se, de vestir-se, era a indicação da própria personalidade e da posição que se ocupava na sociedade ou que gostaria de ocupar; era uma forma, muitas das vezes, de mascarar aquilo que se entendia por feio, por desagradável. Neste sentido, com as vestes, “o homem acaba por se assemelhar àquilo que gostaria de ser”(Id. Ibid.).

Machado de Assis, em uma de suas crônicas intitulada “Instruções” ironizava as regras de conduta estabelecidas pelo poder público para os passageiros de bondes elétricos do Rio de Janeiro. Ao introduzir o regulamento, o cronista fluminense destaca que “o desenvolvimento que tem tido entre nós este meio de locomoção, essencialmente democrático, exige que ele não seja deixado ao puro capricho dos passageiros” (ASSIS, Machado. Instruções. Apud O’DONNELL, Julia Galli. Para andar nos trilhos. In: Revista de História da Biblioteca Nacional. Ano 2, nº14, novembro de 2006, p.70). Assim, como acontecera na capital da República brasileira, na cidade de São Luís e nas demais cidades que adotaram os bondes elétricos nos seus sistemas de transporte urbano, o progresso acabava por esbarrar no arcaísmo estrutural da sociedade que desejava ser moderna. Verifica-se que foi uma prática comum nas cidades brasileiras a adoção de regulamento de condutas para este tipo de usuário dos serviços públicos, o que demonstra a fragilidade desse modelo de modernização adotado pelo Brasil nos moldes europeus.

O regulamento se pronunciava até mesmo sobre o ato de cuspir nos carros, por não ser apenas uma questão de civilidade, mas principalmente por uma questão de saúde pública. Num momento em que a cidade redobrava sua atenção receosa com os surtos epidêmicos³, que ameaçavam os ares ludovicenses e se constituíam como risco permanente para aqueles que habitavam este espaço urbano, um ato desse tipo deixava temerosos aqueles que pretendiam tornar a cidade um lugar salubre.

Ao estudar a saúde pública de São Luís na Primeira República, Almeida afirma que as condições sanitárias deixavam muito a desejar e acarretavam sérios problemas, principalmente para a parcela menos favorecida, que em sua maioria vivia em condições miseráveis. E mais do que isso, além de ser a mais prejudicada com a precariedade dos serviços da saúde pública, essa parcela era vista não como vítima, mas como responsável pela propagação de doenças (2004, p. 240). Assim, sob o pretexto da saúde pública, os menos favorecidos eram empurrados para os lugares mais afastados, o que criava em torno deles uma espécie de cordão de isolamento, enquanto representação acerca das classes populares, entendidas como “construções humanas sobre o real”, naturalizando o social (JOVCHELOVITCH, 2000, p. 64). Mais especificamente sobre eles é que pairava a preocupação do regulamento ao estabelecer que era “estritamente proibido cuspir nos carros”, estando inclusive sujeitos a serem retirados dos veículos aqueles que fossem reincidentes.

A preocupação com a salubridade dos espaços públicos não era exclusividade de São Luís. O Brasil como um todo havia enfrentado inúmeras crises epidêmicas desde a segunda metade do século XIX, principalmente, a cidade do Rio de Janeiro, como destaca Chalhoub ao afirmar que, na capital republicana, a epidemia de febre amarela chegou até mesmo a causar transtornos às atividades comerciais do país e às propostas de implementação de políticas imigrantistas (1996, p.61-62). Deste modo, o regulamento dos passageiros de bondes elétricos de que Machado de Assis falava em sua crônica não deixou de conter nos seus setenta artigos, um que fosse concernente à preocupação com a saúde pública. Logo no primeiro artigo havia: “Dos encatarrados – Os encatarrados podem entrar nos bondes, com a condição de não tossirem mais de três

³ Dentre os surtos epidêmicos, destaca-se o da peste bubônica que atingiu a cidade de São Luís nos anos de 1903 e 1904.

vezes dentro de uma hora, e no caso de pigarro, quatro.”(ASSIS, Machado. Instruções. Apud O’DONNELL, Julia Galli. Para andar nos trilhos. In: Revista de História da Biblioteca Nacional. Ano 2, nº14, novembro de 2006, p.70.)

Apesar de o passageiro ser o alvo principal do regulamento, ele se referia também ao comportamento dos condutores. Aos usuários cabia auxiliar a administração dos empregados e, se alguma coisa irregular fosse encontrada na operação deste serviço, os reclamantes poderiam dirigir-se por escrito à administração. Assim como os passageiros, os condutores dos bondes eram pertencentes aos grupos de menos *status* na sociedade, logo era mais uma forma de controlar a conduta desses grupos. No entanto, nenhuma das dez instruções se referia à empresa que gerenciava o serviço. A falta de cobrança por parte do Estado tornava a *Ulen* dona da situação, pois ela não podia ser cobrada por terceiros.

Como foi visto, anteriormente, foram afixados horários em que os bondes elétricos deviam fazer suas viagens. Essa tabela de horários estabelecidos favoreceu o surgimento de relações das mais diversas entre aqueles que se utilizavam dos bondes nos mesmos horários. Os estreitamentos de laços de amizades, os namoricos e os flertes, as brigas e os confrontos entre os inimigos. Dentro dos bondes sucedia tudo isso.

O interior de um bonde era bastante propício para o início dos flertes. Um espaço em que os corpos se aproximavam e o toque era mais suscetível de acontecer se tornava um local perfeito para o surgimento de amores. Assim, entre uma viagem e outra, muitos namoros foram pegando carona nos bondes elétricos que corriam lentos pelas ruas de São Luís. E não se tratava apenas dos iniciantes, aqueles que já eram enamorados também usufruíam deste veículo, principalmente, para fazerem passeios românticos nos fins das tardes quentes. O bonde que fazia linha para a Estrada de Ferro era um dos preferidos, pois seu roteiro passava pela Avenida Beira-Mar, o que dava direito ao passageiro de apreciar uma bela visão do por-do-sol na Baía de São Marcos. Mas, sem dúvida, o bonde mais utilizado pelos amantes era o que fazia linha para a Praça Gonçalves Dias, um dos principais cartões postais da cidade de São Luís, que unia em uma única paisagem o frescor da arborização das palmeiras que dançavam ao sabor do vento, a visão do sagrado com a presença da Igreja de Nossa Senhora dos

ANPUH-Brasil – 30º SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – Recife, 2019

Remédios e uma vista panorâmica do por-do-sol no elevado do largo. Este roteiro era tão procurado pelos namorados que ficou conhecido como o bonde romântico, pois era o “preferido dos casais de namorados que procuravam a beleza e tranquilidade do Largo dos Remédios” (Revista Leia Hoje, set/out de 1991, p.28).



Imagem 02: Praça Gonçalves Dias

Fontes: Coleções São Luís: Memorabilia de antigos e raros cartões postais;
http://biblioteca.ibge.gov.br/colecao_digital_fotografias.php?this_pag=48&palavra_chave=



Imagem 03: Praça Gonçalves Dias

Fonte: Coleções São Luís: Memorabilia de antigos e raros cartões postais

As viagens até os bairros chegavam a durar até mesmo um pouco mais de uma hora, como por exemplo, um passageiro que saía da Estação Central até o bairro do Anil. Era tempo suficiente para construir vínculos com quem viajava no banco ao lado. As viagens longas e lentas neste fluxo entre o centro da cidade e os bairros distantes, na maioria das vezes com os veículos lotados de passageiros, faziam florescer as conversas, as leituras de jornais, livros e revistas, suscitavam nos corações dos mais românticos os namoros, e momentos de amizade, fraternidade e até mesmo de desafeição, ali eram compartilhados.

É inegável que muito disso já existia desde os bondes de tração animal. Contudo, com a regularização dos horários e com a inserção de maior número de usuários, o transporte por tração elétrica acabou por incentivar muito mais as sociabilidades do que os seus antecessores.

Ler um jornal, um folhetim, ou folhear uma revista ou um livreto era a forma que muitos passageiros encontravam de tornar o percurso nos bondes elétricos mais curtos e mais interessantes. A leitura podia acontecer de forma individual quando não se tinha um conhecido dentro do bonde, ou de forma coletiva quando muitas vezes, as discussões sobre as diversas notícias do campo da política, da ciência, das artes tomavam força entre os passageiros que partilhavam as folhas de um mesmo jornal, folhetim ou similar. O ato de ler nos bondes deixava a viagem mais prazerosa, sem dúvida, pois se conseguia preencher um tempo considerado ocioso. Em um jornal de São Luís, encontrei uma espécie de glossário com título “Leitura para o Bond” com chistes que, possivelmente, foram escritos para distrair um ou outro passageiro que estivesse a bordo de um veículo desse tipo. Na nota pública em 1904 por *A Pacotilha*, está escrito:

Leitura para o bond

Definições

Juízo – harmonia entre a lavoura individual e as asneiras geraes.

Juntas – partes do corpo que estão separadas.

Serapião – homem que terá de rodar mais cedo ou mais tarde, sem puxarem a fieira.

Agapito – letra, que ligada a um vicio fórma um homem como outro qualquer.

Amizade – coincidência de interesses.

Papa – entidade que no augmentativo mette medo ás crianças no diminutivo sustenta-as e no natural faz santos.

Distracção – filosofia da conveniencia.

Hermeneutica – borracha applicada ao governo dos povos.

Céo – mundo visto de pernas para o ar.

Inferno – ajustes das contas universaes.

Orçamento – banquete onde todos comem e ninguém fica satisfeito.

Advogado – herdeiro das brigas alheias.

Casamento – suicídio longo.

Musica – crime premeditado.

Aposentadoria – capacidade para ganhar sem trabalhar.

Tapete – victima de quanta discussão aparece.

Peito – parte do corpo que anda aborrecida com o numero dez.

Bengala – manual de educação em alguns casos.

Beijo – unico estalo que não assusta.

Pobreza – fim de mês que nunca termina.

Foz – começo de um fim de um rio.

Lyrismo – recurso de mulher feia.

Molestia de nervos – falta de costura e de pancadas (*A Pacotilha*, 14 de fevereiro de 1904).

Machado de Assis em uma de suas crônicas fala deste hábito que também era percebido nos bondes elétricos que percorriam as ruas cariocas. Em sua narrativa é retratada uma dessas ocasiões em que um passageiro esquece um jornal de Londres dentro de um bonde elétrico: “— No meio da tanta aflição, vale-nos a leitura, principalmente de folhas inglesas e americanas, quando algum passageiro as esquece no *bond*. Um deles esqueceu anteontem um número do *Truth*. Conhece o *Truth*?” (ASSIS, 1994, p.176.)

A produção de uma escrita com a apropriação de léxicos dos novos objetos técnicos foi bastante comum entre os literatos da virada do século XIX para o século XX. A inserção de vários objetos técnicos, tais como cinematógrafos, fonógrafos, kodaks e ornatos, máquinas de escrever e outros acabavam por influenciar a escrita e a produção literária dos cronistas, dos poetas, dos jornalistas. Segundo Sússekind, neste momento a disseminação desses objetos técnicos “pareceu constituir um horizonte técnico com o qual se defrontavam necessariamente os produtores literários brasileiros do período, então de modo hesitante.” (1987, p.24.) Portanto, os literatos não podiam ser, e não foram indiferentes ao advento de novos recursos técnicos, e apropriaram-se desses novos mecanismos seja no ato de passar as ideias para o papel com a utilização de uma máquina de escrever, seja colocando a técnica como personagem em suas obras, ou até mesmo modificando a técnica literária através da adoção dos novos recursos técnicos.

Assim que os bondes elétricos passaram a percorrer as cidades houve um grande surgimento de novas expressões que se tornaram bastante populares. Dentre os ditos populares mais conhecidos temos: “comprar bonde”, que significa fazer um mal negócio; “pegar o bonde andando”, diz-se de alguém que chega atrasado ou entra numa conversa já iniciada sem saber o que se disse até então; “tomar o bonde errado” era expressão para designar quando se enganava quanto ao resultado de um negócio que se julgava ter êxito; “andar na linha” ou “andar nos trilhos”, falava-se de alguém que era íntegro e correto, principalmente, nos negócios; “cara de bonde” designava uma pessoa em quem não se pode confiar, traidor; “tocar o bonde para frente” era usado para expressar a perseverança após uma fase difícil, um momento de crise; “bigu” era a

viagem clandestina nos bondes ou carona; “morcegar” ato de subir ou descer de um bonde em movimento e outros.

Inúmeras expressões surgiram dentro e fora dos bondes, ditos inspirados no cotidiano dos usuários deste tipo de veículos. Expressões que indicam quanto os bondes influenciaram nas sociabilidades daqueles que pertenciam à cidade. Não se pode negar que os *tramways* aguçaram a criatividade dos populares que não economizaram em criar léxicos e adágios que traduziam a presença e importância deles na vida dos cidadãos. Vale ressaltar que muitas dessas expressões ainda hoje são utilizadas, algumas com o mesmo sentido, outras com alteração ou adaptações nos significados.

Portanto, os bondes elétricos se constituíram elementos importantes na formulação de novas sociabilidades dentro do espaço urbano, uma vez que faziam parte do cotidiano da cidade, transportando os ludovicenses de casa para o trabalho, para a igreja, para o teatro, para o cinema, para a escola. Os *tramways* aproximavam não só as distâncias entre o centro e um bairro distante, mas também entre os próprios moradores da cidade, que tinham neste veículo a possibilidade de se conhecerem e firmarem laços de amizade, que envolviam até mesmo os “mortoneiros ou condutores [...] que eram bem tratados pelos passageiros, muitos dos quais se tornaram velhos amigos” (Revista Leia Hoje, set/out de 1991, p.28.). Ponte sintetiza bem o que os elétricos imprimiram no comportamento do homem cidadão. Para este autor, “os bondes significavam um novo e importante espaço de sociabilidade; em livros, jornais e revistas não é raro encontrar referências a conversas e acontecimentos advindos de seus bancos. Foram, assim como as ferrovias, objetivados como signo de modernidade.” (PONTE, 1993, p.33)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Jornais, Revistas e Periódicos

A Pacotilha, 1924, 1923, 1930.

Decreto nº879, de 19 de novembro de 1924.

Revista Leia Hoje, set/out de 1991

ALMEIDA, Maria da Conceição Pinheiro de. Saúde Pública e Pobreza: São Luis na Primeira República. In: COSTA, Wagner Cabral da (Org.), *História do Maranhão: Novos Estudos*. São Luis: Edufma, 2004.

ASSIS, Machado de. *Obras completas de Machado de Assis: A Semana (1892-1894)*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1994.

CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: Cortiços e Epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das Letras: 1996.

BAUDELAIRE, Charles. *Sobre a Modernidade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996. – (Coleção Leitura).

JORGE, Miécio. *Álbum do Maranhão 1950*. [São Luís]: [Imprensa Oficial do Maranhão], 1950.

JOVCHELOVITCH, Sandro. Vivendo a vida com os outros: intersubjetividade, espaço público e representações sociais. In: GUARESCH, Pedrinho e JOVCHELOVITCH, Sandro (Orgs.) *Textos em representações sociais*. Petrópolis: Vozes, 2000, p. 64.

PECHMAN, Robert Moses. Os excluídos da rua: ordem urbana e cultura popular. In:

BRESCIANI, Stella (Org). *Imagens da Cidade/ Séculos XIX e XX*. São Paulo: Marco Zero: 1994.

PESAVENTO, Sandra J. *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRG, 1999.

PONTE, S. R. *Fortaleza Belle Époque: reformas urbanas e controle social (1860-1930)*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha/Multigral, 1993.

SÜSSEKIND, Flora. *Cinematógrafo de letras: literatura, técnica e modernização no Brasil*. São Paulo: Cia. das Letras, 1987.