

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
FACULDADE DE EDUCAÇÃO
DOUTORADO EM EDUCAÇÃO**

**TRILHOS DE MODERNIDADE:
MEMÓRIAS E EDUCAÇÃO URBANA DOS SENTIDOS**

Autora: Maria Sílvia Duarte Hadler

Orientadora: Maria Carolina Bovério Galzerani

Este exemplar corresponde à redação final da Tese
defendida por Maria Sílvia Duarte Hadler e
aprovada pela Comissão Julgadora.

Data: 26/02/2007

Assinatura: _____

Orientador

COMISSÃO JULGADORA:

2007

© by Maria Silvia Duarte Hadler, 2007.

**Ficha catalográfica elaborada pela biblioteca
da Faculdade de Educação/UNICAMP**

H117t	Hadler, Maria Silvia Duarte. Trilhos da Modernidade: memórias e educação urbana dos sentidos / Maria Silvia Duarte Hadler . – Campinas, SP: [s.n.], 2007. Orientador : Maria Carolina Bovério Galzerani. Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Faculdade de Educação. 1. Bondes. 2. Memória. 3. Modernidade. 4. Educação. 5. Sentidos. 6. Cultura urbana. I. Galzerani, Maria Carolina Bovério. II. Universidade Estadual de Campinas. Faculdade de Educação. III. Título.
	07-028/BFE

Título em inglês : Ways of Modernity: memoirs and urban education of the senses.

Keywords : Trams; Memoirs; Modernity; Education ; Senses ; Urban culture.

Área de concentração : Educação, Conhecimento, Linguagem e Arte

Titulação : Doutora em Educação

Banca examinadora : Profa. Dra. Maria Carolina Bovério Galzerani (Orientador)

Profa. Dra. Maria Angela Salvadori

Profa. Dra. Márcia D'Alessio

Profa. Dra. Áurea Maria Guimarães

Profa. Dra. Heloísa Helena Pimenta Rocha

Data da defesa: 26 /02/2007

Programa de Pós-Graduação : Educação

e-mail : msilviadh@uol.com.br

**Ao Julio,
sempre companheiro
em todos os meus trajetos.**

Juliana, Raquel e Ana Luiza

**Uma sugestão de que sempre
há tempo para novos
projetos!**

RESUMO

Memórias diversas, em grande parte nostálgicas e idealizadas, encontradas a respeito do tempo em que o bonde foi presença significativa no espaço urbano de diversas cidades brasileiras, levaram a considerá-lo um objeto culturalmente significativo, capaz de conduzir à apreensão de determinadas práticas culturais de uma cidade na relação com a modernidade capitalista. Tendo sido um dos ícones da modernidade urbana entre décadas finais do século XIX e as iniciais do século XX, e nos anos 1960 símbolo de entrave ao progresso, foram expressão de uma dada forma de circulação e temporalidade, fazendo parte de um processo de produção de relações sócio-culturais no espaço urbano, de conformação de sensibilidades urbanas. Nesse trajeto histórico-cultural percorrido pelos bondes, a pesquisa buscou flagrar, mais especificamente na cidade de Campinas, através de memórias que foram se delineando em torno da figura do bonde, entrelaçamentos sugestivos entre presente e passado, articulações com as vivências e inquietações do presente. Por outro lado, rastreando imagens que se formaram sobre a vida urbana da época, buscou estabelecer relações entre a cidade e seus equipamentos e o processamento de uma educação histórico-política das sensibilidades.

ABSTRACT

Several memories – most of them nostalgic and idealized – about the time in which there was a significant presence of the tram in some Brazilian urban areas, led one to consider it a culturally important object, able to improve the comprehension on specific cultural practices of a city, related with capitalist modernity. From one of the urban modernity icons between the final decades of XIX century and the initial ones of the XX, the tram became a symbol representing an obstacle to progress during the sixties. However, during this period it expressed a given way of circulation and temporality, taking part of a production process of socio-cultural relationships inside the urban space, moulding urban sensitivities. Collecting the most part of the data in Campinas, this research pictured relevant aspects of the historic-cultural track traversed by the tram. Through memoirs that were being outlined around its figure, it was possible to realize suggestive interlacements between present and past, connections with living practices and inquietudes of the present time Besides, investigating images that were found about the urban life of the period, one sought to settle relationships between the city and its apparatus and the processing of a historic-political education of the sensitivities.

AGRADECIMENTOS

A realização deste trabalho de pesquisa implicou uma série de desafios e, também, muitas conquistas para mim. Nesta trajetória, o apoio e a compreensão de familiares e amigos foram fundamentais para que eu conseguisse chegar ao término, apesar das dificuldades que tive em conciliar essa pesquisa e os compromissos profissionais na Escola Comunitária de Campinas.

No entanto, não posso dizer que tenha sido um período pesado e carregado. Prevaleceu o lado prazeroso da convivência, das discussões instigantes, das reflexões aprofundadas junto ao Grupo Memória.

Gostaria de deixar registrado meus sinceros agradecimentos a todas as pessoas que comigo conviveram durante este período e que colaboraram, de forma direta ou indireta, para que esse trabalho pudesse ser realizado.

Quero agradecer, em especial, à minha orientadora, Maria Carolina Galzerani. A convivência com ela mostrou que o trabalho de orientação sempre pode ser um exercício de estímulo e de profundo respeito. Além da orientação sempre competente, a ela devo também o carinho e o apoio que tantas vezes soube dispensar.

Gostaria, também, de agradecer às professoras Maria Ângela Salvadori, Áurea Guimarães e Heloisa Helena Pimenta Rocha, participantes de minha banca de Qualificação, pela leitura cuidadosa que fizeram de meu trabalho e pelas excelentes contribuições que trouxeram, as quais, na medida do possível, procurei atender.

A convivência com os colegas do Grupo Memória sempre foi estimulante e agradável. Agradeço a todos por esses anos de gostosa convivência e cumplicidade. E, em especial ao Arnaldo, pela sua atenção, solidariedade e pelas nossas discussões sempre bastante proveitosas.

Não poderia também deixar de agradecer a todas as pessoas amigas da Escola Comunitária, que me apoiaram e torceram por mim. À Maria Nilsa Gonzales de Mello, minha coordenadora de Ensino Médio, sou especialmente grata pela compreensão e pelo apoio amigo que dispensou. Vera, Beth e Miriam, pelas boas conversas e brincadeiras divertidas, que sempre ajudaram a tornar mais leve momentos mais tensos.

Preciso destacar, sem dúvida nenhuma, o apoio e solidariedade do Núcleo de História e Filosofia da ECC: Cecília, Paulo, Cláudia, Fátima, Fabiana, João Eduardo e, agora no último ano, Rita. Gostaria que soubessem que sempre foi muito bom trabalhar junto e poder contar com

todos. À Fabiana, agradeço sua imensa disponibilidade em colaborar sempre que necessário; à Cláudia e à Fátima, as excelentes discussões que sempre tivemos, e a generosidade com que leram e opinaram sobre o trabalho; ao João Eduardo, o Dudu, além de suas observações cuidadosas e extremamente competentes, o constante bom humor e estímulo que tão bem me fizeram.

Não poderia também deixar de mencionar a simpatia com que me atenderam, em todas as ocasiões de que precisei, os funcionários do Centro de Memória da Unicamp, do Arquivo Edgar Leuenroth, também da Unicamp, e do Museu da Imagem e do Som de Campinas. Antonio Boscolo, do arquivo do jornal Correio Popular de Campinas, também sempre foi muito atencioso e prestativo.

Teria sido muito difícil terminar este trabalho sem a imensa colaboração da Maria Luisa, a Treca, minha irmã querida, que muito me auxiliou na revisão do trabalho, das notas e das referências bibliográficas.

À minha mãe, a D.Regina, agradeço o carinho, suas rezas e a preocupação constante, achando tudo uma “loucura” de sua filha!

À Rosângela sou também muito grata pelo suporte amigo, acalmando minhas aflições e contribuindo para me fortalecer nas decisões tomadas.

Às minhas filhas queridas, Juliana, Raquel e Ana Luíza, agradeço de todo o coração a compreensão e a paciência que muitas vezes precisaram ter. O apoio recebido, o carinho, as brincadeiras, as massagens, sempre contribuíram para tornar mais leve todo este percurso. E, de modo especial, a ajuda da Analu foi fundamental para o trabalho com as fotos; sua habilidade em lidar com as imagens fez com que gastasse muitas horas no computador, me ajudando.

E como não poderia deixar de ser, é até difícil agradecer ao Julio, companheiro querido de vida e também de todo este processo. Tudo o que eu disser será pouco para expressar o quanto me sinto agradecida por sua compreensão, apoio constante, estímulo e carinho.

ÍNDICE

PRÓLOGO.....	07
---------------------	-----------

PARTE I - BONDES NUMA CIDADE QUE SE PRETENDE MODERNA

ATO PRIMEIRO.....	31
. Momentos inaugurais	33
. Visões modernas que se anunciam	50
. Movimentos e ritmos urbanos	57
ATO SEGUNDO.....	77
. Cenários de trilhos elétricos	79
. Querelas e tensões por entre fogos de artifício	96
. Redesenhando relações no espaço urbano	102
. Ritmos diversos atravessando os trilhos dos bondes	116
. Experiências/vivências urbanas e educação das sensibilidades	134

PARTE II

ATO TERCEIRO	145
CENÁRIOS DE UMA MORTE ANUNCIADA – DE SÍMBOLO DE PROGRESSO A SÍMBOLO DE OBSOLESCÊNCIA	
. Ressignificações do moderno	149
. Em compasso empresarial	166
. Imagens de uma cidade que se deseja metrópole	170
. O bonde perdeu hora	180
. Que joguem flores quando os bondes passarem	184

ATO QUARTO	195
MEMÓRIAS E HISTÓRIAS URBANAS	
. Experiência e memória.....	199
. Luto e resistência	204
. Um passeio diversificado por fragmentos de memórias	218
. Memória visual e educação das sensibilidades	230
. Discutindo sobre memórias	238
EPÍLOGO ?.....	261
BIBLIOGRAFIA	275

Suaves Reminiscências

*Foi outrora, nesta Praça
o povo em aglomeração
veio assistir com orgulho
e a mais sadia emoção
a chegada destes Bondes
que marcavam com sucesso
o triunfo de Campinas
e o seu imenso progresso!
Quantos vivas, quantas palmas,
euforismo em profusão,
para os grandes – que conforto
pras crianças – distração!
Vestidinho de amarelo
em meneios provocantes,
lá vai ele pela trilha
tilintando ... tilintando
como um convite ao pedestre
que por ali vai passando.
E passando vão os anos,
mais de cinquenta talvez,
e o bonde tão desejado
passou a ser superado
para ficar no passado
como suave lembrança
de toda e qualquer criança,
moças cheias de ilusões
que encontraram no Bondinho
testemunho caladinho
de ternas recordações! ...
Assim, oh! Bonde querido,
num suspiro dolorido
que todo meu peito invade
sinto você já distante
nesta palavra tocante
que se transforma em saudade! ¹*

¹ Edméa Amaral Dias Gonçalves – Diário do Povo, 23/05/1968.



Quem nunca andou de bonde

*Quem nunca andou de bonde
não sabe essa alegria elétrica do passeio
não virou a rua Direita em frente à Amarante
nem nunca tentou descer com o bonde andando
mesmo sendo menina*

*Também não andou nunca
equilibrando-se nos trilhos
sonhando que eles levavam a algum lugar
misterioso
e que tudo seria diferente
quando chegasse ao fim (que não havia)
dos trilhos do bonde*

*Quem nunca andou de bonde
não sabe que descer do lado errado
é perigo de vida
e que descer do lado certo não garante nada*

*Quem nunca andou de bonde é jovem
e bonito
Mas não ouviu cantar o bonde
quando o seu motoneiro
batia o pé com força atrás do bloco de Aristéia
oh Carnavais, oh suco
dos canaviais*

*No bonde o vento atravessava
as pernas todas
Mamãe pedia para eu ir no colo
Eram tempos difíceis
Vivê-los era fácil
(era infância)*

*O meu bonde cantava quando descia a Glória
Parecia uma avó quando pensa na gente
Era como ter pai
como não ser (ou ser) pingente
Era a glória
Mesmo quando ia pela Liberdade
Ou talvez por isso.
[Renata Pallottini]²*

² Revista Estudos Avançados 17 (49), 2003, p.303.

Poemas das sete faces

*Quando nasci, um anjo torto
desses que vivem na sombras
disse: Vai, Carlos! Ser gauche na vida.*

*As casas espiam os homens
Que correm atrás das mulheres
A tarde fosse azul.
Não houvesse tantos desejos.*

*O bonde cheio de pernas:
Pernas brancas pretas e amarelas
Para que tanta perna, meu Deus, pergunta meu coração*

*Porém meus olhos
não perguntam nada.*

*O homem atrás do bigode
É sério simples e forte
Quase não conversa
Tem poucos, raros amigos
O homem atrás dos óculos e do bigode*

*Meu Deus, por que me abandonaste
se sabias que eu não era Deus
se sabias que eu era um fraco.*

*Mundo mundo vasto mundo
se eu me chamasse Raimundo
seria uma rima, não seria solução
mais vasto é meu coração*

*Eu, não devia te dizer
Mas essa lua
Mas esse conhaque
Botam a gente comovido como o diabo.*

[Carlos Drummond de Andrade]

PRÓLOGO



*Neste mundo somos todos passageiros, menos o cobrador e o motorneiro. (bordão popular)*³

Campinas, 23 de junho de 1912.

Neste dia, a partir das 15 horas, ocorrem os festejos da inauguração dos bondes elétricos. Segundo Julio Mariano, memorialista da cidade, quatro bondes apinhados de convidados de honra desceram da Estação da Paulista até o largo do Rosário, onde a banda da Força Pública de São Paulo executou a protofonia do *Guarani*, sob a batuta do maestro Antão. Os bondes romperam uma longa fita com as cores nacionais, e após discursos e sob a aclamação da multidão, seguiram para o Jardim Público, sendo seguidos por todo o trajeto por confetes, serpentinas e girândolas de foguetes queimadas. Referindo-se ao entusiasmo dos discursos e da população que se espalhava pelas ruas, Julio Mariano comenta: “Não era para menos! Campinas avançando decididamente na senda do progresso, ao invés de caminhar a passos de mula, corria agora sobre rodas elétricas!” E em seguida arremata: “Complemento desta festa foi a “marche aux flambeaux”, realizada à noite por populares, com diversas bandas de música. Quase um acontecimento nacional!”⁴

Campinas, 24 de maio de 1968.

O radialista Lombardi Neto anunciava pela rádio *Educadora* a “festa espetacular” que iria acontecer a partir das 16 horas daquela sexta-feira para a despedida dos bondes de Campinas. Nesse dia, a partir desse horário, os bondes foram liberados para a população e circularam de graça. Muitas pessoas deram diversas voltas para aproveitar o último dia. Quatro bondes foram enfeitados e circularam lotados. A festa de despedida foi animada por serenatas e pela Banda de Música Carlos Gomes. Quando as viagens terminaram à noite, um grupo de seresteiros fez a volta final, cantando músicas da época em cada parada. “Uma que marcou muito aquele dia para mim foi *Realejo* que o seresteiro cantou em frente ao largo da Beneficência Portuguesa. Nunca mais vou esquecer aquele dia”, teria dito à jornalista do jornal *A Tribuna*, de Campinas, em agosto de 1997, a esposa do radialista oficial da festa de despedida dos bondes, Lombardi Neto.

³ Relembrado por Jehovah B.do Amaral, em entrevista concedida no dia 11/07/2002.

⁴ Jornal Correio Popular, 14/07/1974.

Campinas, 2002.

Em 23 de janeiro o jornal *Correio Popular* apresenta a seguinte manchete em uma de suas notícias: “Antiga garagem de bondes é demolida: imóvel, que não era tombado pelo Condepacc, dará lugar à concessionária de veículos na esquina da Orosimbo Maia com Norte-Sul.”

Em 30 de junho o mesmo jornal informa que “Campinas comemora 90 anos de história do bonde elétrico. Festividades incluem apresentações culturais na Lagoa do Taquaral”.

Contradições na cidade? Sinais de gestos desconexos, sintomas da fragmentação dos espaços-tempos urbanos?

A demolição da antiga garagem de bondes faz o vice-presidente do Condepacc (Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas) na época, lamentar “mais esse atentado contra um patrimônio cultural da cidade”, que apesar de importante, “infelizmente ninguém pediu seu tombamento”, não havendo, portanto, nada para impedir a demolição. O mestre de obras da concessionária também lamenta que a garagem esteja sendo demolida, pois “ela faz parte das lembranças de muita gente, principalmente de um tempo em que a cidade não tinha a violência que tem hoje”. Confessa que “dói no coração”, mas pondera que “vai ficar mais bonito depois”.

Emblematicamente, a garagem de bondes é demolida para ser substituída por uma concessionária de veículos. Duas formas de temporalidade urbana, dois momentos da modernidade que conviveram durante um certo tempo até que um dos ritmos, mais agressivo e veloz, se impusesse de forma definitiva no espaço urbano.

Demolição da garagem, negação da idéia de patrimônio cultural, da possibilidade de memória.

No entanto, neste mesmo ano, a Secretaria Municipal de Transportes e a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas organizam as festividades de comemoração de 90 anos de bonde elétrico na cidade. Faixas espalhadas pela cidade anunciam a programação cultural a ser desenvolvida ao longo do mês de julho. Na abertura oficial das comemorações, na plataforma de embarque dos bondes que funcionam como linha turística na Lagoa do Taquaral, houve a apresentação da Banda Carlos Gomes, uma homenagem aos antigos motoneiros e, em seguida, a apresentação de uma peça de teatro – *Nos trilhos da memória* –, tendo um bonde como

cenário, retratando a história do bonde elétrico em Campinas, peça rerepresentada em todo o mês de julho, também mês da data oficial da fundação de Campinas.⁵

Relembrando o ofício de motoneiros e cobradores, e diversos episódios que marcaram a época em que os bondes circulavam pela cidade, as comemorações foram marcadas por um espírito saudosista e de troca de lembranças de uma época em que “a cidade era bem mais tranqüila” e “não havia a pressa de hoje”, conforme lembra o sr. Odair Ângelo, de 67 anos; ex-motoneiros e ex-usuários avivavam suas recordações de um tempo em que andaram muito de bonde, “até para levar meus filhos ao médico”, como conta a sra. Ana Barreto, de 69 anos, que se disse “triste” quando acabaram os bondes.⁶

Cenas e gestos diferentes. O descaso com a memória, por um lado e, por outro, a tentativa de recompor memórias, de trazer para o presente personagens e situações significativas de um certo tempo. Como entender a convivência, no mesmo espaço urbano, dessas situações aparentemente díspares?

As situações aqui palidamente esboçadas são emblemáticas. A inauguração de um dos símbolos da modernidade urbana no início do século XX, a retirada de cena de um ex-símbolo do progresso em 1968, em função de novos símbolos do progresso, o apagamento de rastros de uma antiga presença no espaço urbano, oferecendo o contraponto frio a tentativas de preservação, na contemporaneidade, de traços de memória de outros tempos. Imagens e visões de mundo diferenciadas insinuam-se como suportes destes emblemas. Como percebê-las e, sobretudo, como compreendê-las?

Deixemo-nos, então, aproximarmo-nos melhor de fragmentos de memória que encontramos a respeito dos bondes e da época em que circularam pelas ruas da cidade.

⁵ A comemoração fez parte do projeto “A História do Transporte Urbano em Campinas” coordenado pela EMDEC, integrando também as atividades relativas ao aniversário da cidade, comemorado no dia 14 de julho. O projeto também envolveu a elaboração de pesquisa sobre o sistema de transporte público do município, resultando na publicação **Trilhos e Linhas – História do transporte urbano em Campinas**. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, Emdec, 2004. Diversas atividades de educação para o trânsito a serem realizadas com os alunos das escolas municipais, também fizeram parte deste projeto.

⁶ Jornal Correio Popular, 07/07/2002.

Em maio de 1998, trinta anos depois da retirada definitiva de circulação dos bondes elétricos, o jornal *Correio Popular* publica reportagem comentando o fim das linhas de bonde na cidade.

O jornalista Moacyr Castro, em crônica referindo-se à festa de despedida dos bondes, assim expressa uma certa indignação:

Fiquei com raiva e não atendi ao convite da Educadora, do Diário do Povo e da Casa Lord. Um absurdo. Para mim, aquela “festa espetacular” que o Lombardi Neto prenunciava na “Hora do Trabalhador”, às sete da manhã, era, na verdade, um funeral. Foi um “ano de chumbo”, mesmo, aquele 1968. Onde já se viu fazer festa para a despedida dos bondes?

E, mais adiante, explicita o sentimento de perda que motivava sua indignação:

A cidade perdia também o bonde da história, a marca mais forte que trazia do século passado, e o que lhe restava de inocência, lirismo e poesia. Desapareciam as 14 linhas da vida que cruzavam seu coração – 14 versos de um soneto que encantava Campinas.

E após rememorar com nostalgia e afetividade os diversos trajetos percorridos pelos bondes, finaliza sobre seu desaparecimento da cena urbana:

Partiram e levaram com eles um pedaço da alma da cidade. Puts! Como era bom viver em Campinas!⁷

Qual o sentido da comparação feita entre as linhas de bonde e versos que encantavam Campinas? Que pedaço da alma da cidade os bondes teriam levado? Sentimentos excêntricos do jornalista/ cronista?

Talvez não, se rastrearmos também outras manifestações a respeito dos bondes.

O projetista aposentado Francisco José Vanguello de Freitas, morador de Jaguariúna – o “Chico Trem”, alimenta uma grande paixão por bondes e trens, a ponto de manter em casa um acervo com informações sobre a história da evolução dos trens e bondes, composto por livros, fotos, entre outros documentos.⁸ Por que ainda esse interesse?

Paulo Cosiuc, professor de História em escolas particulares de Campinas, guarda com carinho foto do último bonde enfeitado que circulou pela cidade em maio de 1968. Por que? Talvez por que, segundo ele,

nesse mundo não cabe o velho e saudoso bonde, com sua lentidão, seu sacolejar para cá e para lá, (para a direita e para a esquerda) com o seu motorneiro tranquilo e confiante sabendo que os trilhos levariam o seu bonde ao destino. Com lentidão, é claro, sem pressa, mas com segurança.

⁷ Jornal Correio Popular, 24/05/1998.

E continua:

Quem, dos mais antigos, ou melhor, mais vividos, não lembra com saudades e até com certa melancolia dos bondes lotados (isto em São Paulo), com o pessoal pendurado nos estribos e pulando com o bonde ainda em movimento, para fugir do cobrador ou burlá-lo!⁹

Há uma sugestão, nesta fala, de um momento em que parecia caber uma crença no futuro, em que parecia poder existir uma sensação de estabilidade, implícita na colocação de que o motorneiro seria uma figura “tranqüila e confiante”, pois sabe que os “trilhos levariam o seu bonde ao destino”. Imagens que insinuariam o bonde como alegoria da segurança proporcionada pelos caminhos (trilhos) de que já se conhece o percurso e o ponto de chegada? Imagens que apontam para a insegurança, a instabilidade, a diluição de certezas em nosso mundo urbano contemporâneo tão conturbado?

Carlos André, quando ainda estudante do Ensino Médio de uma escola particular de Campinas, dizia que sempre gostou de bondes(!) e que gostava muito de ir à Lagoa do Taquaral para passear no bonde turístico ali conservado.¹⁰ Por que o prazer juvenil de alguém que não viveu a experiência urbana do tempo dos bondes?

Para o motorista Antônio Bertucchi, as lembranças do bonde estão associadas à alegria; passageiro constante entre as décadas de 40 e 60, tanto para ir à escola quanto para o trabalho, parecia achar “uma diversão” andar de bonde; conta que “a gente conhecia todo mundo que andava de bonde. Conhecia os motorneiros. Era uma alegria!”. E ao referir-se aos ônibus que já circulavam pela cidade nos anos 50, afirma que “era muito mais emocionante andar de bonde sentindo o vento e observando as coisas que aconteciam na cidade”. Por isso, talvez, com o seu fim, “foi como se tirassem um doce da boca de uma criança”.¹¹

O tom saudosista, nostálgico, também está presente no texto da reportagem do jornal *A Tribuna*, de Campinas, em 1997; ao referir-se aos nomes dos bondes (“Saudade”, “Boa Esperança”, “Alecrins” – na verdade, referência à lugares), a jornalista coloca-os como “reflexos de poesia e lembranças de um tempo em que andar pelas ruas de Campinas era sinônimo de alegria e diversão. O gingado das máquinas movidas a energia elétrica mais parecia um balé

⁸ Jornal Correio Popular, 24/05/1998.

⁹ Paulo Cosiuc forneceu depoimento para a pesquisa em novembro de 2003.

¹⁰ Afirmação feita em conversa informal, de que participei, com estudantes nos corredores da escola em agosto de 2002.

¹¹ Jornal Correio Popular, 24/05/1998.

urbano que um meio de transporte”.¹² Lentos e barulhentos, funcionavam também como relógios da população, e, ao mesmo tempo, carregariam romantismo e transportariam cavalheirismos e gentilezas.

No entanto, se os bondes não existem mais concretamente nas cidades brasileiras, na linguagem cotidiana, oral e escrita, encontramos registros da presença destes veículos; parecem sobreviver enquanto imagem, enquanto referência de sentido. Não é raro nos depararmos com expressões tais como “pegar o bonde andando”, “perder o bonde da história”, “pegar o bonde errado na vida”, “fulana está um bonde” (referindo-se à gordura, à aparência pesada de uma mulher); a expressão ‘bonde’ também já foi usada para designar pejorativamente um jogador de futebol, numa alusão à qualidade duvidosa de suas condições técnicas e físicas. De uma(um) garota(o) apaixonada(o) já se pôde dizer que ela(ele) “arrasta um bonde por alguém”; e também se pode “entrar no bonde de alguém” quando se está disposto a seguir orientações político-ideológicas de alguma liderança de algum movimento social.

As expressões de linguagem são indicativas de significações socialmente construídas, ancoradas em vivências coletivas. Cristalizadas na linguagem, essas expressões remetem à idéia de duração; constituem-se como sinais de memória de situações socialmente vivenciadas: o acesso a diversos destinos através das linhas de bonde de vários centros urbanos, a possibilidade de se locomover, de circular, de ir de um lugar a outro, de deslocar-se. O objeto bonde, durante o largo tempo em que predominou como transporte coletivo no espaço urbano, talvez tenha oferecido condições de passar a personificar a metáfora do movimento em alguma direção determinada, a metáfora da possibilidade de acesso a algo.

Nesta perspectiva, chama-nos a atenção um charmoso bonde vermelho, contrastando com um céu azul e limpo, na capa da revista de cultura *Bravo*, de 1999, exibindo a manchete “*No bonde da história*”, a respeito de matéria sobre o 29º Festival de Inverno de música em Campos do Jordão, São Paulo, em que se faz uma retrospectiva da história deste evento.¹³ Não podemos também nos esquecer do bonde da Anistia, usado como imagem em cartazes do movimento pela anistia na segunda metade dos anos 1970. Essas imagens evocam uma idéia de trajetória, de trajeto em comum, de algo coletivo, que agrupa, que leva para um destino, mas que permite que se olhe para os lados, que se veja o caminho, que se possa talvez acenar para os passantes. O

¹² Jornal A Tribuna, 17/08/1997.

¹³ - Revista Bravo, julho de 1999, nº 10.

bonde, de alguma forma, parece ter se tornado um objeto atemporal, deshistoricizado, descontextualizado, que leva à possibilidade de se pensar que funcione como uma imagem-síntese de um caminhar coletivo, como alegoria talvez desse desejo.

Se fizermos um breve passeio pela Internet podemos também nos deparar com sites recentes relativos aos bondes de Santa Teresa no Rio de Janeiro, ao bonde turístico de Santos, São Paulo, e até um que abriga uma “poética do bonde”.¹⁴ Da banda de música “Bonde do Tigrão”, até a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), que em seu site contém uma seção que se ocupa de registrar músicas brasileiras com temáticas relacionadas a trens e bondes,¹⁵ é interessante notar uma permanência do bonde como uma imagem dotada de um forte simbolismo cultural.

Os exemplos de lembranças mencionados anteriormente, as diversas formas de alusões, oferecem um campo sugestivo de questionamentos e encaminhamento de reflexões. Deparamo-nos com imagens predominantemente romantizadas, idealizadas de uma época. Podemos suspeitar que a significação cultural do bonde vai além de sua significação como meio de transporte coletivo. Que práticas culturais urbanas estariam dando suporte para essas lembranças e idealizações?

Por que seriam frequentes, nas recordações que as pessoas têm do tempo em que os bondes circularam pelas cidades, representações mais agradáveis desse tempo?

Acredito ser interessante nos perguntarmos sobre o que se pode ver entrever, através dos bondes e/ou em torno deles, do tempo em que foram presença constante no cenário urbano. Lembranças e imagens agradáveis sobre o “andar de bonde” sugerem a existência de perdas e carências em nossa época; se era bom viver 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 aponta, portanto, para a possibilidade de se rastrear um intercâmbio instigante entre passado e presente em torno de um eixo cultural significativo que se constitui em torno da figura do bonde.

Estou querendo sugerir que os bondes poderiam ser um meio de nos conduzir à reconstituição 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

¹⁴ Uma “poética do bonde” encontra-se no site: www.novomilenio.inf.br/santos/bondek.htm

¹⁵ Ver www.antp.org.br

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.

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, procuro 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.

Enquanto tidos como símbolos da modernidade capitalista e do progresso, expressaram e também imprimiram, em seus momentos iniciais de existência, um ritmo considerado veloz e avançado à dinâmica da sociedade nestes momentos.

Neste trabalho, privilegiei três momentos considerados mais cruciais para o desenvolvimento da pesquisa. Focalizados principalmente na cidade de Campinas – mas não exclusivamente – 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. Pretendo apresentar, num primeiro momento, diversas facetas do cenário urbano campineiro da década de 1870, cenário propiciador da implantação, em 1879, do serviço de bondes movidos a tração animal. Proponho trazer à tona, na recomposição deste cenário, situações significativas para o cotidiano da cidade na época, situações mediadas pela presença do bonde no espaço urbano e que trazem indícios da conformação, neste momento, de sensibilidades, comportamentos, visões de mundo consideradas modernas. 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. Neste contexto, 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.

As questões a que se propõe este trabalho estão sendo, pois, investigadas, principalmente, na cidade de Campinas, São Paulo. Porém, gostaria de ressaltar, mais uma vez, não de forma isolada. Interessa captar traços da especificidade de Campinas neste processo amplo, abrangente, de configuração da modernidade urbana capitalista. Interessa tentar articular essas especificidades com processos mais gerais e globais deste período. Interessa trazer à tona a imbricação, não isenta de tensões, do singular, do específico, do local, com o geral, com o global, com os traços mais preponderantes do fluxo dos acontecimentos nacionais e/ou internacionais do período.

Minha proposta, neste trabalho de pesquisa, caminha no sentido de considerar o bonde e a cidade como campos culturais determinados, em que o bonde se configura como símbolo de um tempo-espaço marcado por uma certa temporalidade, por certos ritmos que participam da instituição de relações sócio-culturais diversas. E neste longo trajeto histórico-cultural percorrido pelos bondes, pretendo rastrear alguns indícios de memórias diversas que foram se delineando em torno de sua presença urbana, possibilitando entrever diferentes relações entre presente e passado, articulações e entrelaçamentos sugestivos com as vivências do presente; memórias fragmentárias, seletivas, parciais, e que parecem se comportar como componentes ativos de relações sociais e afetivas de nosso momento presente; memórias que podem ser consideradas também como elementos estruturantes, arquiteturais do espaço urbano, como bem coloca a historiadora Maria Stella Bresciani.¹⁶

Interessa-me captar imagens que estariam sendo construídas sobre esse período marcado por essa forma de circulação representada pelo bonde. 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 política das sensibilidades.

As temáticas da memória, articulada à da modernidade e à da educação dos sentidos, emergem, pois, como problemáticas fundamentais a nortear o encaminhamento deste trabalho.

¹⁶ Ver BRESCIANI, M.S. **A cidade e a história**. Texto apresentado ao Seminário “Cidade: Urbanismo, Patrimônio e Cidadania”.

Neste primeiro momento, gostaria de me referir à noção de educação dos sentidos desenvolvida pelo historiador Peter Gay em sua obra *A experiência burguesa – da rainha Vitória a Freud*.¹⁷

Como historiador da cultura, Peter Gay preocupa-se em apresentar as várias facetas do que podemos chamar de cultura burguesa do século XIX. É importante registrar que concebe essa cultura burguesa, essa mentalidade burguesa, essa visão de mundo burguesa não como uma estrutura mental, ou um aparato cultural estabelecido, definitivo, determinado. Sua idéia de cultura é a idéia de relações sociais em movimento; de práticas sociais, aliadas a formas de pensar e de sentir que se contrapõem e/ou se complementam. Seu trabalho se propõe a compreender e a apresentar os diversos aspectos da cultura burguesa do século XIX. Ao fazê-lo, expõe ao leitor uma cultura em movimento, em processo de formação, de constituição. Na abordagem desse processo, a noção de “educação dos sentidos” utilizada pelo autor ao longo de toda a obra, aparece como uma potente porta de entrada para a apreensão desse universo.

Mentalidades, visões de mundo, são modeladas, são forjadas em meio ao entrelaçamento multifacetado de diversas instâncias de procedências sócio-culturais diversas. Muito distante de uma visão determinista de formação de consciências, de mentalidades, de uma visão que conceba traços culturais como reflexos de estruturas econômicas predominantes.

Peter Gay, discutindo o romantismo no século XIX, em especial no volume *O Coração Desvelado* nos mostra como a preocupação com o “eu”, a valorização da introspecção, tão cara aos românticos, vai fazendo parte da cultura burguesa do século XIX. O entrelaçamento de valores e concepções românticas com concepções liberais, perceptível nas práticas culturais dos diversos segmentos da burguesia do XIX, ocorre através de um processo difuso, heterogêneo, de ritmos diferenciados, sujeito às especificidades dos contextos sócio-históricos dos diferentes lugares analisados (sejam eles a França, a Inglaterra, os Estados alemães, ou mesmo os Estados Unidos). Costumes e concepções moralistas correntes vão se amalgamando com concepções românticas relativas à liberdade, ao amor, ao poder da imaginação criadora, num processo constante de apropriação e ressignificação dessas concepções. A ampliação dos meios de

¹⁷ Esta obra de Peter Gay está organizada numa coleção de 4 volumes, a saber: **A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud: a educação dos sentidos**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988; **A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud: a paixão terna**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990; **A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud: o cultivo do ódio**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995; **A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud: o coração desvelado**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

comunicação, o aumento considerável da massa de leitores, estão na base desse processo de formação cultural. A circulação cada vez mais ampla de obras literárias, de romances, de poemas, de revistas com conteúdos românticos, o acesso maior a teatros e a salas de concerto constituem canais privilegiados desse processo ao mesmo tempo contínuo e descontínuo de formação de mentalidades, de educação de sujeitos.

Em Peter Gay, o processo de formação de uma visão de mundo é constante, sempre inacabado, sempre em constituição; é um processo, de fato, de formação, de educação, uma educação que não se circunscreve apenas aos domínios da racionalidade intelectual técnica, da consciência objetiva, mas que atinge e perpassa os campos mal definidos da sensibilidade, tanto no que ela tem de mais visível quanto de mais escondido e secreto. A noção de educação dos sentidos, presente na obra de Peter Gay, lida com uma noção ampla de sujeito histórico, um sujeito dotado simultaneamente de racionalidade e de sensibilidade. Abre espaço para que se atente aos indícios de emoções, impressões, expectativas, desejos, frustrações presentes nas situações que pretendemos analisar historicamente e que compõem uma atmosfera peculiar ao período de nosso interesse.

Aliada a esta noção de educação dos sentidos, como um eixo norteador dos encaminhamentos deste trabalho de pesquisa, coloca-se a questão da modernidade. Considero, portanto, pertinente esclarecer a esse respeito, ainda neste primeiro momento, o campo de reflexão em que se movimenta esta pesquisa. A concepção de modernidade com que trabalho está calcada especialmente nas contribuições instigantes provenientes das reflexões desenvolvidas pelo filósofo Walter Benjamin, por um lado, e, por outro, na leitura já clássica sobre esta questão por parte de Marshall Berman no conhecido *Tudo que é sólido desmancha no ar – A aventura da modernidade* e também na excelente reflexão articulada ao caso brasileiro empreendida por Francisco Foot Hardman no brilhante *Trem Fantasma-Modernidade na Selva*.¹⁸

A abordagem da modernidade capitalista neste trabalho está referenciada, fundamentalmente, ao período que se estende a partir do século XIX, permeado pela intensificação da urbanização e da produção, circulação e exibição das mercadorias, num

¹⁸ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. SP: Companhia das Letras, 1986; FOOT-HARDMAN, Francisco. **Trem Fantasma- A modernidade na Selva**. SP: Companhia das Letras, 1991.

processo de produção de encantamento e fascínio pelo espetáculo oferecido pelas constantes inovações técnicas, num contexto de alargamento e fortalecimento do mercado mundial.¹⁹

Neste momento, enquanto ainda localizado no século XIX, marcado pela ferrovia e pela navegação a vapor, ampliando e fortalecendo o mercado mundial, marcado por novas relações entre técnica e sociedade, podem ser apreendidos sinais de engendramento de percepções novas sobre a duração, sobre as relações entre tempos, ritmos e espaços. Novos referenciais de tempo, de velocidade, estão se constituindo. O trem, concebido como um produto do moderno sistema industrial, simbolizaria esse tempo da modernidade capitalista, sendo portador de impactos culturais significativos que alterariam as percepções tradicionais de tempo e de espaço. Na visão de Marshall Berman, nesse momento da modernidade localizado, fundamentalmente, no século XIX, encontramos um grande público que partilha “o sentimento de viver numa era revolucionária, mas que também se lembra, no século XIX, do que é viver, material e espiritualmente, em um mundo que não chega a ser moderno por inteiro”, sendo que é “dessa sensação de viver em dois mundos simultaneamente que emerge e se desdobra a idéia de modernismo e modernização”.²⁰

A modernidade capitalista, portanto, na medida em que avança, e estende seus domínios por espaços cada vez mais amplos e diferenciados, vai instaurando uma temporalidade marcada pelo ritmo de mudanças sucessivas, pela transitoriedade, pela fugacidade. Uma atmosfera de instabilidade parece ser a moldura permanente do tempo-espaço da modernidade, provocando alterações na dinâmica das relações interpessoais, nos referenciais de compreensão da realidade, uma atmosfera em que “tudo que é sólido e estável se volatiliza”. A se referir a essa conhecida expressão de Marx e Engels no Manifesto de 1848, Foot Hardman pontua com clareza que esta afirmação pode ser interpretada tanto quanto metáfora dos impactos das mudanças em curso, articuladas ao contexto histórico das revoluções européias, como também pode ser lida em outro sentido, um sentido que nos remeteria “ao plano das percepções fenomênicas”, de “como as

¹⁹ Detenho-me, neste trabalho, nas questões postas pela experiência da modernidade a partir do século XIX, momento em que se observa uma ampliação da consciência moderna, sem desconsiderar, entretanto, um longo processo de gestação dessa consciência moderna desde o humanismo renascentista, passando pelo racionalismo cartesiano do século XVII, até atingir no século XVIII a configuração das narrativas e representações que, sob o signo da luz da razão, vão estruturar o mundo moderno. Para uma análise mais detalhada deste processo de formação da consciência moderna, ver o trabalho de Fátima Falleiros LOPES **A cidade e a produção de conhecimentos histórico-educacionais: aproximações entre a Campinas moderna de José de Castro Mendes e a Barcelona “modelo”**. Tese de doutorado. Campinas: FE, Unicamp, 2007.

²⁰ BERMAN, op.cit., p.16.

coisas vêm sendo apreendidas e representadas”,²¹ configurando uma atitude mental marcada pela instabilidade, por sensações de estranhamento, de pulverização do tempo, sensações essas profundamente presentes nas várias formas de representação (tanto literárias, quanto plásticas) que se constituem no século XIX. Uma das faces visíveis do tempo da modernidade capitalista seria, então, modulada por essas sensações de instabilidade, fluidez, volatilidade, um tempo que interfere na percepção que as pessoas têm da duração, de seus ritmos: as coisas são apreendidas e representadas como instáveis; o tempo longo quase não existe mais no campo das percepções. E a sensibilidade moderna se origina, então, como coloca Berman, nesta atmosfera de “agitação e turbulência, aturdimento psíquico e embriaguez, expansão das possibilidades de experiência e destruição das barreiras morais e dos compromissos pessoais, auto-expansão e auto-desordem, fantasmas na rua e na alma”.²²

A metrópole seria o espaço urbano, por excelência, do tempo da modernidade capitalista, um tempo também produtor de fantasmagorias, na linha de reflexão desenvolvida por Walter Benjamin. Traços de fantasmagorias nas metrópoles urbanas foram tematizados por pintores e literatos desde 1830.²³ As cidades modernas, as metrópoles produzidas sob o compasso desse tempo que se acelera são espaços de “manifestações fugazes, que desaparecem na velocidade dos novos meios de transporte, na mudança célere da paisagem industrial, no arruinamento prematuro das forças produtivas.” São espaços carregados de imagens de ruínas, preenchidos por imagens de “moinhos abandonados, despojos fabris e humanos, cemitérios de trens, bairros novos já envelhecidos”. Imagens todas elas “resultantes da dialética entre o aparecer e o desaparecer”.²⁴ São espaços urbanos que suportam modificações constantes e rápidas, em que o novo que aparece já sinaliza para a possibilidade de sua superação, de sua substituição.

Metrópoles, estações e linhas ferroviárias, os amplos mercados, galerias, as passagens parisienses, novas avenidas, as exposições universais da segunda metade do século XIX, o Palácio de Cristal e suas várias réplicas, todos espaços emblemáticos da modernidade, constituem-se como espaços dotados de características arquitetônicas que remetem a uma estética do sublime; uma estética que se vale de estruturas de ferro aparente, em que o uso inovador do

²¹ FOOT-HARDMAN, 1991, op. cit, p.27.

²² BERMAN, op. cit, p.18.

²³ Foot-Hardman em seu trabalho, refere-se a Nicolai Gogol, Dostoievski, Tchecov, Flaubert, Vitor Hugo na literatura e especialmente a Turner, Menzel e Monet na pintura.

²⁴ FOOT-HARDMAN, 1991, op.cit., p.30.

vidro, com seus mais variados efeitos de luz, tornando ambíguas as linhas demarcatórias dos espaços, contribui para sensações de fascínio, encantamento, mistério, atordoamento.

A noção de espetáculo, de exibição da técnica, dos maquinismos, das mercadorias produzidas, conferem o tom do tempo-espaço da modernidade capitalista. Esse tempo, em que se produzem os espetáculos do progresso técnico, é um tempo que também comporta descontinuidades.

Conforme avança sobre as décadas do século XIX e adentra as do século XX, esse tempo da modernidade vai se alargando e se fazendo presente nos mais diversos espaços do planeta. Foot Hardman procura captar em variados lugares e momentos diversos, através de situações reveladoras, os vestígios, os sinais, as marcas desse alargamento da presença do tempo da modernidade. Londres, Paris, Berlim, Moscou, Filadélfia, Nova York, Atlanta, México, Argentina, Índia, Ásia Central, Rio de Janeiro, São Paulo, Amazônia, e muitos outros lugares. Nesses diversos espaços, traços da presença desse tempo, de seus ritmos, de seus rituais celebratórios, das modificações de concepções que desencadeou, das formas de sensibilidade que forjou. Espetáculos de inauguração de ferrovias – e eu acrescentaria, festas espetaculares de inauguração de bondes - , espetáculos de celebração das maravilhas das obras produzidas sob o signo do progresso técnico da civilização. Maravilhamento, encantamento, exibicionismo, novas maneiras de pensar, novos contornos mentais insinuados, mas também convivência do tempo da modernidade com outros tempos, ritmos e espaços, porém, uma convivência que provoca alterações, rearticulações, imposições, descaracterizações, desvalorizações; o espaço-tempo da modernidade constitui-se, então, como um espaço-tempo sobretudo contraditório, produtor de fantasmagorias, de ruínas, de reprodução da barbárie, mas também produtor da sedução, do encantamento, do maravilhamento. Sedução para o entretenimento, para a diversão, para o consumo. O mundo da modernidade aparecendo sempre sob o signo do novo, o novo de todas as formas de mercadoria, procurando satisfazer necessidades de multiplicação do consumo.

Espaços habitados pela multidão e, enquanto tal, espaços de diluição de sujeitos singulares, específicos, portadores de histórias particulares. Espaços de brumas, de neblina, de perda da nitidez, da nitidez dos contornos, nitidez das certezas.

Espaços de fantasmagorias, como as exposições internacionais, vistas por W.Benjamim como “lugares de peregrinação ao fetiche-mercadoria”; espaços que “inauguram uma fantasmagoria a que o homem se entrega para se distrair”.²⁵

Da mesma forma como no Palácio de Cristal há uma possibilidade de passeio à deriva, de viagem sem destino, em que se pode perder-se nos meandros da exibição das mercadorias e das técnicas, na imagem da ferrovia na obra de Foot Hardman também há a sugestão de se estar à deriva, sem rumo. As imagens literárias construídas sobre o trem noturno, colhidas pelo autor em diversos textos desde o final do século XIX, permitem uma associação entre o tempo da modernidade e uma viagem de trem, uma viagem de um trem noturno, de destino ignorado, percorrendo um trajeto desconhecido, viagem que infunde a esse passageiro da modernidade um misto de maravilhamento, espanto, medo, tédio, nostalgia, solidão, perda de referenciais seguros, perda de identidades.

A velocidade dessa viagem, provocando alterações nos espaços tocados por seu ritmo intenso,²⁶ remete à idéia de progresso como idéia-chave da configuração do tempo da modernidade. Um progresso que de tão vertiginoso pode aparecer como magia, como encantamento, como algo que sempre precisa ir para a frente, sempre desbravando caminhos novos, dando curso, assim, a estratégias de esquecimentos.

A questão da memória emerge, assim, como uma das questões centrais da espaço-temporalidade da modernidade. Os esquecimentos havidos, a desmemória produzida ficam à espera de alguma forma de resgate.

Em relação a essa questão relativa a formas de maravilhamento e de sedução engendradas na espaço-temporalidade da modernidade, é importante pontuar alguns aspectos desse campo de reflexão.

Em Weber, temos uma concepção de modernidade como produto de processos diversos de racionalização que se desenrolariam a partir, fundamentalmente, da Reforma Protestante. Uma racionalização que desemboca na diferenciação da ciência, da arte, da moral, do direito que, anteriormente interligados no âmbito da religião, encaminham-se nos períodos subsequentes em

²⁵ BENJAMIN, W “Paris, capital do século XIX” IN: KOTHE, F (org.). **Walter Benjamin**. SP: Ática, 1985, p.35-36.

²⁶ Manuel Lobato, em 1912, fascinado pelas reformas urbanas da Capital federal, comenta que “...pode o observador encontrar, no Brasil, exemplo incontestado de maravilhoso crescer assim. É o Rio de Janeiro uma cidade absolutamente

direção a uma especialização cada vez maior. Uma racionalização também pautada, no campo das relações de produção, pela lógica do cálculo racional dos custos e da incorporação da ciência e da técnica ao processo produtivo. Assim, na concepção de Weber, esses processos de racionalização social e cultural que fornecem o perfil da modernidade, levam a uma dessacralização ou desencantamento do mundo, na medida em que a racionalidade tecnocientífica, a calculabilidade racional contribuem para o afastamento dos elementos míticos, dos elementos de tradição da vida social e cultural. Nesse sentido, o progresso econômico e técnico favorecido pelo processo de desencantamento do mundo, ao mesmo tempo, age, contribui para a promoção desse desencantamento; a instância da técnica e da racionalidade econômica e a instância mítico-religiosa praticamente se opõem, têm dificuldades em coexistir. Nessas circunstâncias, o indivíduo se vê como aprisionado numa “gaiola de ferro”, símbolo da perda de sentido e da liberdade em que a modernidade o encerra.

Em Walter Benjamin, encontramos – e é interessante ressaltar – uma visão diferenciada da modernidade, e também menos pessimista. Para esse pensador, a modernidade capitalista inseriu o homem moderno numa nova mitologia, não havendo, portanto, desencantamento do mundo; pelo contrário, haveria como que uma reativação das forças míticas. A modernidade capitalista produziria sonhos, ou “casas de sonho”, nas palavras de Benjamin, a que as pessoas são tanto arrastadas quanto compelidas a alimentar; sonhos reconhecíveis no espaço das grandes cidades do século XIX, como Paris, uma cidade de sonho, em suas galerias, grandes lojas, em museus, nas grandes obras arquitetônicas, em interiores, em cassinos, na moda.

Na excelente leitura de Sérgio Paulo Rouanet acerca desta reflexão de Benjamin sobre a modernidade capitalista, “todos esses sonhos emanam do “corpo” do coletivo, de sua base material: a infraestrutura se exprime na consciência coletiva do mesmo modo que as sensações somáticas do indivíduo adormecido se exprimem no conteúdo do sonho”.²⁷ As novas técnicas também geram sonhos, geram os seus próprios mitos. Como comenta Rouanet, não há “uma relação inversa entre mito e modernidade técnico-econômica”, a qual não estaria produzindo nenhum desencantamento do mundo, mas estaria engendrando “fantasmagorias *sui generis*, sujeitas à temporalidade do mito, à do sempre igual. Em conseqüência, a modernidade não somente não significa o fim da magia, como significa a radicalização do universo mágico”.

reconstruída, transformada de fond em comble, no insignificante período de quatro anos”. In FOOT-HARDMAN, 1991, op.cit., p. 178.

²⁷ ROUANET, P.S. “Por que o moderno envelhece tão rápido?” In **Revista USP**, n.15, set/out/nov 1992, p.112.

Diferentemente da visão mais pessimista de Weber sobre os processos de racionalização econômica e cultural que teriam levado ao desencantamento do mundo e ao aprisionamento do sujeito, Walter Benjamin pretenderia que houvesse um desencantamento justamente pela dissolução do universo mágico produzido pelo capitalismo. A metáfora do sonho permitiria, segundo Rouanet, compreender “o caráter *sui generis* do desencantamento benjaminiano”. Se o mito é equiparado ao sonho, o sonho não se esgota no mito, pois

levando às últimas consequências a teoria de Freud, Benjamin vê no sonho coletivo o entrelaçamento de duas instâncias, uma que produz imagens de desejo e outra que censura e dissimula essas imagens, uma instância que quer o novo e outra que quer perpetuar o existente, uma que impulsiona em direção ao despertar histórico e outra que eterniza o sono”.²⁸

Se o sonho do coletivo tem uma dimensão mítica, tem também uma dimensão utópica. Não é o caso de se recusar o sonho em nome da realidade, mas, num certo sentido, ainda segundo a reflexão esclarecedora de Rouanet, “de recusar uma realidade dominada pelo mito em nome de uma realidade capaz de incorporar o vetor utópico do sonho. O verdadeiro desencantamento é a transformação em práxis dos momentos utópicos contidos no sonho coletivo”.

Nessa linha, há uma recusa, portanto, em aceitar a modernidade como destino, mas haveria um intenção em desafiá-la. Coexistiriam em sua obra tanto a denúncia da modernidade tal como ela tem se apresentado historicamente, a denúncia de seus “traços infernais”, de suas ruínas, quanto a expectativa em relação às possibilidades utópicas que abriga, em relação ao potencial emancipador da técnica e da sensibilidade moderna.

Se os bondes desapareceram da paisagem urbana das diversas cidades brasileiras que com eles conviveram durante algumas décadas, deixaram vestígios em museus, parques, nas lembranças das pessoas, e também em poemas, crônicas, letras de música, na linguagem cotidiana, em imagens iconográficas. E, então, que sentidos esses vestígios podem ter a nos dizer? O que eles podem nos deixar entrever das ressignificações socioculturais adquiridas pelos bondes em seu percurso pela história de nossas cidades?

Seu desaparecimento num momento – anos 1960 – de explicitação de transformações urbanas mais radicais, teria se articulado a ressignificações nas concepções de cidade moderna e de progresso. Para além das oposições mais evidentes e visíveis no imaginário da época entre moderno e obsoleto, veloz e lerdo, eficiência e ineficiência, o que estas contraposições poderiam

também nos revelar das tensões, embates entre modos de viver, sentir e pensar a cidade? Que estratégias de esquecimento estariam em curso no processo de retirada dos bondes de circulação?

Memórias que foram se constituindo através do tempo e, em especial, memórias que se constituíram após o fim da existência urbana do bonde como transporte coletivo urbano, podem ser índices significativos para nos aproximarmos melhor destas questões. Podem nos fornecer algumas pistas sobre o que estaria sendo esquecido, sobre o que nosso presente poderia reatualizar de sentidos abrigados por esse passado e que indagações contemporâneas mais sensíveis poderiam iluminá-los no que eles conteriam de sinalizações de futuros possíveis em nossas cidades contemporâneas.

Olhar, perscrutar a modernidade não apenas sob o signo de perdas e ruínas produzidas, mas também sob o signo das possibilidades sugeridas de relações alternativas.

E quanto aos nossos bondes, que sociedades os produziram e, ao mesmo tempo, que sociedades os bondes ajudaram a produzir? Que interferências trouxeram ao ritmo da cidade, das relações sociais? Que situações, imagens e práticas culturais estariam associadas aos bondes? Enfim, que movimentações sócio-culturais eles criaram, ao rodar pelas ruas das cidades?

Façamos, pois, um recuo no tempo. Voltemo-nos, inicialmente, para a Campinas da década de 1870 e procuremos flagrar situações iniciais da entrada do bonde no cenário urbano.

²⁸ ROUANET, op.cit., p.114.

Parte I

Bondes numa cidade que se pretende moderna

ATO PRIMEIRO



Momentos inaugurais

Outubro de 1878.

A *Gazeta de Campinas*, jornal diário, de tendência republicana, publica no dia 19 um *Convite*, assinado por Rafael de Abreu Sampaio, em que se solicita a todas as pessoas que “subscreveram para a empresa de bonds nesta cidade a comparecerem Domingo, 20 do corrente, a uma hora da tarde em casa do senhor Francisco José de Camargo Andrade, rua Direita nº 19, a fim de tratar-se de incorporação da companhia.” Nasce, assim, a 20 de outubro de 1878, a Companhia Campineira Carris de Ferro, com a diretoria provisória composta por Rafael Sampaio, Bento Quirino dos Santos e Francisco Glicério. Noticiando o evento, o jornal comenta em tom triunfante:

Campinas vai gozar em breve desse imenso benefício e tudo nos leva a crer que o assentamento dos primeiros trilhos urbanos não se fará esperar muito tempo.¹

Uma semana depois, nova reunião na casa do mesmo fazendeiro Francisco de Camargo Andrade discute e aprova os estatutos da Cia. e providencia a eleição da diretoria efetiva, sendo aclamado presidente o Dr. Cassiano Gonzaga e secretário o capitão Raymundo Prado.²

A Cia. Campineira Carris de Ferro(CCCF) nasce, portanto, da iniciativa particular de senhores das elites dominantes locais, fazendeiros e profissionais liberais que se sentiam compromissados com a modernização da cidade, com a produção de um posicionamento de crítica ao Império e empenhados no avanço da lógica capitalista.

A partir de sua criação, a Companhia parece ser bastante ativa, realizando, através da imprensa local, anúncios constantes de chamadas de capitais, bem como de solicitação de propostas “que deverão ser entregues em carta fechada” para fornecimento de dormentes.

Em março de 1879, chega à estação de trem da cidade o primeiro carregamento de dormentes para o assentamento dos trilhos.

No início de abril, a diretoria da Cia. Carris de Ferro comparece à sessão da Câmara Municipal de Campinas para apresentação das plantas do percurso da linha de bondes em

¹ Jornal *Gazeta de Campinas*, 22/10/1878. A *Gazeta de Campinas* foi fundada em 31/10/1869, como bi-semanário, pelos irmãos Francisco e João Quirino dos Santos, ambos poetas e advogados, e por Jorge Miranda e Campos Sales, descendentes de cafeicultores da região, os quais tiveram também a colaboração de Américo Brasiliense e Rangel Pestana, professores na cidade. Jornal liberal, pautava-se por críticas aos governos municipal e provincial, e também à Corte, mostrando-se, com frequência, irreverente em relação à Monarquia e à Igreja, mas empenhado na preservação e avanço das relações capitalistas de produção. A partir de 1876, contando com o apoio do Diretório do Partido Republicano em Campinas, passa a ser diário, sob a direção do poeta Carlos Ferreira, e funcionará até maio de 1889, por ocasião da primeira epidemia de febre amarela que se abaterá sobre o município.

² Jornal *Gazeta de Campinas*, 27/10/1878.

implantação e de um pedido de desapropriação de uma “casa velha”³ para a instalação da Estação Central, no que vai ser atendida pela Câmara antes do final do mês em virtude da “incontestável utilidade pública” dos carris de ferro.⁴

O assentamento dos trilhos na cidade ocorre no período de março a setembro de 1879. Jornais locais, tanto a *Gazeta de Campinas* como o *Diário de Campinas*⁵ anunciam, em 12 de setembro, que os carros encomendados para a linha de bondes já estariam na estação do Brás em São Paulo e logo depois na estação da Paulista em Campinas.⁶

O serviço de bondes a tração animal seria finalmente inaugurado em 25 de setembro de 1879, amplamente noticiado pelos jornais com avisos de inauguração, programa da festa e publicação dos horários dos itinerários.

Uma semana antes da inauguração, ficamos sabendo, pela seção *Eccos e Factos*, do *Diário de Campinas* de 19 de setembro que, na véspera, havia se realizado uma primeira experiência de teste do serviço de bondes a burro. O relato do jornal, breve, é bastante interessante no que se refere à apresentação das particularidades dessa nova experiência urbana. À noite, por volta das nove horas, teria partido da estação um carro, levando cerca de trinta passageiros, provavelmente entusiasmados e curiosos com esta experiência portadora de mais uma novidade moderna que, aos poucos, iria trazer alterações ao ritmo cotidiano daquela ainda pacata cidade imperial. “Apesar de ser puxado por um animal não amestrado, fornecido por um particular”, o carro teria caminhado normalmente, não sem alguns problemas: “descarrilhou algumas vezes” nas imediações do largo do Rosário, pois os trilhos estavam “entupidos de terra”; também foi possível verificar que, em alguns locais, como na rua do Bom Jesus, “as curvas dos trilhos eram muito fortes”, precisando ser

³ Jornal *Gazeta de Campinas*, 23/04/1879 – o resumo da ata da sessão da Câmara de 7/04/1879 indica a localização desta casa velha e respectivo terreno “na rua da Constituição com fundos até a rua de São José no ponto indicado nas respectivas plantas”, o que corresponderia hoje às ruas Costa Aguiar e Treze de Maio.

⁴ - Jornal *Gazeta de Campinas*, 01/05/1879

⁵ O *Diário de Campinas* era um jornal também de tendência republicana, mas apresentando algumas diferenças quanto à representatividade social em relação à *Gazeta de Campinas*. Surge como jornal diário em 19/09/1875, a partir do bimensanário *Atualidade*, em atividade até 1901. Fundado por sujeitos provenientes das classes trabalhadoras, como Antonio Sarmiento, ajudante de guarda-livros, Henrique de Barcelos, caixeiro de armazém de ferragens, José Gonçalves Pinheiro, aprendiz de alfaiate, e Joaquim Toledo, aprendiz de padeiro, o jornal foi marcado pelo abolicionismo e pelo anticlericalismo. Destaque-se a atuação de Henrique de Barcelos, que se tornou um jornalista conceituado e respeitado, e que também participou da direção do *Correio de Campinas* (fundado em 01/01/1885), vindo a fundar o *Comércio de Campinas* em 01/09/1900, onde ficou até sua morte em 1911. Liberal republicano (tendo optado por uma visão de República mais próxima ao socialismo), participou também de apoio a iniciativas culturais importantes na cidade como o Centro de Ciências, Letras e Artes (1902), e também de atividades filantrópicas, como o Asilo de Inválidos (a esse respeito ver também GALZERANI, Maria Carolina Bovério. **O Almanach, locomotiva da cidade moderna**. Tese de doutorado, IFCH, Unicamp, 1998).

modificadas para evitar novos descarrilamentos. Ao final desta experiência considerada bem sucedida, foi constatado que os carros eram “excelentes do ponto de vista da comodidade e elegância”.

Conforto, comodidade, elegância: anunciava-se um sentido estético, um certo padrão de exigência, explicitando-se, aos poucos, nesta década novidadeira para os campineiros.

Uma semana depois, a 25 de setembro de 1879, o anúncio da inauguração do serviço de bondes é publicado com destaque em página interna do jornal *Gazeta de Campinas*.

Hoje, às 4 horas da tarde, partirão os bonds do largo da estação da estrada de ferro, conduzindo os accionistas. Descem pela rua de S.José, passando pelas ruas do Rosário, Bom Jesus, Direita, Barreto Leme até o Gazômetro.⁷ Voltam deste ponto terminal e sobem pela rua Direita até o Passeio Público, de onde voltarão ao entroncamento para dahi se dirigirem a estação central da companhia, onde terá fim o percurso inaugural.

Só terão lugar nos carros, e entrada na estação central, os srs. accionistas e pessoas que apresentarem cartão.⁸

No dia seguinte, registram que:

Em número de quatro (por enquanto) fizeram o percurso da linha, sendo o da frente ocupado pela banda de musica e os outros pela diretoria da companhia, presidente da câmara municipal, algumas autoridades civis e mais convidados.

Durante o trajecto de toda a linha, a banda de musica tocou varias peças e subiram ao ar muitos foguetes, especialmente no largo da Matriz Velha onde havia algumas baterias que salvaram a passagem dos bonds.

As ruas estavam embandeiradas e repletas de povo.

No largo do Rosario a banda musical do sr. Sant’Anna Gomes tocou tambem algumas peças quando passavam os carros.

Após o passeio que foi coroado de feliz exito, pararam os bonds na estação da companhia à rua de S.José, e ahi foi servido aos convidados um “copo d’agua”, levantando o sr. F.Glycerio por esta occasião um brinde à companhia, à Campinas e à provincia de S.Paulo, sendo entusiasticamente correspondido.

Outros brindes foram levantados por diversos cavalheiros, durante a sympathica festa que importa mais um triumpho para este opulento municipio.⁹

Banda de música, foguetes, povo nas ruas embandeiradas, autoridades, brindes – ingredientes dignos de um espetáculo ritual que se monta diante de um acontecimento fantástico, notável, de conquista a ser celebrado. Um acontecimento que seja “mais um triunfo” para o

⁶ Jornal Gazeta de Campinas, 14/09/1879

⁷ As ruas citadas correspondem, respectivamente, às atuais Treze de Maio, Francisco Glicério, Campos Sales, Barão de Jaguará; a rua Barreto Leme, mantém o nome e o Gazômetro situava-se na antiga rua da Ponte, atual Dona Libânia. O percurso feito permitia que os bondes passassem pelas principais ruas de comércio significativo, por inúmeras casas de famílias abastadas, pelo Largo do Rosário em frente à Igreja do Rosário, à época importante local para a religiosidade da cidade, pelo Passeio Público, lugar de lazer da elite campineira, no local hoje ocupado pelo Centro de Convivência. O Gazômetro pertencia à Companhia Campineira de Iluminação a Gás, responsável pela iluminação de várias ruas da cidade. Um percurso, portanto, por lugares socialmente importantes.

⁸ Jornal Gazeta de Campinas, 25/09/1879.

“opulento” município. Se “mais um triunfo”, que outras espécies de triunfo se articulariam neste momento? O entusiasmo da festa de inauguração sugere um tom de conquista, um tom implícito de comparação, seja com momentos anteriores da história da cidade, como com outros espaços para além dos limites daquele município. Acontecimento específico, particular da cidade de Campinas? Certamente que não.

É interessante atentarmos rapidamente para o surgimento deste tipo de transporte coletivo, os bondes puxados por tração animal, em outras cidades, tanto do país, como de outras partes do mundo.

Consta que os primeiros bondes a tração animal surgiram em 1832, em Nova York, com capacidade para trinta passageiros sentados, pertencentes à New York & Harlem Railroad Company. Porém, sua aceitação pelo público não deve ter se dado de maneira imediata; parece que apenas vinte anos depois é que se ampliam as linhas de bonde na própria cidade de Nova York, estendendo-se posteriormente a Boston, Filadélfia, Baltimore, Chicago, e outras.

Em Paris, serviços regulares de bondes a tração animal só começaram efetivamente a partir de 1873. Na Inglaterra, os primeiros bondes parecem ter surgido em 1860, mas somente em 1870 seu uso passou a ser disseminado, ocasião em que o Parlamento votou o “*Tramway Act*”. A partir de 1870 o serviço de bondes é implantado em outras regiões mais distantes como Austrália, Nova Zelândia, Índia, China, Japão e África do Sul.¹⁰

No Rio de Janeiro, a então capital do Império brasileiro, em março de 1859 – e portanto, alguns anos antes do serviço regular em Paris – com a presença da família imperial, acionistas e convidados, é inaugurada pela Cia. Carris de Ferro da Tijuca uma linha de bondes puxados por burros ligando o Largo do Rossio (atual praça Tiradentes) ao Alto da Boa Vista.¹¹

Em 1871 é fundada em São Paulo a Cia. Carris de São Paulo, que vai dar início a partir de 1872 às linhas de bondes a burro que percorrerão a cidade até 1908. Em 1873, com 10 carros para passageiros e 6 para transporte de carga, são feitas, em média, 90 viagens por dia entre a Estação da Luz e o Largo do Carmo.

⁹ Jornal Gazeta de Campinas, 26/09/1879.

¹⁰ LOPES, Miriam Betina Paulina Oelsner. **Pequena história dos transportes públicos de São Paulo**. SP: Companhia Municipal dos Transportes Coletivos-CMTC, 1985, p 14-15.

¹¹ MENDONÇA, Leila Lobo (org.). **Guia de Referências Iconográficas**. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 3 volumes, 1998, p.40

Observa-se, portanto uma relativa simultaneidade de ocorrências referentes à implantação das linhas de bondes. O bonde a tração animal, portanto, faz parte de um contexto histórico-cultural que se desenha mais especificamente ao longo da segunda metade do século XIX. Um contexto histórico marcado, no mundo ocidental, em especial, por um avanço considerável dos processos de urbanização, de aceleração da industrialização, de intensificação do desenvolvimento tecnológico, de disseminação da presença de diversos tipos de maquinismo na sociedade. Uma época marcada por invenções técnicas de toda sorte, pelas experiências com a eletricidade, pela participação da ferrovia e da navegação a vapor na ampliação efetiva do mercado mundial.

Intensifica-se, neste período, a produção, a circulação e a exibição das mercadorias. Há o engendramento de um processo de maravilhamento, de produção de fantasmagorias, diante deste espetáculo oferecido pelas mercadorias, pela tecnologia, pelos diversos tipos de máquinas produzidos pelo avanço do capitalismo no século XIX.¹² Na segunda metade deste século, as diversas Exposições Universais realizadas, principalmente entre 1851 e 1900,¹³ funcionaram, como pontua Sandra Jatahy Pesavento, “como síntese e exteriorização da modernidade dos novos tempos e como vitrina de exibição dos inventos e mercadorias postos à disposição do mundo pelo sistema de fábrica. No papel de arautos da ordem burguesa, tiveram o caráter pedagógico de “efeito-demonstração” das crenças e virtudes do progresso, da produtividade, da disciplina do trabalho, do tempo útil, das possibilidades redentoras da técnica, etc.”,¹⁴ escamoteando todas as contradições sociais, as violências engendradas pela nova ordem burguesa. Trata-se, portanto, de um momento extremamente significativo de avanço da modernidade capitalista no mundo ocidental, processo esse de ritmo e intensidade variáveis conforme os lugares em que se desenvolve.

O Brasil imperial, assim como outros países latino-americanos, não estava fora desse processo de internacionalização do capitalismo. Pode-se apontar a existência de um movimento simultâneo e internacional de constituição das sociedades produtoras de mercadorias; mesmo com

¹² Para uma contextualização mais detalhada deste período, ver, em especial: BENJAMIN, Walter – **Obras Escolhidas I. Magia e técnica. Arte e política.** São Paulo: Brasiliense, 1985 e GAY, 1988, op. cit.

¹³ As Exposições Universais deste período ocorreram em 1851, em Londres, a primeira, no Hyde Park, apresentando aos olhos deslumbrados dos visitantes a construção do Palácio de Cristal; em 1855, em Paris, em 1862 novamente em Londres, em 1867, Paris, em 1873, Viena, em 1876, na Filadélfia nos EUA, em 1878 em Paris; em 1889 novamente Paris sedia a Exposição que, entre outras coisas, exhibe a Torre Eiffel; em 1892 é a vez de Chicago nos EUA e, finalmente, em 1900, Paris encanta a multidão visitante com o Palácio das Ilusões ou a Sala dos Espelhos iluminada por 12000 lâmpadas elétricas. Uma boa discussão sobre as Exposições, seu conteúdo, as novidades tecnológicas de que eram portadoras, e também sobre a participação do Brasil em boa parte delas encontra-se em PESAVENTO, S.J. **Exposições Universais-Espetáculos da Modernidade do século XIX.** SP: Hucitec, 1997 e em FOOT-HARDMAN, 1991, op. cit..

¹⁴ PESAVENTO, 1997, op.cit., p.14.

descompassos, as formas e ritmos da modernidade industrial, os impactos psico-sociais de processos e de objetos produzidos pela modernidade capitalista, como bem colocado por Foot Hardman, “constituiriam padrões identificáveis tanto na Europa como no Brasil Império”,¹⁵ embora com variações de intensidade e de especificidades. Sandra Pesavento aponta para a circularidade de práticas e idéias que permite que o discurso das burguesias européias seja entendido e “vertido” ou “metabolizado” pelos representantes das elites dominantes das terras americanas. Segundo esta autora, “no decorrer do século XIX a modernidade e a tecnologia foram obsessivas para parte da elite ilustrada da Latino-América. Construíram-se, por assim dizer, uma meta e um sonho latino-americanos: ser moderno, participar da rota do progresso, tornar-se uma grande nação, desfazer a imagem do exotismo tropical do atraso e da inércia”.¹⁶

O Brasil imperial da segunda metade do século XIX, com sua estrutura de poder mais fundamentada no mundo agrário e escravista, aspira também a ser um país moderno, civilizado. Há diversos indícios de que se busca colocar em sintonia com a modernidade européia e norte-americana.

Desde 1861, com a Primeira Exposição Nacional no Rio de Janeiro,¹⁷ preparatória da participação brasileira na Exposição Universal de 1862 em Londres, para a qual tinha sido convidado, e, nos anos e décadas seguintes, com as diversas participações do país em Exposições Universais, observa-se a tendência, ao exibir as atividades e produtos do país, de passar uma imagem de um parceiro possível das nações ditas civilizadas, um parceiro que está se tornando moderno.¹⁸ Se, nos anos 1860, a visão de país moderno está associada à atividade agrária, agro-exportadora e a tecnologia é pensada prioritariamente em termos de métodos agrícolas renovados e máquinas para o setor primário, nas décadas finais do século aparece com mais nitidez a associação do moderno à República e a atividades fabris.

¹⁵ FOOT- HARDMAN, 1991, op. cit., p.16.

¹⁶ PESAVENTO, op.cit., p.16.

¹⁷ Na segunda metade do XIX, o Brasil realiza no Rio de Janeiro diversas Exposições Nacionais preparatórias para sua participação nas Exposições Universais. Por sua vez, essas exposições nacionais são precedidas de diversas exposições provinciais preparatórias. Além da primeira Exposição Nacional ocorrida no Rio em 1861, registre-se, sempre no Rio de Janeiro, as exposições de 1866, 1874, 1875, 1881.

¹⁸ Nesta tendência e nesse esforço de construção de uma imagem de modernidade das últimas décadas do Império brasileiro, estão presentes desde o intuito de exibição do índio numa sessão específica de etnografia, na Exposição de Paris em 1866, como na exposição de 1875 a exibição da planta de um projeto de um “cortiço monstro” de autoria do engenheiro Lucarelli do Rio de Janeiro, no sentido da demonstração da preocupação de construir moradias para operários com condições sanitárias, de salubridade, e de baixo custo; exibe-se, também, os projetos de obras públicas do país, inclusive os das estradas de ferro nacionais; esses exemplos seriam indicativos de uma preocupação em se redefinir condições específicas da realidade social brasileira, nos termos do movimento da modernidade capitalista que então se generalizava no mundo ocidental.

Traços da mentalidade do progresso já se fazem presentes desde a exposição provincial de 1866 no Ceará e também na Exposição Baiana de 1875, através do discurso de seu secretário, Dionysio Martins. Não são tendências isoladas. Na segunda metade do século XIX aparecem com mais frequência defensores do progresso e reformadores das relações técnicas de produção, como André Rebouças, técnico ligado à construção ferroviária no Brasil, para quem “a paisagem da indústria não era monótona nem infernal, mas sobretudo sublime. Confiava na máquina como instrumento de libertação humana”.¹⁹ Viajou para a Europa e para os Estados Unidos entre os anos de 1862 e 1872, ocasiões em que amplia seu contato com o mundo moderno da técnica e da indústria. Segundo Hardman, em 1872 visita fábricas, oficinas, ferrovias, obras públicas, “sempre tendo o que anotar”. Mostra-se muito impressionado com as visitas que faz a diversas cidades manufatureiras nos EUA. Parece ter ficado especialmente aturdido com a visita a Oil Creek, centro pioneiro na exploração do petróleo. A visão da natureza transformada pelo mecanismo teria provocado no viajante um efeito “atordoante”, de maravilhamento diante da “sublime criação dos homens e das máquinas”.

Na verdade,

todo um setor das elites brasileiras, a começar do Imperador, estavam propensas a ver o mundo dessa nova maneira, a converter cada elemento da paisagem em matéria-prima, a se deixar seduzir pela atmosfera de “chuva, vapor, velocidade”, enxergando, afinal, assim também, seu próprio país. Ao adentrar o universo do espetáculo da máquina, o Império sul-americano não apenas reclamava assento no “concerto econômico dos grandes Estados”. Fazia parte, ao mesmo tempo, do movimento genérico da modernidade; sua entrada aí não era contingente”.²⁰

Santa-Anna Nery, representante do Império do Brasil na Exposição Universal de Paris, em 1889, prepara uma introdução a um volume de ensaios destinado a apresentar um panorama do país ao público, empresários e autoridades estrangeiras. Neste texto, o fim da escravidão (1888) é apresentado pelo Brasil como “uma prova evidente de seu respeito verdadeiro pelos Direitos do Homem e de seus progressos no domínio da liberdade”; o país se despojou da escravidão “em meio às aclamações de um povo que fez sua entrada definitiva na civilização, e aos aplausos do mundo inteiro, que parecia nos ser reconhecido por tanta audácia”. Ao lado dessa imagem mais moderna do país, são lembradas também outras novidades não menos modernas, como o desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação, como os portos, correios, vias férreas, telégrafos, telefones, bondes, concluindo que o Brasil “pode corresponder-se com o Universo”.

¹⁹ FOOT- HARDMAN, 1991, op. cit., p.79.

²⁰ FOOT-HARDMAN, 1991, op. cit., p. 84.

Com o advento da República acentuou-se a busca pelo progresso (com todas as suas contradições) por parte das elites dominantes. A “deslumbrante” Exposição Nacional realizada em 1908 no Rio de Janeiro, suplantando as do Império, exibiria essa busca da modernidade e enfatizaria o elogio do progresso.

De qualquer modo, pode-se dizer que segmentos mais letrados das elites dominantes movimentam-se para mostrar ao mundo as potencialidades do país, merecedoras de investimentos e que os esforços em prol do trabalho livre e da absorção das novidades tecnológicas o colocam no caminho do progresso e da civilização, juntamente com as nações européias.

Portanto, esse é o cenário das tramas sócio-culturais em que se apresentam os bondes, inicialmente em sua versão de tração animal, aos moradores de centros urbanos que almejam serem considerados modernos com mais essa aquisição de um importante “melhoramento” urbano. Além do mais, os bondes articulam-se ao avanço da modernidade capitalista em nosso país, com todas as suas contradições e ambivalências, na medida em que vão corroborar diretamente para o fortalecimento de alguns ícones culturais fundamentais dessa mesma modernidade, tais como a concepção de circulação urbana, a visão de passagem pelos lugares, além da valorização da máquina.

Voltemos a Campinas e aos nossos bondes. Que cidade é esta que podemos flagrar na década de 1870 e, em especial, em 1879, quando nela está sendo implantado o serviço de bondes a tração animal? Que outras espécies de “triunfos” da cidade estariam articulados com a chegada dos bondes?

A cidade se encontra num momento de aceleração de seu processo de urbanização, impulsionado pelo dinamismo crescente da economia cafeeira. A partir da metade do século, Campinas está se tornando um dos principais centros produtores de café do país. Desde o início dos anos 1860, desenvolvia-se um importante impulso de diferenciação regional nas áreas cafeeiras, principalmente no que se refere às técnicas de cultivo e beneficiamento, ao sistema de transporte, ao processo de trabalho. Essas mudanças desencadeadas no chamado “Oeste Paulista” têm Campinas como pólo principal e vão dar suporte ao grande surto de expansão cafeeira das décadas de 1870 e 1880.²¹ Com um movimento migratório intenso para o município, em 1874, pela primeira vez no

²¹ Encontra-se uma boa análise detalhada deste processo em SEMEGHINI, Ulysses. **Do café à indústria: uma cidade e seu tempo**. Campinas, SP: Ed. Unicamp, 1991.

século XIX, o número de homens livres superava o de escravos.²² A partir da década de 1870, o ritmo intenso de acumulação de capital no quadro da expansão cafeeira possibilita uma diversificação significativa de investimentos na área urbana, seja em ferrovias, em empresas de serviços públicos, na construção civil, seja em atividades industriais e bancos. Comissários de café que intermediavam as exportações no porto de Santos transferiram filiais de suas Casas Comissárias para Campinas, que passa a concentrar a movimentação financeira entre o interior paulista e Santos, propiciando, portanto, a instalação de diversos bancos. A concentração de grande volume de recursos no município, além da lavoura, também estimula o comércio, a indústria e favorece a implantação de diversos “melhoramentos urbanos”. Núcleos iniciais de formação de bairros desenvolvem-se neste período, como o Fundão (Ponte Preta), Bonfim, Vila Industrial, Frontão (Cambuí), Guanabara. O início da construção do Passeio Público em 1876, importante local de lazer da elite da cidade que será inaugurado em 1879, estimulará a ocupação por residências da região do antigo Cambuizal.²³

O espaço urbano está sendo objeto de um processo contínuo, embora não homogêneo, de modernização. A vida urbana de Campinas assume uma posição de destaque no cenário paulista. Na década de 1880, sua população era equivalente à da capital, São Paulo.²⁴ Vale notar que um símbolo de avanço da modernidade na cidade seja a inauguração do Teatro São Carlos já em 1850, renunciando atividades artísticas, culturais significativas (no sentido mais positivista do termo) que a cidade teria nas três últimas décadas do século XIX.²⁵ São os anos 1870, portanto, que se constituem como um momento de intensificação dessa modernização.

Por volta de 1869, a cidade ainda se apresentava sem calçamento, com as ruas cheias de buracos e atoleiros, com um perímetro urbano reduzido, ainda sem quase alcançar as atuais regiões dos bairros do Botafogo e Guanabara e mesmo as atuais avenidas Andrade Neves e Julio Mesquita. A cidade ainda contava com um “ensino deficiente, comunicação precária com Jundiaí e São Paulo e com os jornais da corte chegando com atraso de 5 dias e noticiário do exterior de 2 meses”.²⁶

²² SEMEGHINI, U. op.cit., p.49-50.

²³ V. SEMEGHINI, op.cit., cap.I e BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. **Campinas: o despontar da modernidade**. Campinas: Área de Publicações CMU/Unicamp, 1996, cap.I

²⁴ A população de Campinas passa de 31.397 pessoas em 1874 para 41.253 em 1886; São Paulo, por sua vez, apresentava 31.385 pessoas em 1874, atingindo 47.697 habitantes em 1886 (SEMEGHINI,op.cit., p.49).

²⁵ Em São Paulo, o primeiro teatro, Teatro da Ópera (depois São José), ao qual se seguiram vários outros, surge em 1864, tendo sido destruído por incêndio em 1898. V. MONTÓIA, Ana Edite Ribeiro. **Cidade e política: São Paulo no século XIX**. Dissertação de mestrado, História, IFCH, Unicamp,1990, p.66.

²⁶ LAPA, José R. A. **A cidade: os cantos e os antros. Campinas – 1850-1900**. São Paulo: EDUSP, 1999, p.23.

A aceleração da urbanização, a partir da década de 1870, de fato, revela-se expressiva. A instalação da ferrovia, em Campinas, demarca um momento crucial neste processo de aceleração da urbanização, articulado ao avanço da modernidade na cidade. Os trabalhos de instalação das linhas férreas foram iniciados em março de 1870 e terminados em agosto de 1872, viabilizando a inauguração da Estação da Cia. Paulista para o dia 11 deste mês.²⁷

De acordo com as observações do historiador Amaral Lapa em sua obra *Os cantos e os antros*,

símbolo maior da modernidade, a estrada de ferro, ao chegar à cidade, vai afetar direta ou indiretamente toda a vida urbana, pelos grandes espaços que requisitou, implicando por sua vez em obras de porte, edifícios, equipamentos e instalações, movimentação de numerosa força de trabalho em diferentes níveis de qualificação, envolvendo o complexo da estação, com seus escritórios, bilheterias e outras instalações e repartições, pátio de manobras, gare de embarque e desembarque de passageiros, plataforma de carga e descarga, oficinas de manutenção, fabricação e montagem, armazéns, além de divisões localizadas fora desse complexo, a ferrovia na verdade alterou profundamente o desenho urbano de Campinas.²⁸

Além da presença impactante do trem na cidade, outros sinais exteriores desta modernidade expressam-se no espaço urbano de maneira contínua, mas segundo ritmos variados e nem sempre tão rápidos.

A atividade industrial torna-se mais presente com o estabelecimento da fundição de Pedro Anderson em 1870, da fábrica Lidgerwood em 1874 e da de Guilherme MacHardy em 1875. A construção civil também se intensifica, constatando-se a existência de mais 12 olarias, além da Imperial Olaria de Sampaio Peixoto.²⁹ Muitos sobrados senhoriais são construídos, no momento em que parece estar havendo a substituição da taipa de pilão e taipa de mão ou pau a pique pelos tijolos, dando lugar a casas assoalhadas, com sacadas de ferro trabalhado, azulejos, platibandas neoclássicas com pinhas e estátuas de louça portuguesa, configurando um padrão arquitetônico mais rico e exuberante.³⁰

Inauguram-se hospitais, tais como o da Santa Casa de Misericórdia (1875) e o da Real Sociedade Portuguesa de Beneficência (1879), antecedendo o Círculo Italiani Uniti, atual Casa de Saúde, que logo vem a público em 1884. Em 1874, instalam-se o Colégio Internacional e o Colégio

²⁷ CASTRO MENDES, 1968 ,op. cit. , p.22

²⁸ LAPA, op. cit., p.24.

²⁹ LAPA, op. cit, p.105.

³⁰ LAPA, op. cit, p.104 e BADARÓ, R. S. C.op.cit., p.28.

Culto à Ciência, frutos da iniciativa particular e, já em 1881, a Escola Correia de Melo, por iniciativa da prefeitura municipal.³¹

Em meados da década de 1880, considerada a capital agrícola da província, Campinas exibiu uma boa intensificação das atividades urbanas: diversos estabelecimentos atacadistas, casas comissárias de café, hotéis, restaurantes, inúmeros estabelecimentos comerciais, diversos colégios, duas bibliotecas públicas, orquestra e bandas de música, várias sociedades de socorro mútuo, sociedades literário/científicas e sociedades alemãs, italianas, inglesas, francesas, suíças, espanholas e portuguesas, ligadas às respectivas colônias e que mantinham clubes, escolas e hospitais.³²

Os bondes aparecem neste cenário urbano, integrados a um processo de diversificação de investimentos e ampliação de atividades sócio-culturais.

E especialmente por volta de 1879, o ano em que foi implantado o serviço de bondes a tração animal, que relações sócio-culturais podemos flagrar na cidade? A imprensa diária nos fornece diversas pistas para compormos esse cenário.

Tentemos, pois, com a ajuda dessas pistas, uma caminhada pelas ruas da cidade.

Aliás, deparamo-nos aqui com algumas dificuldades. Apesar do desejo das elites burguesas de Campinas sentirem-se ambientadas numa cidade que possa ser equiparada às modernas cidades de que se tem referência na época, as ruas ainda se encontram em situação bastante precária. Há queixas frequentes nas páginas da *Gazeta de Campinas* sobre o mal calçamento das ruas, o que seria “realmente admirável”, uma vez que a cidade pretende “acompanhar as mais adiantadas cidades em sua marcha não só de progresso moral como material”. A tentativa de uso de paralelepípedos há um tempo mostrou-se “um ensaio muitíssimo distante da perfeição” de modo que as ruas e “especialmente os lados, os chamados passeios, proporcionam um tal ou qual suplício aos transeuntes, sobre ser de uma fealdade intolerável.” E mais adiante, o jornal ressalta: “imaginese como devia ficar essa cidade com as suas grandes ruas calçadas pelo melhor sistema e sob severa fiscalização; calcule-se o espetáculo aprazível que ofereceriam os belos largos de Campinas igualmente melhorados como as ruas...” É necessário tomar cuidado com buracos e com eventuais poças d’água. A preocupação com o calçamento e as calçadas, propriamente, indicam uma presença maior de transeuntes pelas ruas e não seriam quaisquer transeuntes. Seguramente, essas colocações do jornal indicam a presença, nas ruas, de classes sociais diversificadas e de uma maior presença de

³¹ CARPINTERO, A.C. **Momento de ruptura: as transformações no centro de Campinas na década dos cinquenta**. Campinas: Área de Publicações/ CMU/UNICAMP, 1996, p.31.

³² LAPA, op.cit., cap.7; SEMEGHINI, op.cit., p.50-51.

elementos pertencentes às classes médias e às elites dominantes. Note-se a referência ao mal calçamento das ruas poderem proporcionar “um tal ou qual suplício aos transeuntes”.³³ Certamente o jornal não estaria mostrando solidariedade a escravos ou trabalhadores livres pobres perambulando pelas ruas! Alguns anos atrás, os moradores ficavam mais recolhidos em suas casas, pois os serviços de que necessitavam eram garantidos, em boa parte, pelos escravos; no máximo, precisavam se dirigir à janela ou à porta para se servirem dos diversos tipos de serviços a domicílio que, então, movimentavam as ruas da cidade: eram padeiros, leiteiros, amoladores de faca, jornaleiros, mascates, tripeiros, quitandeiros, barbeiros.³⁴ Andar pelas ruas, anteriormente, era equivalente a denunciar-se como pertencente a uma condição social inferior. Mas, no final dos anos 1870, a movimentação das ruas ganha outros acentos, mostra outros contornos. O crescimento da cidade e da população, a urbanização dos costumes, a chegada cada vez maior de imigrantes, a diversificação das atividades urbanas, dentre as quais o comércio, fazem do pedestre, do transeunte, um personagem que passa a ser levado em consideração. Não só mais calçadas, mas também carros de praça, de aluguel, como os tilburis, que faziam ponto no Largo do Rosário ou da Matriz Velha. Os personagens da rua possuem uma diversidade social maior. E carros de praça ou de aluguel, com pontos fixos em largos da cidade, pressupõem uma movimentação maior nas ruas e sugerem já uma aceleração dos tempos implicados nos compromissos sociais, sejam de negócios, trabalho ou de passeio. Há mais pessoas circulando pelas ruas. Os meios de transporte então existentes, e, nesse momento, especialmente os bondes puxados por burros, dão um suporte maior a essa circulação.

Além dos trajetos rotineiros para o trabalho e a escola, há cada vez mais novidades a serem apreciadas nas principais ruas de comércio da cidade, como a R. Direita (atual Barão de Jaguará), a R. Luzitana e a R. do Comércio (atual Dr. Quirino). Aliás, essa região do centro, que concentra boa parcela dos serviços e atividades modernas, é atravessada pelas linhas de bondes.

Se fizéssemos uma caminhada por essa área, colocando em ação o mesmo olhar armado, educado politicamente, no interior da mesma lógica moderna capitalista, poderíamos observar a variedade de mercadorias, em grande parte, importadas, e também de objetos sofisticados e de luxo oferecidos aos olhos possivelmente encantados dos passantes. Na Rua Luzitana, na altura do número 60, poderíamos escolher entre peças de papel para forrar as paredes das casas e, logo em seguida, passaríamos pela conhecida Chapelaria Hempel, muito procurada pelos elegantes da cidade. Passando para a Rua do Comércio, poderíamos ficar um pouco aturdidos com a variedade

³³ - Jornal Gazeta de Campinas , 07/12/1878.

de mercadorias oferecidas a bom preço pela loja do Veado: desde luvas de muitos botões para senhoras e homens, que haviam acabado de chegar pelo correio, a toda uma variedade de peças finas que poderiam compor o enxoval de noivas e noivos; também poderiam ser encontrados nesta loja “lindos livrinhos de missa”, com capa de marfim, de madrepérola ou de veludo.³⁵ Na casa dos Weill Frères, poderiam ser apreciados os recém-chegados “paletots” brancos e pardos de linho para homens, grande variedade de guarda-chuvas, véus de seda para passeio, vestidos de linho e de fustão em caixas. Esta loja, contando com uma casa também em Paris, faz questão de anunciar que recebe “por todos os vapores da Europa” fazendas e objetos de muito gosto e da última moda, recebendo também encomendas de fregueses interessados.³⁶ Mais adiante, no escritório do jornal *A Gazeta de Campinas*, poderiam ser comprados livros em francês, de Zola, Chateaubriand, Balzac e diversos outros títulos em português. Mais à frente, na recém-aberta Livraria Universal, cujos proprietários pretendem que esteja “à altura do crescente progresso desta cidade”, há uma enorme variedade de atrações e novidades para o público, tais como partituras de óperas para piano, papéis variados para cartas, álbuns para retratos, poesias, desenho, decalques, objetos de escritório, binóculos, estampas com vistas de cidades, religiosas e de quadros históricos, zootrópio ou círculo mágico, de “surpreendente efeito d’optica”, “spectógraphos”, etc.³⁷ Depois de dar uma olhada nas bonecas de pelica, de louça ou de cera da casa Esmeralda, poderíamos fazer um passeio pela Rua Direita, rua sofisticada, onde conviviam diversas casas comerciais e sobrados requintados. Passando pela casa de Antonio Nogueira Ferraz, no número 13, observaríamos as mercadorias que receberia da Corte, onde ia, pessoalmente, escolher fazendas e artigos finos. Ali poderíamos encontrar luvas de pelica para senhoras, meninas e homens, meias bordadas ou fio de escocia branca, colarinhos de linho para homens, leques variados, entremeios bordados, grinaldas de flores para baile, rendas de todas as larguras, vestidos de fustão bordado para crianças, camisas, coletes, cetins, almofadas bordadas, lençóis e fronhas bordadas, saias, touquinhas, paletós e sapatinhos de tricô, vestidos de seda e casimira bordados, além de um bom sortimento de chitas, lãs, linho, brins.³⁸

Um pouco mais adiante teríamos piteiras de espuma e âmbar para charutos e cigarros.³⁹ A Pharmacia Campineira nos ofereceria “drogas de primeira qualidade”; e, logo mais à frente, a

³⁴ LAPA, op. cit., p. 62

³⁵ Jornal Gazeta de Campinas, 18/10/1879

³⁶ Jornal Gazeta de Campinas, 25/09/1879

³⁷ Jornal Gazeta de Campinas, 26/10/1879

³⁸ Jornal Gazeta de Campinas, 11/09/1879

³⁹ Jornal Gazeta de Campinas, 18/10/1879

Photographia Campinense atestaria com seus serviços e equipamentos modernos a atualidade da cidade em relação a esta atividade tão em voga naquele momento.⁴⁰ Pode-se parar na Pêndula Campinense, de Alexandre Perret, no número 54, para dar uma olhada no “completo sortimento” recebido diretamente da Europa, de relógios de ouro para senhoras e homens, “o que há de mais moderno”, e também relógios de prata ingleses⁴¹. Também, diretamente de Paris, pode-se comprar, através de Correa de Melo e Boliger, óculos com aros de ouro, prata, metal, tartaruga e búfalo, e também “o que há de mais novo” em pince-nez e binóculos de luxo.⁴² No Salão Parisiense, antigo Salão Élègant, corta-se o cabelo e faz-se a barba com “toda a elegância, prontidão e limpeza”.⁴³ E no conhecido Au Monde Élègant chegaram caixas chinesas para presente, para luvas e lenços; bijouterias diversas, pulseiras, broches e abotoaduras; leques, cintos modernos, canivetes, porta-cigarros, almofadinhas perfumadas.⁴⁴

No mesmo Au Monde Élègant também são compradas assinaturas para os recitais da Cia. Dramática Italiana de Ernesto Rossi, no Teatro São Carlos.⁴⁵ Ou então, pode-se esperar a apresentação, anunciada no mesmo teatro, da Companhia de Zarzuelas, vinda de espetáculos na Espanha e na corte do Rio de Janeiro. Também é possível vibrar com o extenso programa do Circo Casali, nas imediações do Teatro ou, se for domingo, apreciar a banda de música União Artística no Passeio Público, ou então assistir a uma corrida no Hippodromo Campineiro. Há também a opção de saborear um prato com peixe ou camarão no Hotel Restaurant de França, na região central, e marcar presença, no Club Semanal, na conferência sobre o “phonographo”, a famosa “machina fallante” do célebre professor norte-americano Thomas Edson. O sr. Eduardo Perris dará essa conferência “theorico-pratica”, em que, após “curiosas experiencias praticas”, será cantada pela primeira vez no “phonographo” uma ária do Guarany do maestro campineiro Carlos Gomes e depois uma parte do Hino Nacional.⁴⁶

São Paulo, capital da província, também tem a sua Rua Direita, sofisticada, situada na região central conhecida como o Triângulo formado pelas ruas Direita, São Bento e da Imperatriz (futura 15 de Novembro). Lugares animados, tidos como modernos, movimentados, por onde também circulam os bondes. O viajante suíço J.Tschudi, em passagem por São Paulo registra em *Viagem às*

⁴⁰ Jornal Gazeta de Campinas, 02/09/1879

⁴¹ Jornal Gazeta de Campinas, 22/10/1879

⁴² Jornal Gazeta de Campinas, 19/10/1879

⁴³ Jornal Gazeta de Campinas, 06/11/1879

⁴⁴ Jornal Gazeta de Campinas, 02/10/1879

⁴⁵ Jornal Gazeta de Campinas, 08/08/1879

províncias do Rio de Janeiro e São Paulo que “na Rua Direita, a mais bonita da cidade, encontram-se as principais casas de comércio, expõem muitos artigos de luxo, procedentes da Europa. Algumas das casas de sobrado se distinguem pela sua elegância”.⁴⁷ Firmo de Albuquerque Diniz, retornando a São Paulo no início dos anos 1880, também observa sobre a mesma rua:

o feliz mortal que tiver a bolsa cheia para satisfazer seus gostos, e até caprichos, não precisa, saindo desta rua, procurar em outras os meios para isso: o homem ou a senhora que quiser vestir-se, pentear-se, perfumar-se, adornar-se de custosas jóias, aqui mesmo encontrará tudo quanto necessário for para que se apresente à moda de Paris: há fazendas, costureiras, cabelereiros, alfaiatarias, sapatarias, joalherias, e tudo que se anuncia vir de Paris (...).⁴⁸

O espaço das ruas, seja em Campinas, São Paulo ou no Rio de Janeiro, vai se constituindo como um espaço de acesso a diversas atividades e mercadorias que dão suporte a um cotidiano mais confortável e sofisticado a quem tem condições de usufruir, como um canal de acesso às novidades modernas que chegam da Europa. Circular de bondes por esses lugares, da janela de observação em que os bondes também se tornam, é expor-se cotidianamente ao encantamento trazido ou sugerido por essas mercadorias e também às regras de etiqueta, cortesia, de civilidade que vão se fazendo presentes na estruturação destes espaços urbanos.

No entanto, o espaço das ruas também vai se constituindo como um espaço de entrecruzamento de temporalidades diferentes, de costumes e de hábitos diferentes. A diversidade social maior, presente em circulação pelas ruas, não é isenta de tensões, contradições e conflitos sociais, explícitos ou não. Nesta Campinas, que se quer moderna e civilizada, observa-se indícios de uma preocupação com o disciplinamento do espaço público, com a normatização das relações sociais que se expressam no espaço urbano. Era necessário ter sob controle outras facetas da cidade que contradiziam e também resistiam a esse projeto de cidade moderna que então se pretendia constituir.

Rapazes que costumavam banhar-se em noites quentes no chafariz do Serafim passam a incomodar a sensibilidade de uma certa elite que considera o episódio como uma “cena ofensiva à moral” e solicitam, através das páginas do jornal, providências para que se coloque um fim a “esses espetáculos que deviam ter infinita graça no paraíso primitivo”, sendo, porém, de “uma inconveniência revoltante perante o nosso mundo e a nossa moral implacável”.⁴⁹ Também não agrada a presença, em algumas ruas da cidade, de muitos meninos, chamados de “vadios”, que se

⁴⁶ Jornal Diário de Campinas, 08/10/1879

⁴⁷ MONTÓIA, op. cit., p.76.

⁴⁸ MONTÓIA, op. cit., p.76.

⁴⁹ Jornal Gazeta de Campinas, 07/02/1879

reúnem para jogar o vintém, uma “tão inconveniente brincadeira”, fazendo a “maior algazarra, que muito incomoda os moradores destes lugares”.⁵⁰ Da mesma forma, há muitas queixas a respeito de um suposto louco que circula na rua do Comércio, que põe “em sobressalto todos os dias as famílias dos arredores e transeuntes”; pede-se providências à polícia ou ao “senhor doutor juiz de órfãos” que deveria remetê-lo ao hospício não só “pelos gestos obscenos e palavras desregradas”, mas também “pelas investidas contra os transeuntes e mais atos notórios em toda a vizinhança”.⁵¹ Mendigos pedindo esmola pelas ruas são vistos com preocupação: o *Diário de Campinas* de 28 de setembro de 1879 relata, e não sem uma forte carga discriminatória, que “andam ahi pelas ruas da cidade alguns vagabundos, esmolando”, sugerindo que “seria conveniente que a polícia indagasse quaes são esses individuos e lhes desse o necessario destino”.⁵² No mesmo dia ficamos sabendo pelo jornal, em sua seção *Eccos e Factos*, que, na Rua Direita, entre as ruas de São Carlos e a do Tanquinho,⁵³ “moram umas Camélias muito barulhentas. Raro é o dia em que não há troça em casa das mencionadas flores e d’ahi segue-se constantemente o rôlo, a pancadaria, as palavras obscenas”. Essa situação rotineira da vida urbana preocupa, pois, segundo o jornal, ali perto morariam famílias, “que nem podem chegar à janella, sem serem escandalisadas pelo repugnante espectáculo em que tomam parte as camélias e alguns typos de má nota”.⁵⁴

Quem seriam esses meninos “vadios” ou esses “vagabundos esmolando” pelas ruas? Possivelmente os pobres da cidade, e os que não encontravam trabalho. As rápidas cenas acima descritas remetem à existência de uma população com que as elites urbanas pareciam não querer um contato muito próximo. Migrantes, imigrantes, escravos, ex-escravos perambulavam pelas ruas. Até então, as ruas eram espaços de movimentação mais espontânea de camadas populares: locais de trabalho, de diversão, de brigas, de relações amorosas, de criação de animais, de venda de mercadorias. Era relativamente freqüente flagrar indivíduos tomando banho nos chafarizes, em especial no do Largo do Mercado. Próximo daquelas ruas de comércio mais sofisticado e do Mercado Grande, havia becos, botequins freqüentados por moradores de cortiços, que muitas vezes eram vistos como vadios e desordeiros pela imprensa. O largo Carlos Gomes, junto ao Mercado, era local de encontro de lavadeiras: trabalhadoras pobres, escravas, forras, e também brancas, sendo muitas imigrantes. O vozerio das ruas, falas altas, o batuque e danças de escravos aos domingos no

⁵⁰ Jornal Gazeta de Campinas, 11/09/1879

⁵¹ Jornal Gazeta de Campinas, 11/09/1879

⁵² Jornal Diário de Campinas, 28/09/1879

⁵³ A rua de São Carlos corresponde à Avenida Morais Sales e a rua do Tanquinho à rua Duque de Caxias.

⁵⁴ Jornal Diário de Campinas, 28/09/1879

Largo Carlos Gomes, incomodavam as autoridades locais e as famílias da elite, que também se preocupavam com a presença visível de mendigos e desocupados, aquela “gente ociosa”.⁵⁵ Instituir meios de controle sobre essa população e disciplinar o uso dos espaços públicos era visto pelas elites dirigentes como imprescindível para que a cidade tomasse “ares mais civilizados”.

A moralização das ruas, a normatização dos comportamentos públicos articula-se com a explicitação de uma preocupação com a higiene pública, com a limpeza das ruas, atendendo aos anseios de constituição de uma cidade civilizada e de progresso. Nesse sentido, a Câmara Municipal recebe reclamações a respeito de uma certa carroça que todas as manhãs anda pelas ruas “a receber águas servidas e mais resíduos das casas particulares”; essa situação representa um escândalo contra “a civilização de nossa adiantada cidade”, devido ao “fétido cheiro que exhala essa sentina ambulante”.⁵⁶ São constantes também denúncias de ruas com águas empoçadas, como a do Caracol, que apresenta um “lamaçal pestilento” resultado da água que escorre do chafariz arruinado do largo da Matriz Velha e que, ao empoçar-se, “corrompe-se e exala miasmas deletérios”, o que “é triste no centro da cidade; é triste e grandemente prejudicial à saúde pública”.⁵⁷

Essas reclamações variadas que encontramos nas páginas dos jornais são expressões de uma postura portadora de outra racionalidade para o espaço urbano, uma postura disciplinadora, moralizadora, higienista e excludente, moderna, portanto. Uma postura que pretende se consolidar no espaço urbano, mas que ainda encontra resistências. Essas reclamações são expressão de entrechoques entre comportamentos, hábitos, valores que se contradizem e que também se mesclam.

Essa mentalidade que se considera moderna e civilizada, expressa na imprensa republicana, que se diz progressista, e no comportamento das elites letradas da cidade não é, evidentemente, uma particularidade de Campinas, mas encontra-se em correspondência com o que acontece em São Paulo, no Rio de Janeiro e em diversos centros urbanos mais expressivos do país. Em escritos de comentaristas e memorialistas da cidade de São Paulo, por exemplo, as preocupações com saneamento, com os melhoramentos urbanos, com o embelezamento da cidade são objetivos sempre

⁵⁵ V. LAPA, op.cit., cap.6, em esp. p.124-129; MARTINS, Valter. “Nos arredores do Mercado Grande: mudança urbana e agitação social em Campinas na segunda metade do século XIX” IN **Revista Oculum Ensaios**, 2002, p.44-57.

⁵⁶ Jornal Gazeta de Campinas, 07/02/1879

⁵⁷ Jornal Gazeta de Campinas, 02/09/1879

bem aclamados e perseguidos. “Propugna-se uma nova cidade, regular e ordenada, que possa ser identificada e definida pelos paradigmas do próprio progresso”.⁵⁸

Visões modernas que se anunciam neste momento

Já ressaltai, anteriormente, que este momento, a década de 1870, foi extremamente significativo quanto ao avanço da modernidade capitalista no mundo ocidental. Quero reiterar aqui a heterogeneidade desse processo, seus ritmos internos diferenciados, a articulação constante entre especificidades locais e os traços hegemônicos observados nos principais centros europeus e também norte-americanos. Não se trata, portanto, de transplantar para Campinas um quadro predominante de análise da modernidade européia, mas o que interessa, sobretudo, é tentar apreender, no diálogo com as especificidades e singularidades locais, conexões com essas molduras mais fortemente modeladas da modernidade capitalista.

Assim, em Campinas, deparamo-nos com vários indícios da constituição de um olhar mais moderno, de uma sensibilidade mais receptiva e entusiasta dos avanços da técnica, por exemplo. Flagramos isto já por ocasião da inauguração da Estação da Paulista em 1872.

A chegada do trem é impactante não apenas porque interfere no desenho urbano da cidade. É impactante pelo que desperta de fascínio e também temor por um poder tecnológico que parece se colocar acima dos homens comuns. Podemos nos aproximar dessa sensação de maravilhamento pelo acontecimento detendo-nos na descrição da inauguração da Estação por um conhecido jornalista da época, Francisco Quirino dos Santos, nas páginas da *Gazeta de Campinas* do dia 11 de agosto de 1872.

A estação, os edifícios e espaços próximos mostravam-se enfeitados com “profusão, capricho e elegância”. Ao redor da Estação erguiam-se “fartos camarotes” onde se acomodaram inúmeras famílias. O jornalista não disfarça seu entusiasmo na descrição do local:

Coretos, arcos, emblemas, bandeiras, galhardetes, símbolos, festões de coqueiros, de murtas e de flores, tudo isso desdobrava-se num quadro ridentissimo sobre o panorama extenso daquela explanada, cheia de vida e encantos, que domina ao longe os páramos fulgentes dispostos como em tabuleiros de cores cambiantes, pela prodigiosa natureza dessas regiões.

⁵⁸ MONTÓIA, op. cit., p.74. A autora desenvolve uma boa discussão neste trabalho acerca das representações construídas sobre a cidade de São Paulo nas décadas finais do século XIX.

A visão de uma grande quantidade de pessoas que para ali se desloca para a inauguração parece impressionar o jornalista Quirino dos Santos. É interessante atentar para as imagens utilizadas neste relato:

Desde manhã, começara a multidão avultando pelos passeios, sôfrega, densa, flutuante a regorgitar por todos os pontos e principalmente por ali. À volta das 2 horas da tarde, então, tornava-se ela compacta, unida, imensa por todo o edifício, e por todos os lados da Estação.

E o jornalista continua, denunciando sua cumplicidade emocional com o espetáculo que estava se formando:

Era um verdadeiro oceano revolto de cabeças a se cruzarem por milhares, e embalando nas vagas esperanças o murmúrio da expectativa geral.

O uso de determinadas expressões não é casual: “multidão”, “multidão densa, compacta”, “oceano revolto de cabeças”; as multidões, as grandes aglomerações de pessoas nas cidades do século XIX foram objeto de observação, de preocupação, de temor e também de fascínio por parte de literatos, urbanistas e estudiosos do século XIX europeu. Guardadas as proporções, e diante do passado urbano recente da cidade, aquele ajuntamento de pessoas que para ali afluíam, atraídas pela novidade que então se instalava, deviam assim se apresentar ao intelectual que seguramente era Quirino dos Santos, intelectual informado e formado por aqueles parâmetros de percepção e de avaliação então correntes acerca da realidade urbana.

Foi à tarde, por volta das 3 horas e meia, que

um estremecimento estranho veio eletrizar em todos os sentidos aquela reunião enorme; ouvia-se longínquo um rugido estridente e os ecos repercutiam pelas nossas belas Campinas, o férreo galopar do misterioso hipogrifo.

Um sentimento misto de encantamento e estranhamento pelo trem, pela máquina, traduz-se na escolha das palavras: “um estremecimento estranho eletriza os sentidos”, “ouve-se um rugido estridente”, “ecos que repercutem o férreo galopar”. Parece tratar-se de um acontecimento da ordem do maravilhoso que não se pode contar:

O que se passou nesse instante foi uma coisa que não se diz: sonha-se ou vê-se.

A visão do trem chegando na Estação é acompanhada de girândolas, foguetes, baterias, aclamações que se ergueram “num ímpeto tão sublime como a própria alma do povo, a perder-se numa vertigem de alegria indefinida”.

Francisco Quirino extravaza:

Espetáculo maravilhoso! Entusiasmo assim não se prepara, nasce de si mesmo, como a lava no seio dos vulcões para esbrazear a face das montanhas, e derramar o calor e o brilho pela atmosfera incendiada.

E entusiasticamente arremata:

Como que tinha chamas o ar; os aplausos, os vivas, casavam-se num hino profundo que era mais que uma desmedida expansão do prazer a tumultuar por todos os semblantes; era a apoteose majestosa do gênio do homem identificado com o símbolo das grandes invenções modernas.⁵⁹

O entusiasmo, o fascínio, o maravilhamento, o estranhamento pelas invenções modernas! O modo como essa descrição se desenrola aponta para um amálgama de concepções românticas entremeadas com a estética do sublime, permeando o fascínio pela tecnologia, pela multidão e pelas inaugurações dessas invenções modernas transformadas em espetáculos. O jornalista Quirino dos Santos, sem dúvida, expressa-se de um dado lugar social, isto é, das elites dominantes e, ao mesmo tempo, tenta instituir socialmente um sentimento, uma crença para a totalidade da população campineira: a crença na modernidade que traria progresso para toda a sociedade e que se devia à iniciativa particular de segmentos letrados (adeptos do republicanismo) das elites dominantes locais.

Realmente, a grande maioria dos melhoramentos urbanos, dos sinais de modernização do cenário urbano parece ter-se devido, em grande parte, à iniciativa particular. Podemos observar a presença de elites locais (fazendeiros, bacharéis, jornalistas, empresários) bastante empreendedoras, críticas do governo imperial, que se movimentam nos quadros do liberalismo, do romantismo e do positivismo da época. Em sua maior parte adepta do republicanismo e simpatizante do abolicionismo, não perde oportunidade de ressaltar a importância da iniciativa particular em vários empreendimentos da cidade. No *Almanach Popular de Campinas para o anno de 1879* na seção *Municipalidade* ficamos sabendo que os edifícios “mais notáveis” da cidade pela “vastidão e beleza de arquitetura” – a saber: a Matriz Nova, o colégio Culto à Ciência, a Santa Casa de Misericórdia, o hospital da Sociedade Portuguesa de Beneficência, o teatro São Carlos, a Estação da Companhia Paulista – foram “quase todos construídos por iniciativa particular”; no mesmo Almanach encontramos uma seção intitulada *Iniciativa Particular*, em que se reforça o peso da iniciativa privada na existência de diversos empreendimentos; além dos já citados há pouco, ficamos sabendo que “nenhum outro gazometro da província iguala o de Campinas em solidez e belleza” e que a Companhia Campineira de Iluminação à Gaz “é um dos mais mais importantes fructos da iniciativa particular, e é por isso que a registramos com louvor nesta secção, saudando os

iniciadores de tão grande commetimento”. Também são destacados o Hospital de Variolosos, o Club Semanal, o Passeio Público que se acha “perfeitamente ajardinado e arborizado”, possuindo no centro “gracioso quiosque” e também um coreto, “onde aos domingos vai tocar uma banda de música e dous bonitos carramanchões cobertos de trepadeiras”; a associação do Club de Corridas providenciou a criação do Hypodromo Campineiro, prédio em final de construção, “em nada inferior ao de São Paulo”; não se esquece também de mencionar o Rink Campineiro, destinado à patinação, levantado em 1878, “com muita elegância e gosto, sendo atualmente o ponto de reunião da elite campineira”, oferecendo também um salão para espetáculos, bailes e conferências. Constrói-se, assim, uma representação da cidade como “a terra da iniciativa individual”, onde os “campineiros possuem uma têmpera de aço” não baixando a cabeça “ante os mandões que infestam o nosso paiz”.⁶⁰

Não deixa de ser significativo que neste *Almanach* de 1879, na *Seção literária*, se publique um artigo intitulado *Campinas*, da autoria de um certo Arthur Bastos, de Santos, em que se tece um elogio a uma cidade onde “não se espera que o governo tome a iniciativa, em qualquer empresa – toma-se; alli não se promete – cumpre-se”. Segundo o articulista, a cidade teria compreendido que “nada deve esperar-se do governo, do quero, posso e mando, e tudo se faz sem seu auxílio!” Deste modo Campinas “é, pois, a terra da liberdade, a terra da iniciativa individual. A sua legenda deve ser esta: A liberdade de pensamento – o Trabalho”. Terminando seu artigo, o autor assim se refere aos campineiros: “Dos filhos daquelle torrão abençoado, deve dizer-se, e é o seu maior elogio: “De uma força de vontade como um campineiro”.⁶¹

A imagem do campineiro empreendedor, ativo, que não espera e nem se curva ao governo articula-se com um processo crescente, em curso, de estabelecimento de uma racionalidade técnica, de uma normatização das relações presentes no espaço urbano.

A modernidade, tal como expressa e vivenciada nesse momento na cidade, se traduz numa visão de matizes liberais difundida na imprensa diária da época, entusiasta e propugnadora do que se entende por ideais de civilização e de progresso; uma visão que se coloca como comprometida com a discussão do trabalho livre no país, com os novos conceitos de higiene e sua relação com a saúde, com a importância da instrução pública, vista como um meio fundamental para se sustentar o progresso moral e material de um povo. Essa espécie de racionalidade burguesa que vai se

⁵⁹ Jornal Gazeta de Campinas, 11/08/1872

⁶⁰ ALMANACH POPULAR DE CAMPINAS PARA O ANNO DE 1879, Seção Municipalidade, p.89-96.

⁶¹ ALMANACH POPULAR op. cit., Seção Literária, p. 187.

estendendo aos poucos a todas as esferas da vida social busca seus referenciais de atualização na corte, no Rio de Janeiro e, sobretudo, na Europa e também nos Estados Unidos, lugares considerados modelares com soluções e comportamentos que deveriam ser transplantados para Campinas.

A imprensa campineira diária proporciona, constantemente, informações a respeito do que acontece em especial em Paris. Frequentemente, são noticiadas viagens de fazendeiros à Europa, com passagem obrigatória por Paris, como a de um certo fazendeiro Bicudo e sua mulher que regressaram da Europa em dezembro de 1878, onde estiveram viajando por cerca de 6 meses, não deixando de visitar a Exposição Universal de Paris realizada naquele ano. Aliás, a propósito, a *Gazeta de Campinas* informa em primeira página que aproximadamente 3000 brasileiros estiveram visitando a Exposição, que teria recebido no total cerca de “16.030.721 pessoas, pouco mais de 82.613 por dia.” E num banquete de despedida para jornalistas, realizado no Pavilhão da Imprensa, destacam a presença de “um brasileiro, o dr. Frederico Nery,” que “bebeu à saúde dos trabalhadores do espírito, a Paris, esta Meca da civilização onde acorrem em romaria os mais longínquos habitantes da terra.”⁶² O fascínio exercido pela capital francesa é alimentado pelas páginas da *Gazeta de Campinas* de forma frequente, seja quando anuncia o recebimento de *A Estação*, “jornal de modas parisienses, dedicado às senhoras brasileiras”,⁶³ seja quando publica crônicas a respeito de Paris, como a assinada por *Eu*. Comentando o frio, os espetáculos de música, saraus, bailes com que teve contato, o autor, entusiasticamente, relata:

Dança-se em todas as ruas, quase em todas as casas. Já se preparam os bailes mascarados da ópera, e já os janotas estão a inventar modas. O Bosque de Bolonha tornou a povoar-se e os “Boulevards”, esse passeio esplêndido que tem quase uma légua de extensão, está apinhado de caleças e de estrangeiros. A Babilônia moderna fica digna de seu renome.⁶⁴

Essa Babilônia moderna oferece ao número significativo de brasileiros que a procuram a comodidade do *Grande Hotel Brésilien*, onde se fala português, situado à “Rua Richer, 3, no centro e perto dos boulevards” (anúncio frequente nas páginas da *Gazeta* de setembro ao final do ano). Inclusive produtos vendidos em Paris são anunciados nas páginas dos jornais campineiros, como as “pílulas de Quinium e de ferro Dialysé”, que rapidamente fazem “renascer o vigor e a saúde”, ou o “Vinho de Marsa” do Doutor Moucelot da Faculdade de Paris, um excelente “tonico, reconstituente

⁶² Jornal *Gazeta de Campinas*, 12/12/1878.

⁶³ Jornal *Gazeta de Campinas*, 02/09/1878.

⁶⁴ Jornal *Gazeta de Campinas*, 22/01/1879.

e regenerador”, vendidos no Boulevard de Strasbourg, 62, em Paris.⁶⁵ E a capital francesa, fundamentalmente, serve de referência de selo de qualidade para todos os serviços que possuem algum tipo de ligação com a cidade. É o caso, por exemplo, do anúncio da contratação do fotógrafo Jacques Vigier para gerenciar a “Photographia Campinense”, à rua Direita, 50, fotógrafo que teria sido premiado em várias exposições, e trabalhado em vários estabelecimentos da Europa, como a “casa de Pierre Petit, em Paris”; e ficamos sabendo, também, que a casa vai se associar a um dos primeiros estabelecimentos fotográficos de Paris, “que se tornará fornecedor de sua casa em Campinas e também de retratos a óleo, de uma perfeição excepcional”. Os clientes que quiserem usufruir deste tipo de novidade poderiam ficar tranquilos, pois, “qualquer trabalho feito em Paris será entregue ao freguês desta cidade dentro do prazo de 10 semanas”. O estabelecimento também oferece a opção de receber um retrato a óleo executado por “um dos mais conhecidos pintores do Rio de Janeiro”, em busto ou tamanho natural, “entregue 4 semanas depois da encomenda”.⁶⁶

No entanto, e é importante que se ressalte, ao lado de todas essas referências e aspirações a sentir-se também participante da modernidade parisiense, práticas sócio-culturais outras, distantes da modernidade capitalista, fazem-se presentes nas páginas da imprensa; é o caso, por exemplo, de diversos anúncios de fugas de escravos, com a descrição detalhada dos mesmos e oferecendo recompensas para quem encontrá-los; ou então, os variados anúncios de vendas de escravos, como a “pechincha” que se está pedindo por um bom cozinheiro e copeiro na Rua do Pórtico,128⁶⁷ ou oito bonitas mucamas e um moleque próprio para pajem na Rua General Osório,10. Expressões de temporalidades distintas que se fazem presentes e ativas na arquitetura espaço-temporal daqueles anos. Expressões também de uma sociedade pautada por profundas desigualdades sociais, exclusões e discriminações, apagadas no discurso das elites urbanas que se manifestam nas páginas dos jornais, explicitando o perfil fortemente conservador e excludente, do ponto de vista social, de seu projeto de modernização urbana.

Embora a cidade deva ter ainda, apesar de um crescimento urbano significativo, um ritmo de vida mais pacato, há indícios da percepção de uma aceleração do ritmo da vida, de uma compressão do tempo. A representação do que se entende por uma vida moderna parece passar, necessariamente, por uma percepção de uma velocidade maior na sucessão dos acontecimentos, por

⁶⁵ Jornal Diário de Campinas, 08/08/1879.

⁶⁶ Jornal Gazeta de Campinas, 02/09/1878.

⁶⁷ Atual rua Ferreira Penteadó.

uma atmosfera de fluidez, de situações fugazes a envolver os indivíduos que devem, então, se apressar, correr, para estarem sintonizados com o ritmo desta vida moderna que, ao mesmo tempo, os encanta e atemoriza. Encontramos, nesse sentido, um texto exemplar escrito por Carlos Ferreira, jornalista e literato conhecido na época, membro do Partido Republicano Paulista, publicado no Almanach para 1879. Neste artigo, o autor escreve sobre o almanaque, “um livro necessário”, “o livro que satisfaz o ideal da leitura moderna”. E quais seriam as especificidades da leitura moderna, do escrever moderno? Carlos Ferreira chama a atenção para as “leituras pesadas, clássicas, funebrememente graves”; para as “leituras que a cada período pedem duas horas de meditação e mortificam-nos o espírito com sábias e judiciosas sentenças que não chegam e nem jamais chegarão a reformar a humanidade” para nos levar a concluir que “tudo aquilo que não for leitura ligeira, enfim, não pode atualmente ser agradável ao espírito”. “E por que isto?”, o autor se pergunta. E sua explicação, interessantíssima, coloca o ato da escritura e da leitura totalmente impregnado pelo ritmo mais veloz impresso pela modernidade nas esferas mais visíveis da vida social: “O escrever de hoje é como o adejar da bolha de sabão, o voar do colibri, o correr das estradas de ferro!(...) Uma certa impaciência apodera-se dos espíritos e os lança em uma verdadeira vertigem de aspirações, das quais a principal é saber muito sem ler muito”. E, possivelmente, atendendo ao espírito de leveza da época, que coloca mais disponível à experiência humana uma vasta gama de setores de conhecimento, ampliando, talvez assustadoramente, as possibilidades de entendimento e de vivência, o almanaque se torna o tipo exemplar de livro da época. “O livro deve ser pequeno e variado, cheio de pequeninas sentenças graves, grandes risadas frescas, deliciosas anedoctas a par de duas charadas, uns versos repentinos e logo adiante um logogrifo para que se não maldiga o poeta, junto ao qual os logogrifos fazem o interessantíssimo papel de oásis”...⁶⁸

Carlos Ferreira observa que o “mundo mesmo já se vae aos poucos transformando em almanach”. E de forma provocativa e irônica declara: “Cônscio do espírito do século e do almanach, escrevi a correr essas linhas, exatamente como o imperador viaja, sem parar muito tempo sobre os motivos e como quem vae atraz de uma pluma que voa...”⁶⁹ O espírito do século exige rapidez e leveza, sugere o estar sempre em trânsito, atrás de algo que também não fornece solidez, e desta

⁶⁸ ALMANACH POPULAR op. cit, pg. 151-152

⁶⁹ ALMANACH POPULAR op. cit, pg. 152. Há uma importante discussão sobre os almanaques em Campinas no contexto do avanço da modernidade capitalista no trabalho de GALZERANI, Maria Carolina Bovério. **O Almanach, locomotiva da cidade moderna**. Tese de doutorado, IFCH, Unicamp, 1998

forma, num movimento ambíguo, articulam-se a visão da vida moderna e o anúncio, também fugaz, de uma crítica à política imperial.

Impossível não se lembrar aqui de Marshall Berman e sua obra *Tudo o que é sólido se desmancha no ar*. Correspondências entre Campinas e a modernidade européia ...

Movimentos e ritmos urbanos

Falar de bondes é falar de circulação, de ritmo, de relações sociais num espaço público, de idas e vindas, de certas formas de convívio, de sociabilidade.

Uma primeira questão coloca-se para ser investigada: a existência de bondes, mesmo os movidos a tração animal, provocaria quais interferências no espaço urbano, no espaço das relações sócio-culturais urbanas? Como os bondes participariam do processo de constituição desse espaço urbano que se pretende moderno? De que forma participam da instituição de formas de sociabilidade urbana?

Aproximando-nos dessas questões, tentemos, primeiramente, imaginar como as pessoas se movimentavam no espaço urbano antes do surgimento dos bondes.

Desde tempos coloniais transitavam pelas vilas as cadeirinhas carregadas pelos escravos negros e os banguês, espécie de liteira coberta de couro, sustentada por dois varais presos aos arreios de dois animais, usados como transporte dentro das vilas ou para lugares mais distantes. De uso frequente nas viagens das fazendas para a cidade, “era preferido pelas mulheres e crianças que se acomodavam sentadas ou deitadas sobre almofadas, o que suavizava o cansaço provocado pelos balanços, quando o terreno era muito acidentado e irregular”.⁷⁰ Luiz Edmundo, em seu trabalho “O Rio de Janeiro no tempo dos vice-reis” comenta que o banguê “vae aos balouços, rangendo, sacolejando, dando ao pobre passageiro, se é um deshabitado a taes instrumentos de supplicio, a impressão do enjôo do mar...” Nas ruas, os banguês cruzam com cadeirinhas, carregadas por escravos, com suas cortinas de damasco carmezim em geral cerradas, para que olhares indiscretos, provavelmente, não se detenham nas senhoras ou senhorinhas transportadas. Há também as serpentinas, uma espécie de cadeirinha, ou palanquins, carregadas nos ombros dos escravos, “ao rythmo de gemidos profundos e compassados”.⁷¹ Coche, berlinda, estufa, estufim, paquebote e sege são variedades de carros puxados por animais que, muitas vezes, cortam a tranquilidade das ruas da

⁷⁰ CASTRO MENDES, 1968, p.3.

capital, levando senhores e familiares a algum compromisso.⁷² Poucas regras de conduta parecem bastar aos usuários desses veículos: o melhor lugar, o mais distinto, é sempre o da direita, ao fundo ou o de trás nas liteiras; mulheres e padres sempre devem ocupar os melhores lugares. Poucos contatos públicos entre as pessoas, hierarquização mais rígida na frequência aos espaços públicos, papéis sociais bem demarcados. Uma sonoridade específica confere um ritmo mais cadenciado às ruas estreitas daquela época: “quando não se escuta o gemido rythmado do cadeireiro, do liteireiro ou do serpentineiro, é a voz do homem da boléa ou do sota que berra alto, acompanhado do estalar de longuíssimos chicotes: - Eia! Uia! Oia!”.⁷³

No entanto, carros puxados por animais não parecem ter sido tão frequentes nas cidades brasileiras até meados do século XIX. Transporte de carga ou de pessoas foram, em grande parte, realizados pelos negros escravos. Gilberto Freire relata que viajantes que estiveram no país por volta da década de 1840 se surpreendem com a ausência de seges e carroças nas ruas de Salvador e com seu número relativamente pequeno nas ruas da capital do Império, o Rio de Janeiro. Parecia predominar o transporte pelas cabeças e ombros dos escravos. Chamava a atenção o canto nas ruas, tanto dos carregadores de café no Rio de Janeiro, de açúcar no Recife, como de açúcar e algodão em Salvador, um canto que talvez ajudasse a amenizar o peso da carga que carregavam. Esses viajantes também observaram como ainda era freqüente, no Rio de Janeiro, o uso de palanquins ou serpentinas em que senhores e senhoras eram carregados pelos escravos por ruas muito mal calçadas, sujas e enlameadas, desagradáveis de transitar, com poças contínuas devido às chuvas. Gilberto Freire observa que “só as patas de resistentes mulas e de pachorrentos bois de carro eram capazes de competir com os pés descalços dos igualmente vigorosos carregadores negros de palanquins...”⁷⁴

Mas havia o transporte em carruagens, cabriolés ou tilburis no Rio de Janeiro de 1838, uma cidade contando, então, com cerca de 138.000 habitantes. Nessa época é fundada uma “Companhia de omnibus”, utilizando inicialmente 4 ônibus de dois andares importados de Paris e puxados por 4 burros.⁷⁵ Além dessa Companhia, ainda havia no Rio de Janeiro uma “Companhia de gôndolas

⁷¹ QUEIROZ, Dinah Silveira de - **Ministério dos Transportes - Serviço de Documentação**. RJ, 1970, p. 119

⁷² O coche, em geral, era um veículo de luxo; a berlinda era um carro pequeno, leve, com mais ornamentação e luxo que o coche; a estufa era um veículo de 4 rodas, mais simples, amplo, podendo carregar até 6 pessoas; o estufim e o paquebote correspondem a meias estufas, simples, leves e modestas; a sege, em geral, é de um só lugar, com duas rodas puxadas por 2 ou 4 muaras, mais modesta que o coche ou a berlinda. (QUEIROZ, op. cit., p.120)

⁷³ QUEIROZ, op. cit, p. 121.

⁷⁴ QUEIROZ, op. cit, p. 145-147.

⁷⁵ LOPES, M, op. cit., p.15.

fluminense”, atuando em linhas diferentes, tendo sido concessionária deste serviço de 1846 a 1874. As gôndolas eram coches puxados a burro, em que podiam viajar até 9 pessoas, ao preço de 120 réis. “Não raro, o viajante compartilhava da companhia de perus, patos, frangos e porcos”.⁷⁶

Em Campinas, por volta de 1870, começaram a se divulgar veículos puxados por animais aos moldes dos europeus: troles, charretes, vitórias, berlindas, coupés, landôs, tilburis e diligências, que transportavam quatro passageiros com suas bagagens. Abriram-se, nesta ocasião, várias fábricas dessas carruagens, atendendo a uma numerosa clientela, não só local, como de outros lugares da província de São Paulo.⁷⁷

Os tilburis, veículos de duas rodas puxados por um cavalo, eram caros e, em geral, de uso privativo. No entanto, eles vão ser utilizados também como transporte público.

São de 1865 os primeiros registros da organização de transportes públicos em São Paulo. Neste ano, o italiano de nome Donato Severino teria regulamentado por conta própria o uso de seus tílburis, transformando-os em carros de praça com tabelas de horários e de preços.⁷⁸

Em Campinas, os tílburis faziam ponto, entre outros lugares, no largo da Estação, na esquina da rua General Osório com a rua Barão de Jaguará, no largo do Rosário, lugares destacados no centro da cidade. Conta-nos Geraldo Sesso Jr., em sua obra *Retalhos da Velha Campinas*, que, com a chegada da noite, os cocheiros acendiam as lanternas dos veículos, “de luz fraca”, “alimentadas por velas de sebo”. Os tílburis de melhor aspecto ficavam no largo do Rosário: “a pintura de cor preta parecia sempre nova, os metais amarelados e brancos que enfeitavam os arreios dos animais estavam sempre polidos e brilhantes”. Uma corrida do largo da Estação até o Jardim Público custava um mil réis; vale lembrar que o mesmo trajeto, feito pelos bondes, ficava em 200 réis.⁷⁹

Durante muito tempo os bondes de tração animal vão conviver com carros de praça, landaus, vitórias e tílburis.⁸⁰ Ritmos diferentes, temporalidades distintas, significados sócio-culturais diversos.

A implantação do serviço de bondes movidos a tração animal não ocorreu sem alguns incidentes.

⁷⁶ LOPES, M. op. cit., p.15

⁷⁷ MENDES, 1968, op. cit., p.3

⁷⁸ LOPES, M. op. cit., p.18

⁷⁹ SESSO JR., Geraldo. **Retalhos da Velha Campinas**, p. 67.

⁸⁰ MENDES, op. cit., 1968

No Rio de Janeiro, por exemplo, as dificuldades da Cia. Carris de Ferro da Tijuca, que encerra suas atividades em novembro de 1866, não foram apenas de ordem econômica, em função das dívidas acumuladas. A situação financeira difícil da Cia., provavelmente, foi agravada por uma campanha que teria sido deflagrada contra os bondes por parte de segeiros e de empresas de gôndolas que, até então, eram as únicas espécies de transporte coletivo da cidade. Também se registram observações negativas a respeito dos bondes por parte de senhoras da época que “achavam aviltante a mistura de classes sociais que as companhias férreas impunham em seus veículos”.⁸¹

Em São Paulo foi observada situação semelhante. O Presidente da Província da época, João Theodoro Xavier, no relatório anual de 1871, observava o desinteresse, a falta de visão, por parte de setores das elites paulistas, em relação a esse meio de transporte; esse grupo, residente no triângulo formado pelas ruas Direita, XV de Novembro e São Bento, parecia não dar importância a transportes coletivos, achando-os desnecessários para seus deslocamentos diários.⁸²

De qualquer forma, o serviço de bondes expandiu-se na década de 1870 em São Paulo, parecendo estar consolidado nos anos 1880. A expansão dos trilhos prossegue; em julho de 1877 foi inaugurada a linha de bondes para o Brás em meio a festividades, “partindo da estação da cidade 6 bondes especiais, ornados e embandeirados, conduzindo os convidados até a Estação do Norte, então ponto final da linha”.⁸³ Se até o final do ano de 1873 foram conduzidos 218.815 passageiros pela Companhia Carris de Ferro, que então possuía 10 carros de passageiros e 6 de transporte de carga, esse número sobe, em 1887, para 1.079.790 passageiros e para 32 carros de passageiros e 50 para cargas.⁸⁴

O entusiasmo por essa novidade aparece, com frequência, expresso nas páginas de jornais da época. Um cronista do *Diário de São Paulo*, por exemplo, que assina como Segismundo, em uma de suas cartas a um certo compadre, assim comenta seus passeios pelas ruas de São Paulo, em 1872, ano em que o serviço de bondes é inaugurado:

E o que é certo, compadre, é que levava-se uma tarde inteira na Luz, que ficava escura de povo, só pr'a se ter o gostinho de voltar de bond, como fiz muitas vezes ...No domingo causava cobiça ir de bonde à Luz, compadre. O povo pretejava na rua do compadre Silvado [rua do Carmo], querendo devorar os bondes”...⁸⁵

⁸¹ MENDONÇA, op. cit. p. 40-41.

⁸² LOPES, op. cit. p.19.

⁸³ STIEL, W.C. **História dos Transportes Coletivos em São Paulo**. SP: McGraw-Hill do Brasil/USP, 1978, p.46.

⁸⁴ STIEL, 1978, op.cit., p.45 e 46.

⁸⁵ FREHSE, Fraya. **O Tempo das Ruas na São Paulo de Fins do Império**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005, p.125.

Percalços iniciais de diversos tipos passam a ocorrer, compondo situações urbanas cotidianas que se tornam cada vez mais frequentes no cenário urbano.

“Brincadeiras de mau-gosto” de meninos colocando pedras nos trilhos dos bondes, esperando por um descarrilamento, acontecem inúmeras vezes. A *Gazeta de Campinas* pede que se tome providências contra a “malvadez” de “alguns meninos vadios” que costumam “colocar pedras sobre os trilhos de bonds, com o fim de fazerem descarrilar estes”.⁸⁶ O *Diário de Campinas* sugere a interferência da polícia, pois “ainda hontem um condutor teve de parar um bond no largo municipal para retirar 3 enormes pedras”.⁸⁷

De qualquer maneira, os bondinhos de burro parecem, também, ter se tornado cenário de brincadeiras e divertimentos de toda a espécie por parte de meninos e adolescentes da época, muitas vezes se sujeitando a risco de acidentes. Consta que muitos garotos

deram agora na balda de agarrarem-se aos bonds, assim com ares de quem quer “bondear” de graça. Succede às vezes que os da malta, para conseguirem o seu fim, agarram-se uns aos outros, empurram-se, despedem reciprocamente uns fortes ponta-pés. Compreende-se que a não serem tomadas quaesquer providencias, alguns desses meninos fica esmagado ahi no meio da rua.⁸⁸

Descarrilamentos foram frequentes e problemas com a teimosia ou rebeldia dos burros também. Julio Mariano, memorialista conhecido em Campinas, cujas origens articulam-se às classes trabalhadoras, em palestra dada no Rotary Club em 25 de setembro de 1943 (64 anos depois do surgimento dos bondes de burro), evoca essas cenas que, vindo à tona através da linguagem narrativa e rememorativa do cronista, fizeram parte do cotidiano urbano dos moradores da Campinas das últimas décadas do século XIX:

Não poucas vezes, um dos solípedes mais turrões do varal, espírito cavalari independente, revoltoso e rijo à prova dos chicotes, ao topar com uma das tantas curvas de esquina, no percurso, entendia de desobedecer a ordem das rédeas nas mãos do alentado fula, cocheiro, que por sua vez agia de acordo com a tirania dos trilhos. As rédeas ordenavam que se dobrasse à esquerda ou à direita, por sobre os trilhos, e a besta teimava em enveredar pela direita ou pela esquerda, justamente ao contrário do que lhe era exigido, e lá ia arrastando o companheiro de jugo no varal, o carro, o cocheiro, os passageiros ! E se nem sempre arrastava o condutor de cambulhada era porque este, cabra sarado, desmamado, como se diz, em tempo certo, bem ciente das manhas da besta e do pouco equilíbrio que podia ter a “caixa de fósforos” rodando fora dos trilhos, saltava em tempo de salvar os ossos próprios e os níqueis da Companhia... (...)

Depois sobrevinha aquele trabalho em repor o carro sobre os trilhos e o bom senso na cabeça do animal rebelde. Pancadas, gritos, alavancas, turma de conserva, uma mão de ajuda do transeunte de boa vontade (quasi sempre um carroceiro luso, mangas arregaçadas para a amostra dos

⁸⁶ Jornal Gazeta de Campinas, 28/09/1879.

⁸⁷ Jornal Diário de Campinas, 26/09/1879.

⁸⁸ Jornal Diário de Campinas, 28/09/1879.

respeitáveis e peludos braços). E por fim, o bonde nos trilhos e a besta com mais juízo rodava, um ao trote de outro, ao mesmo destino.⁸⁹

Essas cenas, talvez inusitadas para nós hoje, compunham o cotidiano das ruas atravessadas por esses veículos pequenos e abertos, de 5 a 7 bancos.

Descarrilamentos, abalroamentos, atropelamentos fizeram parte da rotina das diversas cidades que instalaram o serviço de bondes, ainda na fase de sua versão a tração animal. Em São Paulo, o noticiário dos jornais se ocupa destes incidentes constantemente. Fraya Frehse, em seu belo trabalho *O Tempo das Ruas na São Paulo de Fins do Império*, relata-nos inúmeras reclamações, encontradas nos jornais a respeito do serviço de bondes, seja sobre a situação dos freios, a conduta dos animais, o estado das luzes dos bondes noturnos, seja sobre a suposta grosseria dos condutores em relação aos passageiros que, muitas vezes, seriam mais delicados com os animais, os colegas e “mulheres da vida”, que com os passageiros.⁹⁰ É bastante sugestiva a reclamação enviada ao *Correio Paulistano* por “um apreciador de bondes”, logo nos primeiros dias de funcionamento dos veículos:

...as famílias que entram nos bonds estão sujeitas a ouvirem palavras indecorosas e serem desrespeitadas, como ainda hontem aconteceu no bond das 6 ½ da tarde. Além de muitos outros inconvenientes e irregularidades que tem o serviço, comparado com o da côrte, nota-se: 1- a admissão de maior numero de pessoas de que as da lotação dos carros, chegando a conduzir quarenta e mais pessoas, quando a lotação é de vinte e poucas.[...] 3- se os srs. Diretores, de combinação com o sr.dr. chefe de polícia não organisarem um regulamento igual ao da corte, de modo a cohibir qualquer abuso, como se tem dado nos últimos dias, por certo terão o desgosto de verem os carros percorrer a linha sem pessoas decentes ou então repletos de moleques.[...] ⁹¹

Reclamações semelhantes também são encontradas na imprensa campineira, como a publicada na *Gazeta de Campinas* a pedido de um assinante, que pede ao jornal que chame a atenção

de quem competir, solicitando providências em ordem a reprimir os abusos como os que praticaram alguns gaiatões de mau gosto, no domingo último, nos carros em que iam famílias. Custa a crer que indivíduos, aliás de boa aparência, pratiquem atos como estes, que merecem a mais severa censura porque vão de encontro ao que mandam a boa educação, o senso comum e o decoro devido ao público. ⁹²

⁸⁹ MARIANO, J. **Do bondinho da Carril ao elétrico da Tração**. Palestra em reunião de almoço no Rotary Club de Campinas, 25/09/1943. Folheto encontrado no Centro de Memória da Unicamp, p.4-5.

⁹⁰ FREHSE, op. cit., p.126-129.

⁹¹ FREHSE, op. cit., p.199.

⁹² Jornal Gazeta de Campinas, 14/10/1879.

Independentemente do que possa ter ocorrido efetivamente, (o que os jornais não esclarecem), essas reclamações sugerem, principalmente, contradições entre formas de sociabilidade diferentes, que se contrapõem numa convivência, muitas vezes tensa, no espaço coletivo dos bondes. Ao mesmo tempo, tais reclamações veiculadas pela imprensa, juntamente com os regulamentos (explícitos ou não) do bom uso dos bondes, compõem peças fundamentais nesta educação política dos sentidos, então em voga na modernidade.

Apesar da existência de críticas diversas ao funcionamento dos bondes, não se encontra nenhuma referência a algum desejo de extinção deste tipo de serviço urbano, como não também dos serviços de iluminação pública, e de instalação de telefones mais tarde. Acabam por prevalecer posicionamentos de comemoração das novidades, de celebração das vantagens desse progresso material. Contudo, é importante registrar que, por ocasião da Revolta da Vacina, no Rio de Janeiro, em 1904, camadas populares, em seus movimentos de resistência ao avanço da mesma modernidade capitalista, chegaram a tombar bondes.

Agilizando a circulação das pessoas pelo espaço urbano, os bondes puxados por burros enfrentavam dificuldades que propiciavam cenas muitas vezes curiosas. Comentando a topografia acidentada da cidade de São Paulo, com suas “ladeiras por vezes bem empinadas”, o cronista Ernani S. Bruno comenta que “para subir da ponte do Marechal para o largo de São Bento, por exemplo, o condutor atrelava à parelha de burros do bonde, como reforço, outra parelha que para isso já ficava esperando o veículo na sombra dos bambuais da baixada do Acu.” E quando chegavam ao largo do Rosário, mais no alto, os burros eram soltos, e, estando acostumados, “voltavam sozinhos ao ponto de partida, à espera de outro bonde”.⁹³

Machado de Assis, em muitas de suas crônicas escritas entre 1877 e 1894 e que têm como cenário a cidade do Rio de Janeiro, nos oferece cenas cotidianas que se desenrolam em torno da presença dos bondes de burro, cenas que sugerem a necessidade de uma certa disponibilidade para passar por situações inusitadas, ao menos para nós, habitantes de um mundo mais veloz. Andando pelas ruas da cidade, como é de seu costume, para matar o tempo, quando não tem muito o que fazer em casa, nosso cronista, muitas vezes, volta de bonde para casa. E muitas vezes, o bonde, “de quando em quando, para diante de uma carroça que deseja ou recolhe fardos. O cocheiro trava o carro, ata as rédeas, desce e acende um cigarro; o condutor desce também e vai dar uma vista de olhos ao obstáculo. Eu, e todos os veneráveis camelos da Arábia, vulgo passageiros, se estamos

93 QUEIROZ, op. cit., p.276.

dizendo alguma coisa, calamo-nos para ruminar e esperar”. Mais uma vez o tempo, um tempo que permite um passeio livre pela cidade e também permite que os passageiros esperem. E então, “ainda anteontem, aproveitando uma meia hora de bonde parado, lembrou-me não sei como o incêndio do clube dos Tenentes do Diabo”. E aí o cronista se entrega a longas divagações, a rumações, concluindo: “isso que aí fica dito está longe da sublimidade com que o ruminei. Oh! Se todos ficássemos calados! Que imensidade de belas e grandes idéias! Que saraus excelentes! Que sessões de Câmara! Que magníficas viagens de bonde!” O bonde e o tempo para meditações, para devaneios, para colocar em ordem as idéias na cabeça!⁹⁴

Todas essas cenas comportam indícios sugestivos de certos ritmos, de certos tempos, de práticas de silenciamentos coletivos que poderiam ser ressignificados individualmente, promovendo momentos – solitários, é certo – de meditação e encontro consigo mesmo.

Se, por um lado, a existência do bonde, naquela época, é reveladora de um certo nível de aceleração da dinâmica urbana, de agilização da circulação das pessoas por espaços mais amplos em tempos mais curtos, por outro, revela também a configuração de um tempo em que é possível esperar: esperar o bonde ser recolocado nos trilhos, esperar uma carroça desobstruir a passagem, esperar que se retire pedras colocadas em meio aos trilhos pelos meninos; o cronista Machado de Assis aproveita “uma meia hora de bonde parado” para colocar em ordem as idéias na cabeça, para divagações que fazem circular e entrecruzar memórias de alguns acontecimentos. Não terá sido apenas Machado que se permitia esses devaneios em seus passeios de bonde!

Não deixa de ser curioso, nesse quadro de incertezas, incidentes, imprevistos de toda ordem, presentes durante todo o tempo da permanência no cenário urbano dos bondes puxados por burros, a pretensão manifesta pela Companhia Campineira Carris de Ferro de seguir horários precisos como se pode verificar nas tabelas publicadas na imprensa diária:

⁹⁴ ASSIS, Machado. **Crônicas Escolhidas**. Org. por Fernando Paixão.SP: Ática: Folha de São Paulo, 1994.

JMPANHIA CAMPINEIRA CARRIS DE FERRO

Horario que vigorará do dia 26 do corrente em diante

Entre Estação e Jardim		Entre Estação e Gazometro		Entre Jardim e Gazometro	
PARTIDAS		PARTIDAS		PARTIDAS	
ESTAÇÃO	JARDIM	ESTAÇÃO	GAZOMETRO	JARDIM	GAZOMETRO
5-10	5-20 (1)	5-14	5-20 (1)	6-38	7-10
5-40	6-02 (1)	5-48	6-00 (1)	7-28	7-55
6-40	7-08	6-20	6-45	8-13	8-40
7-15	7-53	7-10	7-30	8-50	9-37
8-15	8-37	7-55	8-15	10-18	10-50
9-01	9-35 (1)	8-40	8-55	11-08	11-35
10-20	10-18	9-15	9-30 (3)	11-53	12-20
11-10	11-33	10-05	10-40 (1)	12-38	1-05
11-55	12-18 (1)	10-50	10-25	1-28	1-50
12-40	1-03 (1)	11-35	11-10	2-00	2-40
1-30	1-18 (1)	12-20	11-55	2-58	3-25
2-11	2-38	12-55 (3)	12-40	3-43	4-10
3-0	3-23	1-05	1-30	4-26	4-50
3-45	4-08 (2)	1-50	2-05 (1)	5-10	5-50
4-28	4-18 (2)	2-40	3-00	6-10	7-00
5-18	5-48	3-25	3-15 (2)	7-18	7-40 (4)
6-13	6-58	4-50	5-02		
7-10	7-43 (4)	5-20	5-40 (2)		
		6-15	6-35		
		7-00	7-20 (4)		

(1) Alcançam os trens—(2) Chogam no Hypodromo—(3) Só nos domingos e dias santificados—(4) Chogam só até o theatro.

95

Aspiração de precisão, de eficiência? A busca pela racionalidade instrumental e técnica da modernidade encontrava, como vimos, obstáculos bastante prosaicos, ocasiões propícias, inclusive, para a ressignificação das práticas a priori projetadas.

De qualquer forma, aos poucos, os bondes passam a integrar a rotina das cidades, marcando presença em situações das mais variadas.

Em Campinas, logo após a inauguração dos serviços de bonde de burro, somos informados pela imprensa diária que “tem sido bastante animadora a concorrência de passageiros nos bonds desta cidade. Durante o dia de anteontem mais de 700 pessoas transitaram nos poucos carros que por enquanto há. O serviço está sendo feito regularmente.”⁹⁶

Locais de lazer “modernos” da cidade, frequentados pelos moradores, em especial pelas elites campineiras, passam a receber maior afluência de público. É o caso do Hipódromo

⁹⁵ Jornal Diário de Campinas, 27/09/1879.

⁹⁶ Jornal Gazeta de Campinas, 28/09/1879

campineiro, cujas corridas aos domingos passam a ter um público mais numeroso, “visto ser agora a ida ao Hyppodromo facilitada pelo serviço de bonds”.⁹⁷

Outro local que visivelmente passa a ser mais frequentado é o Passeio Público.

Era pena realmente que aquele bonito Passeio Público se conservasse por mais tempo deserto e silencioso como estava.⁹⁸

Uma banda de música foi contratada para tocar aos domingos à tarde no Passeio Público, das 4 horas da tarde às 7 horas da noite. Passa a ser uma cena rotineira da cidade, aos domingos, um bonde especial levando a banda de música para o Passeio Público, à tarde. O público que para ali se dirige parece ser bem numeroso, “mormente se se considerar o que há de agradável num passeio de bond para ali”.⁹⁹ Além da banda de música, as pessoas podem se servir do “kiosque”, “decorado e convenientemente sortido”,¹⁰⁰ inclusive com “cervejas de diversas marcas e vinhos”.¹⁰¹

Essas iniciativas devem ter sido bem sucedidas, pelo menos para uma parcela da população, pois, de acordo com a *Gazeta de Campinas*

desde que existe aquele ponto de agradável reunião, nunca houve tão avultada concorrência de povo. Os bonds conduziram durante a tarde para ali grande quantidade de pessoas, o que perfeitamente deixou demonstrado que a população de Campinas está apreciando devidamente tal melhoramento material e de preço tão módico.¹⁰²

No entanto, não parece ser unanimidade a aceitação dos preços das passagens de bonde. Nem para todos os preços são tão módicos. O *Diário de Campinas* recebe carta de um leitor e “colaborador” do jornal tecendo considerações diversas sobre o serviço de bondes recém-inaugurado. O leitor reconhece em primeiro lugar que o público deve estar bastante satisfeito, pois “mais um passo para o verdadeiro progresso acaba-se de dar”, porém alerta a Companhia Carris para possíveis dificuldades quanto às despesas em função do “pouco movimento de passageiros, si não tomar providências afim de attrahil-os em grande numero”. O articulista chama a atenção para o fato de que em Campinas “os arrabaldes são povoados quasi exclusivamente por familias necessitadas e as do centro só buscão esses lugares uma ou outra vez”. Comentando que na Corte, no Rio de Janeiro, já era hábito andar-se de bonde, pois pagava-se menos por trajetos mais longos, salienta que se “em Campinas baixassem o preço das passagens da Estação ao Jardim e vice-versa a

⁹⁷ Jornal Gazeta de Campinas, 28/09/1879

⁹⁸ Jornal Gazeta de Campinas, 07/10/1879.

⁹⁹ Jornal Gazeta de Campinas, 12/10/1879

¹⁰⁰ Jornal Gazeta de Campinas, 12/10/1879

¹⁰¹ Jornal Diário de Campinas, 02/10/1879

100rs., e bem assim da Estação ao Gazometro e vice-versa, e ao Hyppodromo a 200rs., tornar-se-iam essas linhas mais acessíveis ás pessoas menos abastadas”. Criticando os “preços exagerados”, das passagens dos bondes campineiros, adverte a companhia de que “é mais facil encontrar-se tres pessoas que paguem passagens a 100rs do que uma que pague a 200rs.”¹⁰³

Esses comentários são sugestivos em relação a quem mais poderia estar frequentando os bancos daqueles bondinhos puxados por burros. Eles não parecem ter surgido na cidade para melhorar condições de vida de camadas mais populares. Parecem muito mais servir a uma movimentação mais ágil de elites urbanas com melhor nível de poder aquisitivo. Os trajetos prioritários iniciais da Estação ao Jardim Público e da Estação ao Hipódromo, são trajetos que facilitam a movimentação para locais de lazer, predominantemente, das elites campineiras, elites entusiasmadas com o progresso da cidade, que circulam pelos espaços portadores dos símbolos de uma modernidade que avança a passos largos. Uma modernidade com promessas de melhorias, de avanço na qualidade de vida urbana, mas também incapaz de fazer estender esses benefícios a toda a população.

Os bondes também levam ao teatro, aos espetáculos constantes do Teatro São Carlos e ao Rink, onde há apresentações de programas de variedades e, também, se pratica a patinação. Logo após a inauguração dos bondes, já há reclamações para que se tome providências para haver carros para depois dos espetáculos, já que foi anunciado que os bondes correriam para o teatro entre 7h20min e 7h43min. “Seria de máu gosto ir-se ao Circo, ao Rink ou ao São Carlos embarcado e voltar-se a pé para casa”.¹⁰⁴

Mera exigência de maior comodidade ou indício de formas modernas de sociabilidade urbana, de comportamentos que hierarquizam as diversas maneiras de se locomover pelo espaço urbano? A existência do bonde reforçando a desvalorização do andar a pé, num processo de construção de critérios de definição do que seria mais polido, mais elegante, mais civilizado.

De qualquer forma, os bondes passam a mediar a circulação das pessoas e dos acontecimentos nos centros urbanos em que são utilizados, reforçando, assim, o uso prevalecente da noção de “circulação”, de “passagem” pela cidade.

São uma presença forte, por exemplo, em São Paulo, por ocasião da recepção ao artista italiano Ernesto Rossi, que chega de trem à cidade no dia 8 de agosto de 1879. Comissões

¹⁰² Jornal Gazeta de Campinas, 07/10/1879

¹⁰³ Jornal Diário de Campinas, 28/09/1879

¹⁰⁴ Jornal Diário de Campinas, 28/09/1879

organizadoras para a recepção (Italiana, Brasileira e Portuguesa) partiram da rua Direita para a Estação da Estrada de Ferro do Norte em um bonde especial e preparado com um compartimento reservado ao artista. Esse bonde especial foi seguido por 2 bandas de música e por diversos bondes “embandeirados” postos para funcionar em viagens extras.¹⁰⁵ Ao chegar o trem esperado, muitos foguetes e uma “multidão” de “mais de 2000 pessoas de todas as classes” deram calorosos vivas a Rossi, “tocando por essa ocasião a banda de musica dos meninos do Instituto de D.Ana Rosa”. Após essa recepção na Estação, “pôs-se em marcha o cortejo composto de dezoito bonds embandeirados, entre os quais sobressaía o de Rossi, ornado de flâmulas que cobriam o seu retrato, acolchoado e tirado a duas parselhas de bonitos animais”.¹⁰⁶

Os bondes de burro também aparecem como propiciadores do lazer de outras classes sociais, pelo menos em momentos dados. A imprensa de Santos noticia um passeio feito a São Vicente por empregados do Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí. Saíram de Santos às 10 horas da manhã acompanhados da banda de música dos Menores Artífices, e tomaram vários bondes da linha de São Vicente. Os participantes desse passeio eram cerca de “268 operários e ocuparam 8 bonds ornados de bandeiras”.¹⁰⁷

O bonde também está presente em situações incomuns e inesperadas, como foi o caso de “um grande cetáceo de 3 metros de comprimento” que apareceu na praia de Santos em outubro de 1879, tendo sido “conduzido vivo para a estação dos bonds”, ali ficando em exposição.¹⁰⁸

Todas estas práticas culturais tornam os bondes corriqueiros, incorporados ao cotidiano do espaço urbano. Elementos simbólicos de um tempo, portadores e reveladores de possibilidades de ir e vir, de circular, de passear, de se divertir.

Os embaraços iniciais do processo de implantação dos bondes, aludidos atrás, sugerem questões interessantes a serem comentadas. A resistência de segeiros e das empresas de gôndolas no Rio e reações de setores da elite carioca e paulistana aos bondes, oferecem indícios de possíveis modificações em curso relativas aos hábitos, costumes, às formas de sociabilidade urbana então correntes. Choque de interesses diversos, choque de sensibilidades. Os bondes a burro representam possibilidade de perdas para os negócios dos donos de seges, gôndolas, carros, tálburis.

¹⁰⁵ Jornal Diário de Campinas, 09/08/1879

¹⁰⁶ Jornal Diário de Campinas, 12/08/1879

¹⁰⁷ Jornal Gazeta de Campinas, 22/09/1879

¹⁰⁸ Jornal Gazeta de Campinas, 08/10/1879

A presença maior no espaço urbano de coches, vitórias, berlindas, seges, etc., ao lado dos bondes, expressava uma movimentação mais intensa da cidade, um sair às ruas mais frequente, uma saída maior do espaço doméstico, mas aponta, também, para tensões no interior dessa movimentação. O acesso da população – mesmo com restrições - a esse meio de transporte coletivo, carros que comportam de 20 a 40 passageiros, incomoda, possivelmente, a sensibilidade de elites pouco disponíveis a contatos mais próximos, ainda que superficiais, com setores sociais mais populares. A existência do bonde trafegando nas ruas de São Paulo, como também em Campinas, ao lado de carros de aluguel ou de particulares, de tálburis de praça ou de particulares, numa convivência de ritmos variados, contribui para a visibilidade mais acentuada dessa diversidade social maior no espaço urbano. Uma diversidade, porém, que contém um aspecto mais ameaçador a exigir um controle, uma normatização da movimentação destas ruas, que cada vez mais se constituem em locais de passagem, e não de estar, de conviver. Início de ampliação das possibilidades de acesso a lugares mais distantes; visibilidade maior das desigualdades sociais neste espaço, das diferenças de comportamentos, de códigos sociais e morais de conduta, de sensibilidades diferenciadas. A circulação dos bondes propiciaria um contato mais próximo com todas essas formas de diferença e de desigualdades sociais, seja dentro do próprio espaço interno do bonde, como através dele em meio aos trajetos. O bonde ao mesmo tempo como vitrine e como posto de observação. Diferenças muito discrepantes não cabem no modelo de uma cidade moderna e civilizada; é necessário normatizar, regulamentar, para que haja um padrão de mais homogeneidade.

Se há grupos da sociedade que “torcem o nariz” para uma certa dose de mistura social nos bancos do bonde, há grupos também que apóiam entusiasticamente o fato, notando-se, curiosamente, em relatório da Presidência da Província de São Paulo de 1881 a informação de que a Companhia Carris de Ferro de São Paulo teria recebido de contribuintes voluntários a “soma de 9:665\$000” para o prolongamento das linhas de bonde. Trata-se de um gesto inequívoco de apoio e entusiasmo pelo serviço de bondes. É extremamente sugestivo a esse respeito o comentário de Rui Barbosa sobre os bondes, em 1898:

O bonde foi, até certo ponto, a salvação da cidade. Foi o grande instrumento do seu progresso material. Foi ele que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade, desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central. O bonde foi – é preciso dizê-lo - uma instituição providencial. Se não existisse, era preciso inventá-lo”.¹⁰⁹

¹⁰⁹ STIEL, Waldemar. **História do Transporte Urbano no Brasil: bondes e trólebus**. SP: Pini; Brasília; EBTU, 1984, XVI.

Implicitamente, Rui Barbosa destaca a funcionalidade do bonde em relação ao mundo do trabalho.

Muito lentos para o nosso olhar moderno atual, os bondes a burro constituem-se num acelerador do tempo urbano. Percorre-se o mesmo trajeto em muito menos tempo. Quem toma o bonde precisa aceitar expor-se à visão de outras pessoas, muitas das quais provavelmente fora de seu círculo de convivência. Regras de sociabilidade mais adequadas a essa nova situação do cotidiano urbano vão se constituindo. Neste sentido, é interessante observar nos quadros de horários, publicados na imprensa campineira, as recomendações explícitas aos usuários:

Só será permitido aos passageiros conduzirem em baixo dos bancos, embrulhos que não encommode aos demais passageiros.
É expressamente proibido a entrada nos carros, ás pessoas que não estejam decentemente vestidas ou que se achem em estado de embriaguez.¹¹⁰

Como um transporte coletivo urbano, o bonde cria situações de convívio social antes inexistentes, como o fato de muitas pessoas terem de estar muito próximas fisicamente umas das outras durante um certo tempo de duração de um trajeto. Essa nova situação colocaria em relevo alguns comportamentos ou hábitos costumeiramente observados no cotidiano das relações sociais e que poderiam ser considerados como inconvenientes se praticados numa situação de convivência próxima forçada, como é o caso de uma viagem no bonde. Os embrulhos carregados não podem incomodar os passageiros. A convivência com outros no banco do bonde impõe um limite para a expressão da individualidade. Um certo disciplinamento quanto ao uso do espaço público, um disciplinamento das relações sociais, se faz mais presente e evidente. Não se deve andar de bonde embriagado ou mal vestido. Valoriza-se um padrão de comportamento colocado como referência de uma conduta elegante e civilizada, que expresse com dignidade o progresso da cidade.

No entanto, a disseminação desses novos padrões de comportamento urbano não se realiza sem tensões e conflitos. Os bondes participam, juntamente com outros “melhoramentos” modernos, da construção de uma outra racionalidade urbana, dotada de mais impessoalidade e de individualidade. Os serviços urbanos considerados modernos colocam em xeque antigas hierarquias sociais. Esperar o bonde, outros passageiros, o cocheiro, os animais se acomodarem, implica outra educação das sensibilidades. A lógica da manutenção de privilégios e deferências ligados a certas

posições sociais hierarquizadas perde terreno para uma noção de espaço público urbano mais impessoal que está se instalando.

Podemos nos lembrar novamente de Machado de Assis no tocante a estas questões. Uma de suas conhecidas crônicas, escrita em 1883, *Como comportar-se no bonde*¹¹¹, atenta, justamente, para esta situação de convivência forçada entre estranhos nos bancos do veículo. Machado traz à tona esses comportamentos e hábitos inconvenientes sob a forma irônica de regras para os freqüentadores dos bondes, pois “o desenvolvimento que tem sido entre nós esse meio de locomoção, essencialmente democrático, exige que ele não seja deixado ao puro capricho dos passageiros”. Ironias à parte, o autor parece ter clareza de que os bondes começam a interferir na vida social, sugerindo limites aos comportamentos dos freqüentadores.

Na listagem das regras, colocadas sob a forma de artigos, os “encatarroados” são aconselhados a “não tossirem mais de três vezes dentro de uma hora” se quiserem entrar nos “bonds” ou se a “tosse for tão teimosa” que andem a pé, “que é bom exercício” ou metam-se na cama. E se estiverem nas extremidades dos bancos, “devem escarrar para o lado da rua, em vez de o fazerem no próprio bonde”, o que sugere, possivelmente, a ocorrência não rara do hábito de escarrar em locais pouco adequados. Note-se também uma referência à percepção do ritmo do tempo: no espaço de uma hora, não mais do que três tossidas! Um indício da morosidade dos trajetos nos bondes puxados por burro pelas ruas da cidade.

Os passageiros devem ter cuidado também com a posição das pernas, pois “as pernas deve trazer-se de modo que não constanjam os passageiros do mesmo banco”. Também devem ter cuidado com a leitura de jornais durante o trajeto, não abri-los de forma que cheguem a “roçar as ventas dos vizinhos, nem levar-lhes os chapéus”.

Usar quebra-queixos [charutos de baixa qualidade] apenas quando se está sozinho no bonde ou quando se desce dele; os “amoladores”, que não se percebem inconvenientes, que sentem “necessidade de contar os seus negócios íntimos, sem interesse para ninguém” deveriam primeiro perguntar ao passageiro escolhido “se ele é assaz cristão e resignado”. Não escapam das regras os que costumam lançar saliva nos outros quando falam; para estes “reserva-se o banco da frente para a emissão dos perdigotos, salvo nas ocasiões em que a chuva obriga a mudar a posição do banco”. Também não são poupadas as pessoas com “morrinha” [mau-cheiro] que podem participar dos bondes apenas indiretamente, “ficando na calçada e vendo-os passar de um lado para outro. Será

¹¹⁰ Jornal Diário de Campinas, 26/09/1879.

melhor que morem em rua por onde eles passem, porque então podem vê-los mesmo da janela”. Por fim, pessoas que querem conversar à distância, em voz alta, precisariam não gastar mais que quinze ou vinte palavras e “sem alusões maliciosas, principalmente se houver senhoras” e o passageiro da ponta deve levantar-se e dar passagem a uma senhora que entre, “não só porque é incômodo para ele ficar sentado, apertando as pernas, como porque é uma grande má-criação”.

Uma crônica sugestiva e bem-humorada como esta, é, ao menos, indicativa de um lugar significativo que o bonde, na versão a burro, já ocupa no cotidiano da cidade. E como tal, vai se constituindo, também, como palco de situações prosaicas que expressam e, ao mesmo tempo, instituem a vida urbana moderna da época.¹¹² E será que também poderíamos, nesse momento, apontar para algumas nuances mais preconceituosas da visão de Machado de Assis em relação às classes trabalhadoras, na medida em que se refere à “morrinha”, ao mau-cheiro de algumas pessoas que porventura pretenderiam andar de bonde?

Por todos os lugares em que tiveram existência, os bondes a burro adquirem uma visibilidade forte no cenário urbano, uma visibilidade, provavelmente, carregada de muitas significações relativas a esse cotidiano urbano. A esse respeito, não deixa de ser extremamente sugestivo o aparecimento em janeiro de 1876, no Rio de Janeiro, de uma “*Bibliotheca dos Bonds*”, uma publicação diária por uns “litteratos desocupados”, provavelmente estudantes.

Na apresentação do número 1, em linguagem divertida, nomeiam a este “livrinho diário” que “haveis de ler todos os dias desde as 6 horas da manhã”, “embaixador extraordinário da nossa sympathia (...) junto á republica *do espirito, da galhofa e da vida alegre*, republica que tem a sua séde no centro dos Bonds e que conta em cada cocheiro, sinão em cada burro, um pacifico conductor”. Os “litteratos” propõem-se a desenvolver nestes livrinhos a “historia quotidiana” que “há de fundar-se sempre nas grandes verdades sociaes”. Asseguram que “as scenas principaes da vida e necessidades desta populosa cidade hão de ser escrupulosamente mantidas, sob diversissimo aspecto, na *Bibliotheca dos Bonds*”.¹¹³

A presença do bonde na vida urbana estimula a criação de relações sócio-culturais diversas. Uma publicação diária para ser lida nos trajetos dos bondes sugere algo sobre o tempo que se gasta nestas pequenas viagens urbanas, viagens intimistas: é possível ler, há tempo para ler; mas o que se lê é curto, é construído de fragmentos literários, como convém a um ritmo da vida moderna que se

¹¹¹ ASSIS, M. op.cit.

¹¹² ASSIS, M.op. cit.

¹¹³ BIBLIOTHECA DOS BONDS. Rio de Janeiro, 1876, nº 1.

vai instituindo neste momento; poemas, pequenas crônicas, comentários, pequenas análises: tudo curto, ligeiro, para ser adequado a um tempo de circulação, em que se transita de um assunto a outro da mesma forma que se transita de um lugar a outro na cidade. Não deixa de ser, também, bastante sugestiva, a idéia de uma “biblioteca” para ser usufruída nos bondes. Uma prática moderna de leitura num veículo considerado moderno, estimulando uma certa introspecção na apreciação destes pequenos livros. Correspondências também com a moderna razão iluminista que confere aos livros o dom do esclarecimento...

O bonde como uma república da vida alegre, da galhofa: que cenas cotidianas poderiam se desenrolar neste espaço? Uma república levada por um condutor pacífico, nas figuras do bonde e do cocheiro: no espaço público do bonde, segundo tais “litteratos”, talvez houvesse lugar e oportunidade para relações sociais mais diversificadas, um espaço onde fosse possível haver um entrecruzamento de uma diversidade social maior; daí, sob o olhar dos alegres autores, o caráter alegre desta república, o local em que por um período de tempo relativamente curto, todos os passageiros se equivalessem nos bancos, em que o peso de desigualdades sociais se aniquilasse no transcorrer de um trajeto. Na linguagem do humor, de forma ambivalente, uma fantasia romântica, mas também a insinuação de um desejo de que as relações sociais no espaço urbano fossem diferentes.

Além do mais, o livrinho da *Bibliotheca dos Bonds* é oferecido, também espirituosamente, com uma certa “utilidade” para suportar melhor os sacolejos do bonde durante um trajeto, “emquanto vae de um ponto a outro”:

(...) em vez de um homem ou de uma senhora passar passivamente pela estranha metamorfose de um frasco de dose homeopathica, que tanto mais elevada é quanto maior a vascolegação, muito *mais edificante* lhes será ler as ninharias que nós, aristarchos de folhetim, andaremos sempre a esgaravatar.
¹¹⁴ (grifo dos autores)

Essa visibilidade culturalmente significativa do bonde nestes momentos de sua introdução no cenário urbano também pode ser atestada, por exemplo, quando 2 periódicos encontrados na pesquisa adotam como título *O Bond*. Encontrei um para o Rio de Janeiro, entre os anos de 1881 e 1882 e um para a cidade paulista de Santos, já em 1895. Por que esse título? Um jornal circula ou pretende circular pela cidade da mesma forma que o bonde circula. Do bonde é possível observar as ruas, as casas, o movimento dos passantes; é possível surpreender nas ruas gestos, comportamentos.

¹¹⁴ BIBLIOTHECA DOS BONDS, op. cit, livro n.1, p.5.

O bonde como símbolo emblemático da própria modernidade, pelas suas características relativas à circulação, agilidade, ganho de tempo aferido com o uso da máquina.

O jornal de Santos, de 6 de janeiro de 1895, estampa, jocosamente, em sua primeira página, logo abaixo do título *O Bond*, “Conductores diversos”. Apresentando-se, *O Bond* nasceu “em consequência do bom humor de uma roda de rapazes, que, ligados por franca e cordial sympathia e em relativa igualdade de character e posição social resolveu distrahir-se, distrahindo o *próximo* (de preferencia á *proxima*) ...”(grifo do jornal)

O Bond, segundo seus redatores, “é um periodico ligeiro e subtil”, um periódico “incapaz de offender nem de leve ao mais infimo ser, porém capaz de fazer dar muita sorte e espernear muita gente que tem fóros de possuir sangue frio e de ser invulnerável!” O perfil do *Bond* é “fazer espírito com tudo e a todo tempo”. O jornal, quinzenal, propõe-se a aceitar dos colaboradores “tudo quanto for bem escripto, ainda mesmo que faça alguém *subir a serra*, contanto que sejam observadas as boas regras de cortesia e maxima delicadeza”.

O espírito alegre e humorístico do jornal reforça-se na coluna *Holophotadas*, na primeira página, em que seus responsáveis, usando imagens ligadas à figura do bonde, anunciam que os “symphaticos directores d’*O Bond*” cederam-lhes “este canto da plataforma” para que coloquem o “holophote de nossa invenção que começa hoje a funcionar”. Este holofote, “á semelhança da Luneta Mágica do livro de Macedo, tem uma visão – a da troça”. Confirmando a apresentação da coluna, esclarecem que “por meio desta visão, que nos mostrará tudo alegre, pretendemos photographar a rapaziada cá da terra pela sua feição pandega e trocista”.¹¹⁵

Gostaria de por em relevo as articulações implícitas entre o jornal *O Bond* e o bonde. Talvez as pessoas se distraiam pela cidade andando de bonde, como os redatores resolvem usar o jornal para “se distraírem”. O jornal pretende fotografar a rapaziada da terra, surpreendê-la em seus aspectos trocistas, talvez da mesma forma que do bonde, olhando distraidamente o que se passa nas ruas, pode-se flagrar cenas curiosas, divertidas até. Interessante a associação com o humor, o riso. O cenário do bonde, talvez por constituir uma espécie de posto de observação circulante, seria propício a permitir a emergência de comportamentos – construídos nas relações coletivas - menos sisudos, mais leves e ligeiros, talvez mais descompromissados com valores e hierarquias sociais estabelecidas, dado que são comportamentos em trânsito, em circulação, de passagem. E não podemos, também, deixar de pensar nas potencialidades de gestos de humor, que provoquem riso.

¹¹⁵ Jornal *O Bond*, Santos, 6/01/1895.

O riso surge da quebra de algo rotineiro, previsto, esperado; surge do inusitado. A visão de “troça” da coluna *Holophotadas*, possivelmente, realiza essa operação de quebra, de ruptura por um instante, da moderna racionalidade urbana que está se impondo. O jornal *O Bond*, ao se propor a “fazer espírito com tudo e a todo o tempo”, contribuiria para sugerir a subversão ou, ao menos, a suspensão temporária de comportamentos, valores e regras de convivência estabelecidos e/ou em processo de implantação. Formas de resistência, talvez, a uma submissão padronizada, automatizada à modernidade no que ela contém de controle, hierarquizações, classificações, prescrições.

No entanto, todas estas questões, aqui discutidas e encaminhadas, referem-se a um momento primeiro da existência desse moderno artefato: um momento em que seu ritmo, seu padrão de velocidade ainda é marcado pela tração animal.

Mas essa modernidade novidadeira avança. Outras inovações técnicas vão sendo incorporadas e experimentadas, deixando um gosto de ultrapassado. Mesmo ainda sendo desejados e defendidos por interesses empresariais específicos, os bondes a burro vão caminhando para se tornarem ruínas, destroços de um mundo anterior que vai sendo redefinido, progressivamente, pela incorporação crescente das novidades trazidas pela eletricidade. Desdobramentos de cenários, outros palcos sendo montados para uma platéia que parece ter tomado gosto pela encenação ...

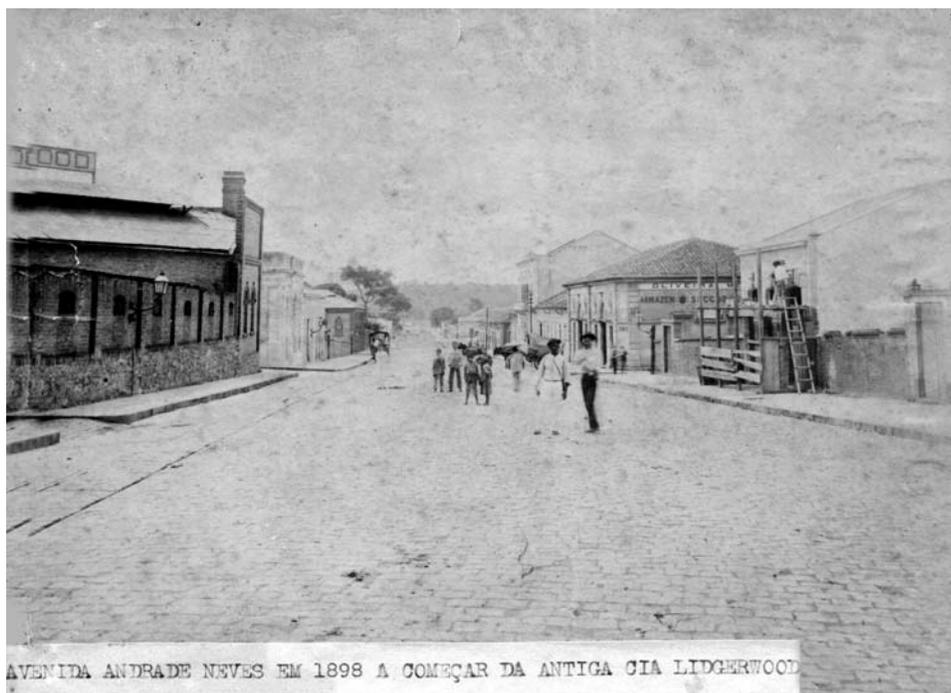


Imagem 1 - Avenida Andrade Neves em 1898. Acervo MIS (Museu da Imagem e do Som de Campinas).

ATO SEGUNDO



Cenários de trilhos elétricos

Uma febre de curiosidade tomou as famílias, as casas, os grupos. Como seriam os novos bondes que andavam magicamente, sem impulso exterior? Eu tinha notícia pelo pretinho Lázaro, filho da cozinheira de minha tia, vinda do Rio, que era muito perigoso esse negócio de eletricidade.

(Oswald de Andrade)¹

Na inauguração, houve sitiante que por nunca terem visto esse meio de transporte sem tração animal, de cócoras espiavam em baixo do bonde a fim de verem onde estavam as pernas ou as patas do bicho.(...) Em dado momento o motoneiro acionou violentamente o tímpano e fez o bonde trafegar de sopetão ocasionando a esses curiosos que estavam de cócoras, observando descuidadamente a parte inferior do bonde, caírem para trás e de pernas para o ar.

(A. F.Gaspar)²

A eletricidade vai se constituir num dos elementos fundamentais e bastante significativos do avanço da modernidade capitalista, propiciando diversos impactos e mudanças no cotidiano dos moradores dos centros urbanos, em especial. Não podemos nos esquecer do maravilhamento provocado em Paris por ocasião das Exposições Universais, a de 1889, com a exibição da Sala dos Espelhos iluminada por 10.000 lâmpadas elétricas, e a de 1900, com o Palácio da Eletricidade.

O uso da energia elétrica em bondes seria, certamente, uma decorrência desse novo momento do cenário da modernidade, sintoma de aceleração dos ritmos urbanos, de crescimento das áreas urbanas, de capitais acumulados, nacionais e estrangeiros e/ou de fluxos de capitais estrangeiros em busca de investimentos promissores.

A chegada do bonde elétrico a diversas cidades brasileiras articula-se, portanto, a esse contexto histórico-cultural que já vem se desenhando desde as últimas décadas do século XIX e adentra o século XX ainda marcado pelo fascínio e entusiasmo despertado pelas inúmeras novidades técnicas e, sobretudo, pela eletricidade e pelas novas possibilidades que se abriam às populações que dela podiam fazer uso.

O Rio de Janeiro é o primeiro lugar no país a receber o bonde elétrico, em 8 de outubro de 1892. A inauguração é amplamente noticiada na imprensa, como no *Diário de Notícias*, no *Jornal do Comércio*, na *Gazeta de Notícias*, no *Jornal do Brasil*, em *O Tempo*. Com a presença do vice-presidente da República, ministros e imprensa, saíram da frente do Teatro Lyrico “três

¹ANDRADE, Oswald. **Um homem sem profissão sob as ordens de mamãe-memórias e confissões**. SP: Civilização Brasileira, 1978.

²GASPAR, Antonio Francisco. **Os bondes elétricos de Sorocaba**. SP: Cupolo Ltda, 1955, p.60-63.

bem trabalhados e commodos bonds” da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico e depois de “10 ou 12 minutos” entraram nas oficinas da Companhia, fazendo um percurso que, pela tração animal, como frisa o *Diário de Notícias*, seria feito em 25 minutos. Os convidados visitaram as oficinas de eletricidade, de ferreiro, carpinteiro, de pintura e outras, notando-se “o maior asseio, ordem e regularidade”; o jornal enaltece os esforços do gerente da companhia, o dr. Cintra, que teria lutado com “immensas dificuldades, por falta de pessoal idôneo hábil para trabalhar com aparelhos electricos”, tendo, inclusive aumentado o número de carros e a extensão das linhas. Oferecido aos presentes um “esplendido lunch”, fizeram-se inúmeros brindes às autoridades e, - note-se - ao progresso do Brasil e ao povo norte-americano.³ Os bondes elétricos pararam no Largo da Lapa para serem “photographados”, podendo-se observar que os “carros, muito elegantes e confortaveis, são illuminados por cinco fôcos incandescentes cada um, dando logar a 40 passageiros”.⁴ A *Gazeta de Notícias* conclui seu noticiário enfatizando que “incontestavelmente a superioridade da tracção electrica sobre a animal é sob todos os pontos de vista provada. Resta que a intendência, desejando melhorar esta cidade, procure por todos os meios a substituição gradual da tracção animal nas companhias existentes, dando-lhes um prazo mais ou menos razoável”.⁵

A visão de progresso, fundamentalmente progresso técnico, aparece aqui acoplada à idéia de economia de tempo num percurso; talvez um sinal de que o bonde elétrico poderia suprir uma necessidade que já tenha se insinuado na vida urbana, de aceleração do tempo, da circulação, para atender a uma possível aceleração dos ritmos dos negócios e das várias formas de compromissos sociais. Brindar ao progresso do país e às autoridades governamentais ali presentes naquele momento pode ser também brindar a uma noção de progresso esposada pela nascente República com vinculações estreitas com uma visão liberal e positivista de ordem social, e também espelhada nos parâmetros de civilidade que pretendiam formar o cidadão brasileiro como um cidadão qualificado para se sentir pertencendo ao mundo moderno e civilizado. Bondes, cinematógrafos, telefones, fonógrafos, gramofones, propostas de reformas urbanas e de alargamento de ruas, ao lado de tantos outros artefatos culturais de uma modernidade que se esparramava a passos cada vez mais largos nessa Belle Époque que então se constituía ...

³ Jornal Diário de Notícias, 10/10/1892.

⁴ Jornal O Trabalho, 09/10/1892.

⁵ Jornal Gazeta de Notícias, 09/10/1892.

A chegada dos bondes elétricos parece ser a chegada de outros sentidos na vida da cidade. Encontramos em crônicas de Machado de Assis o registro de impressões e impactos provocados por essa novidade na cidade do Rio de Janeiro. Andando pela Praia da Lapa, em um bonde movido a tração animal, nosso autor encontra um dos bondes elétricos que vinha em sentido contrário.⁶ Algo de espetacular está presente nessa visão: “era o primeiro que estes meus olhos viam andar”. Certamente, o espetáculo visual de algo movido a eletricidade devia impressionar. Porém, “para não mentir, direi que o que me impressionou antes da eletricidade, foi o gesto do cocheiro”. Machado apreende, em sua crônica, um novo olhar, um novo gesto de alguém que se sente o condutor do progresso, o condutor de algo novo que irá suplantar e soterrar os bondes conduzidos por animais: “Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu bonde, com um grande ar de superioridade. Posto que 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 elétrico, mas a própria eletricidade”. O bonde elétrico deslizava serenamente pelas ruas da cidade, “como os barcos dos poetas, ao sopro da brisa invisível e amiga”. No entanto, a visão poética dos bondes elétricos deslizando pelas ruas da cidade, uma expressão desse encantamento moderno, não se constitui como uma única visão dessa novidade do espaço urbano. A percepção do cronista aponta para a apreensão de novas relações sociais que se configuram com a chegada do bonde elétrico como, por exemplo, o fim da experiência dos bondes a tração animal e as perdas sentidas pelos setores sociais ligados a essa modalidade de transporte. A esse respeito, Machado recorre ao divertido expediente de conversas de burros acerca do progresso que trouxe o bonde elétrico, que poderia liberá-los do fardo de puxar os pesados carros. Se um dos burros tem ilusão quanto à possibilidade de liberdade trazida pelo progresso, o outro burro desmancha essa ilusão, lembrando ao companheiro que o “bonde elétrico apenas nos fará mudar de senhor”; parece estar sendo anunciada a apreensão das faces contraditórias desse progresso: liberdade, mas também continuidade da exploração, da submissão. Tornados descartáveis com o advento do bonde elétrico, os burros, como bens da companhia, serão vendidos e passarão às carroças, após o que apenas a velhice lhes restituirá a liberdade: “ficaremos soltos na rua por pouco tempo arrancando alguma erva que aí deixem crescer para recreio da vista”; uma erva que, no entanto, nem sempre é viçosa; enfim, depois de enfraquecidos, sem terem tido nenhuma aposentadoria, nem prêmio, nem gratificação, morreriam, quando então teriam “a liberdade de apodrecer”.

⁶ ASSIS, Machado. Bondes elétricos. In: **Crônicas escolhidas**. SP: Ática: FSP, 1994, p.63-67.

Metaforicamente, o diálogo entre os burros remete à exclusão de uma parte da população dos benefícios e do conforto trazidos pelo progresso e por essa tão desejada modernidade. Uma exclusão pontuada pela falta de uma política social, pela falta de valorização, pela ausência de perspectivas, por exemplo, de uma velhice mais digna, quando então apenas a morte lhes daria a “liberdade de apodrecer”.

Em São Paulo o serviço de bondes elétricos é inaugurado em 7 de maio de 1900, também com a presença de autoridades, inclusive de Rodrigues Alves, então presidente do Estado. O enorme entusiasmo que o evento provoca pode ser percebido até pelo anúncio em jornal do Hotel Joaquim, na Rua São João, que informa que haverá uma “menu especial” no dia de “hoje! Inauguração dos bondes elétricos!”.⁷ O mesmo jornal, no dia seguinte, noticia que

por todo o trajeto aglomerava-se enorme multidão, nas esquinas, portas e janelas, aclamando a espaços a empresa com vivas e palmas, à passagem dos veículos apinhados de passageiros (...) Durante todo o resto do dia e parte da noite, os bondes foram franqueados ao público, que acorreu em massa, conservando sempre cheios os carros da Light and Power”.⁸

Em Oswald de Andrade⁹, num texto que ele mesmo designou de “memórias e confissões”, encontramos também um relato interessante e sensível da chegada do bonde elétrico em São Paulo, matizado pela distância que seu olhar, a partir do presente, imprime àquele momento. O impacto exercido pela novidade, ao que parece, associava-se ao impacto de novas experiências e sensações que a população urbana experimentava. A velocidade, a ausência de uma força visível de existência objetiva e palpável a conduzir o bonde, deviam impressionar e, provavelmente, fascinar a população. A eletricidade, sem dúvida, era uma grande novidade e objeto de perplexidade. Era responsável pela revolução que a Light estava operando na cidade ao instalar o serviço de energia elétrica para iluminação e transporte, colocando trilhos, postes e fios. “Um mistério esse negócio de eletricidade! Ninguém sabia como era. Caso é que funcionava. Para isso as ruas da pequena São Paulo de 1900 enchiam-se de fios e de postes”. A novidade da velocidade de que o bonde era portador parecia causar admiração e temor: “um amigo da casa informava: - o bonde pode andar até a velocidade de nove pontos. Mas, aí, é uma

⁷ Jornal O Estado de São Paulo, 07/05/1900.

⁸ Jornal O Estado de São Paulo, 08/05/1900.

⁹ ANDRADE, O.op.cit., p.48-49.

disparada dos diabos. Ninguém agüenta. É capaz de saltar dos trilhos. E matar todo mundo...” E no dia 7 de maio

A cidade tomou um aspecto de revolução. Todos se locomoviam, procuravam ver. E os mais afoitos queriam ir até a temeridade de entrar no bonde, andar de bonde elétrico! Naquele dia de estréia ninguém pagava passagem, era de graça. A afluência tornou-se, portanto, enorme. No centro agitado, eu descí a ladeira de São João, que não era ainda a avenida de hoje. Fiquei na esquina da rua Líbero Badaró, olhando para o largo de São Bento, de onde devia sair a maravilha mecânica(...) um murmúrio tomou conta dos ajuntamentos. Lá vinha o bicho! O veículo amarelo e grande ocupou os trilhos do centro da via pública. Um homem de farda azul e boné o conduzia, tendo ao lado um fiscal. Uma alavanca de ferro prendia-o ao fio esticado, no alto. Uma campainha forte tilintava abrindo as alas convergentes do povo. Desceu devagar. Gritavam: - Cuidado! Vem a nove pontos! (...)

O carro lerdo aproximou-se, fez a curva. Estava apinhado de pessoas sentadas, de pé. (...) Passou. Parou adiante, perto do local onde se abre hoje a Avenida Anhangabaú. Houve tumulto. Acidente?

Não andava mais, gente acorria de todos os lados. Muitos saltavam.

- Rebentaram a trave do lado! Não é nada!

Tiravam a trave quebrada, o veículo encheu-se de novo, continuou mais devagar ainda, precavido.

E ficou pelo ar, ante o povo boquiaberto que rumava para as casas, a atmosfera dos grandes acontecimentos.¹⁰

A rememoração de Oswald de Andrade traz à tona a sensação do novo, do moderno, do estranho, a que as pessoas ainda precisariam se adaptar. Modificações maiores nas percepções do tempo e do espaço estão se anunciando.

Em Campinas, a difusão do uso e, principalmente, do conhecimento da eletricidade, também vai preparando o caminho para a substituição dos bondes a tração animal pelos elétricos, o que vai ocorrer em 23 de junho de 1912.

A iluminação elétrica em Campinas terá início através de algumas experiências realizadas por particulares. Em 1886, na Estação da Cia. Paulista, algumas lâmpadas são acesas a título de experiência. Em 1898, Antonio Benedito de Castro Mendes, proprietário da Casa Livro Azul na antiga Rua Direita, iluminava a sua loja e oficinas, “por meio de um dínamo particular”, mantendo ainda dois focos ao lado da rua. “O ato inaugural desse melhoramento atraiu grande número de pessoas que não esconderam a sua admiração pela ótima qualidade da luz produzida por esse sistema”.¹¹ Em 1903, quando foi apresentada a peça *Pastoral*, escrita por Coelho Neto, o palco e a platéia do Teatro São Carlos foram iluminados à eletricidade.¹² Até então, a iluminação pública em Campinas era a gás, tendo sido inaugurada pela Companhia Campineira de

¹⁰ ANDRADE, op. cit.

¹¹ CASTRO MENDES, José de. A iluminação elétrica. **Correio Popular**. Campinas, 28/11/1968.

¹² CASTRO MENDES, op. cit.

Iluminação a Gás em julho de 1875. No entanto, no início do século, nem todas as casas da cidade possuíam instalações para o gás.

Como sempre acontece nas residências de gente abastada, havia iluminação com fatura por todos os cômodos, e até nas fachadas, que nos dias de festa eram iluminadas com frizos, desenhos e emblemas acesos pelas platibandas e sacadas.

Os pobres e modestos arranjavam-se mesmo com o tradicional lampião de querosene, velas e lamparinas. Alguns estabelecimentos comerciais usavam o gás acetileno, ou lâmpões belgas, de camiseta incandescente que produziam excelente claridade.¹³

Tendo a antiga Companhia de Iluminação a Gás, após mudança de estatutos e de direção, passado a se denominar Companhia de Iluminação e Força, “obedecendo as imposições do progresso e da evolução”, a eletricidade passa a ser de fato implantada na cidade, a partir de 1905. Em dezembro de 1907 começaram a ser levantados postes para os fios de transmissão; já em janeiro de 1908, na casa *Barsotti*, bar e restaurante na Rua Barão de Jaguará (antiga rua Direita), inauguraram-se as primeiras lâmpadas e ventiladores de teto instalados pela nova companhia.

Mesmo sendo esperada, a novidade da luz elétrica não deixou de produzir inúmeras reclamações na imprensa contra a Companhia, reivindicando lâmpadas com maior número de velas para a iluminação das ruas. Com a melhora dos serviços de energia elétrica, a cidade, por um lado, vai sofisticando seus mecanismos de controle urbano e, por outro, vai assumindo aspectos mais atrativos. Muitas casas comerciais ficavam abertas à noite e as mercadorias expostas em vitrines iluminadas e arrumadas eram pretexto de passeio para famílias que vinham ao centro admirar “os artigos expostos sob a intensa claridade das lâmpadas”. Anúncios luminosos enfeitavam fachadas de lojas, bares e teatros, “dando às ruas uma nota festiva e alegre”. Nos largos da Matriz Velha, do Rosário e do Teatro foram instalados “artísticos postes com luminárias de arco voltaico”, com uma boa qualidade de iluminação, o que passa a ser estendido às ruas centrais. Nesse momento inicial de instalação da eletricidade, algumas inaugurações eram transformadas em “espetáculos” oferecidos à curiosidade pública por novidades. Foi o caso do Teatro Carlos Gomes (o Cassino), localizado na Rua Bernardino de Campos, atrás da estátua de Carlos Gomes: na véspera de sua inauguração, a 30 de outubro de 1910, o teatro ficou aberto à visita desde as 6 horas da tarde, “acolhendo grande número de pessoas que ali foram, especialmente convidadas para apreciar a deslumbrante iluminação

¹³ CASTRO MENDES, op. cit.

elétrica distribuída por um lustre central e vários outros menores, colocados entre frizas e camarotes”.¹⁴

Fios condutores de energia elétrica foram estendidos, entre 1911 e 1912, junto com os trilhos que estavam sendo assentados para os bondes elétricos, introduzidos na cidade como um desejado artefato que deveria atestar, como se propagava, o rumo de Campinas em direção constante ao progresso.

Os elétricos estão inseridos num processo de urbanização crescente, intimamente articulado ao avanço do sistema capitalista, pelo qual a cidade vem passando desde as décadas finais do século XIX. Já foi colocado, anteriormente, que um momento inicial e expressivo de urbanização se deu entre os anos 1870 e 1880, acompanhando um grande surto de expansão da agro-exportação cafeeira, com as contradições sociais que lhe são inerentes. Entretanto, após 1886, há um processo de expansão territorial das fronteiras agrícolas cafeeiras e surgem novos centros regionais importantes no interior do estado de São Paulo, como Ribeirão Preto e Bauru. Campinas continua tendo um crescimento de suas atividades urbanas, em que pese não ser mais o pivô deste processo de expansão econômica, mas constituindo-se, mesmo assim, como o principal centro econômico, político e cultural do Estado, com exceção da própria capital.¹⁵

Desde os anos 1880, a diversificação da vida urbana vinha sendo acompanhada por um conjunto significativo de construções, introduzindo na cidade um novo padrão arquitetônico que se articulava à pretensão da construção da cidade moderna; as construções que se realizavam e, sobretudo, os edifícios públicos, impunham-se no espaço urbano, dotados de uma certa monumentalidade que não deixava de expressar a força e o poder da burguesia urbana local. O engenheiro-arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851-1928)¹⁶ teve uma participação fundamental na implantação dessa nova estética arquitetônica, sendo responsável por muitos edifícios de porte construídos até meados dos anos 1880, como a Escola Ferreira Penteadó (1880), o Bosque dos Jequitibás (1880), a conclusão das obras da Matriz Nova (1883), o Teatro

¹⁴ CASTRO MENDES, op. cit.

¹⁵ SEMEGHINI, Ulisses C. , op. cit.; BAENINGER, Rosana. **Espaço e tempo em Campinas: migrantes e a expansão do pólo industrial paulista**. Campinas. Área de Publicações/Centro de Memória da UNICAMP, 1996.

¹⁶ Entre os anos de 1879 e 1886, Campinas foi o principal foco da atuação profissional de Ramos de Azevedo; segundo Ana Maria R.G.Monteiro, diversos segmentos sociais , no intuito de “afiançar e demonstrar seu poder, valeram-se da arquitetura como uma forma simbólica de se fazerem presentes no espaço citadino”. Mesmo após 1886, quando se mudou para São Paulo, Ramos de Azevedo manteve a ligação com a cidade, tendo sido chamado por diversas vezes a dar pareceres, realizar projetos e obras (MONTEIRO, Ana Maria Reis de Góes- “Ramos de Azevedo e seu projeto de posturas para uma nova Campinas. In: **Revista Oculum**, FAU/PUCCAMP, 2002, p.43).

Carlos Gomes (1884), o Matadouro Municipal (1885), o frontispício da capela de São Benedito (1885), o Circolo Italiani Uniti (1885).¹⁷ A partir da década de 1890, diversos outros projetos de sua autoria vieram a público, expressando e consolidando um certo gosto, um certo padrão de beleza e funcionalidade urbana: a Cadeia Nova (1896), o Primeiro Grupo Escolar (1897), o Asilo de Órfãos (190_), o Mercado Novo (1908), a Praça Carlos Gomes (1912), o Paço Municipal (1912), o Instituto Profissional Bento Quirino (1918). Nesses anos todos, a busca do moderno também encaminhava-se para a organização e reorientação da paisagem urbana, cujas construções deveriam sinalizar correspondências com as noções, então vigentes, de uma cidade salubre, saneada, mas também bela, funcional e que expressasse os padrões de estética e de poder das elites urbanas campineiras. Não se deve esquecer que essa modelação do espaço urbano também está associada aos códigos de posturas municipais, promulgados durante os anos finais do século XIX, que visavam produzir e regulamentar essa ordem social urbana e moderna. Estou me referindo ao Código de Posturas de 1880 e à Lei n.43, de 1895. O Código de 1880, por exemplo, na parte referente às edificações, explicita a concepção de uma relação estreita entre saneamento e embelezamento urbano, relação que conduziria a modernização da cidade. A Lei de 1895 mostra toda uma preocupação com as condições de higiene das construções nos limites da área urbana, estabelecendo a obrigatoriedade de ventilação e iluminação natural nos ambientes, os recuos mínimos, pés direitos, proibindo, também, construções em terrenos alagadiços ou pantanosos e exigindo ligações de esgotos e captação de águas pluviais. Consta que muitos dos artigos desta lei de 1895 foram baseados num manuscrito produzido por Ramos de Azevedo em 1885, um “*Projecto de Código de Posturas, Arruamentos, Nomenclatura, Construcções, etc*”, não promulgado, mas que evidenciaria, segundo Ana Maria Monteiro, “uma concepção calcada em modelos europeus de salubridade e estética urbana”. Segundo essa autora, teria ficado evidente, na análise deste projeto de posturas, que Ramos de Azevedo, “além de reconhecer e partilhar do modelo republicano, demonstrava conhecer as mais modernas intervenções urbanas européias e também compartilhava uma visão que em tudo se afinava com a da burguesia local ...”¹⁸

Porém, as atividades urbanas e, notadamente, o crescimento industrial que então se verificava, vão sofrer um impacto no período marcado pelas epidemias de febre amarela, ou seja,

¹⁷ MONTEIRO, op. cit., p.43.

¹⁸ MONTEIRO, op. cit., p.26.

entre 1889 e 1897. Há um decréscimo significativo da população urbana e muitos estabelecimentos fecham as portas. Vários estabelecimentos industriais e comerciais de porte transferem-se para São Paulo. A cidade vive, neste momento, uma grave crise urbana, que se apresenta como um problema evidente de saúde pública, mas também como um problema econômico e social. A crise se inicia, praticamente, um ano após a abolição da escravidão e num momento de grande fluxo migratório de trabalhadores livres europeus, um período em que a prioridade do Estado passa muito longe de preocupações com questões sociais e em que os escravos estão submetidos a condições conhecidamente precárias. A epidemia, portanto, “vem encontrar uma massa de trabalhadores com salários aviltados, operando em condições precárias de trabalho e de vida, notadamente as higiênicas, sanitárias e habitacionais”.¹⁹ A crise urbana, intensificada pelos surtos de epidemia, desnudava os efeitos perversos sobre a sociedade local daquela modernidade tão propalada pelas elites urbanas das décadas finais do XIX. Explicitava o caráter elitista, conservador e excludente daquelas aspirações. Esse período de crise marca o momento em que a cidade de São Paulo assume, definitivamente, a hegemonia do desenvolvimento urbano e das atividades industriais no Estado. Se entre 1874 e 1886 Campinas ostentava uma população equivalente à da capital, no final do século há um crescimento espantoso da população de São Paulo, da ordem de 403%.²⁰

Na tentativa de recompor a cidade, são tomadas medidas de combate à epidemia, evidenciando uma maior preocupação com higiene e saneamento. Grandes investimentos são realizados em obras de saneamento; ruas são pavimentadas, córregos canalizados, áreas pantanosas aterradas. O sistema domiciliar de abastecimento de água tratada é concluído em 1891 e a rede de coleta de esgotos em 1892.²¹ A participação do engenheiro Saturnino de Brito nas obras de saneamento da cidade, entre os anos de 1896 e 1898, vai se constituir numa contribuição fundamental para terminar com os surtos epidêmicos que assolavam a cidade. As propostas de Saturnino estão alinhadas a todo um conjunto de produções e investigações sobre o habitat urbano, e que acabam por constituir “um saber sobre a cidade no bojo de uma ideologia

¹⁹ CARPINTERO, op. cit., p.33-34.

²⁰ Em 1874 Campinas apresenta 31.397 hab., e São Paulo 31.385 hab.; em 1886 Campinas está com 41.253 hab e São Paulo com 47.697. Mas em 1900 Campinas está com 67.694 hab. e São Paulo exibe 239.820 (SEMEGHINI, op. cit., p.80).

²¹ CARPINTERO, op. cit., p.34.

intervencionista, que visava transformar a cidade de meio corruptor em meio corretor”.²² Será pioneiro no Brasil, no campo da engenharia, “no projeto e execução de uma nova maquinaria urbana, cuja função era construir a cidade higiênica”. Está articulado a um grupo de engenheiros e médicos sanitaristas e positivistas atuantes no movimento higienista no Brasil e que, através de construção de obras de saneamento urbano ou de campanhas de saúde pública, introduzem a modernidade técnica e estética nas cidades brasileiras.²³ No tocante a Campinas, as obras de saneamento do engenheiro Saturnino estão explicitando, nessa reorganização sanitária da cidade, a preponderância dos critérios técnicos e de funcionalidade em detrimento de outros.²⁴

Com estas medidas tomadas, Campinas procurará exibir, na primeira década do século XX, a imagem de uma cidade limpa e saudável, com condições de vida urbana supostamente consideradas boas. São significativos, a esse respeito, os comentários, veiculados pela revista *Brazil Magazine* em 1909, articulados a um esforço de propaganda, nos anos iniciais do século, destinado a mostrar Campinas como uma cidade saudável, moderna, bonita, sem os vestígios das epidemias que a assolaram tão terrivelmente:

Campinas ficou apoz estas medidas sanitárias extremamente radicaes uma cidade admiravelmente salubre.(...) A nota dominante e superiormente agradável de Campinas é o perfeito asseio das suas ruas com as suas casas sempre de novo pintadas, o que faz lembrar as bem cuidadas cidades da Alemanha e, especialmente, as da Saxônia. Sobre este ponto e diversos outros cuidados urbanos, a municipalidade de Campinas leva grande vantagem sobre a sua collega da Capital paulista, que descursa por completo do asseio das ruas constantemente invadidas por materiaes de construcções intermináveis, e sempre maltratadas por um detestável serviço de limpeza pública.²⁵

Campinas entra no século XX, após o surto epidêmico, com a vida urbana em crescimento. Para uma população total no município de 41.253 habitantes em 1886 temos, em 1900, 67.694 habitantes, registrando-se neste período uma taxa de crescimento populacional (3,6%) superior a do período 1874-1886 (2,3%). O porte da cidade também teria exercido atração

²² ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de – “Projetos e obras do Engenheiro Saturnino de Brito para Campinas em fins do século XIX”. IN *Revista Oculum*, Campinas: FAU/PUCCAMP, 2002, p.17-18.

²³ ANDRADE, op. cit., p.18-19.

²⁴ É interessante registrar aqui um dos aspectos de suas propostas que dizem respeito à implantação de avenidas marginais aos cursos d’água existentes na cidade. Construir avenidas margeando canais a céu aberto ladeados por passeios arborizados era uma solução de cunho modernizador do ponto de vista paisagístico. Carlos Roberto M.Andrade salienta que vai ser a partir das obras de drenagem pluvial sugeridas para Campinas, em que o canal passa a desenhar a cidade, que a solução de avenidas marginais em fundos de vale passará a ser adotada em grande parte das cidades brasileiras. Conclui que “tal modo de aproveitamento do talvegue, aplicado ao longo de todo o século XX, em que se privilegia a circulação das águas e dos veículos em detrimento das condições naturais, apenas recentemente tem sido questionado”(ANDRADE, C.R.M.op.cit., p.21) As avenidas em questão são a Orosimbo Maia e a Anchieta.

²⁵ BADARÓ, op. cit., p.34.

sobre uma parcela de imigrantes que procuraram se encaixar nas atividades comerciais e industriais que vinham se desenvolvendo. Há uma ampliação e diversificação das atividades comerciais e de serviços. Algumas alterações que ocorrem, neste momento, na base agrária do município, também contribuem para a sustentação dessa ampla atividade urbana, como a diversificação agrícola em curso, junto ao retalhamento de grandes propriedades nas áreas mais velhas para investir nas zonas pioneiras em expansão, possibilitando a ocupação por pequenos e médios agricultores. Entre 1900 e 1920, a indústria não sofre nenhuma mudança de porte significativo, porém, continua o crescimento das atividades industriais sob o impulso do aumento da população, da urbanização e da expansão ferroviária.²⁶ Neste período, se a população rural tem seu crescimento estabilizado, a população urbana aumenta a taxas maiores. Dos cerca de 67.000 habitantes em 1900, o *Almanach de Campinas para 1908* registra 79.924 habitantes em 1902, e estima para 1908 cerca de 90.000 habitantes, sendo 30.000 para a área urbana. Mesmo sendo exageradas essas estimativas, e se tomarmos como corretas as estimativas de decréscimo da população urbana para 5.000 pessoas, por ocasião das epidemias na década final do século, vê-se que seu crescimento não deve de forma alguma ter passado despercebido aos contemporâneos. As funções urbanas do município adquirem, portanto, com esse pano de fundo, cada vez mais autonomia. Em 1918, cerca de 44% da população do município morava na cidade;²⁷ particularmente, o distrito de Campinas já era majoritariamente urbano.²⁸ Boa parte da população economicamente ativa estava empregada, além da construção civil e indústrias, sobretudo no setor de serviços, como comércio, transportes, profissões liberais e serviços domésticos. O peso das atividades urbanas no município torna-se progressivamente maior neste período, sendo que em 1920 absorviam já 43,5% da população economicamente ativa do município.²⁹

No contexto da expansão das atividades urbanas e compondo o cenário em que os bondes elétricos vão dar entrada no palco da cidade, podemos, também, recolher os indícios da continuidade de uma busca de sintonia com a modernidade cultural da chamada “Belle Époque”.

²⁶ Para uma abordagem mais detalhada deste período em relação a Campinas e ao Estado de São Paulo, ver SEMEGHINI (1991), BADARÓ (1996), BAENINGER (1996), CARPINTERO (1996), CANO, Wilson – “Base e superestrutura em São Paulo: 1886-1929, in DE LORENZO, Helena C.; COSTA, Wilma P. (orgs.) **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. São Paulo: UNESP, 1997.

²⁷ BAENINGER, op. cit., p.35; SEMEGHINI, op.cit., p.87.

²⁸ Nesta época, o município de Campinas contava, além de Campinas, com os distritos de Sousas, Vila Americana, Cosmópolis, Valinhos, Rebouças(Sumaré).

²⁹ SEMEGHINI, op. cit., p.89.

Estou me referindo, por exemplo, desde a época de introdução do telefone: tendo já havido uma demonstração em 1878 sobre o aparelho, apenas dois anos após o anúncio de sua invenção, organiza-se em 1884 a Empresa Campineira de Telefones, obtendo permissão para assentamento de linha; na reunião de inauguração da empresa, que teria trazido para a cidade “esse valioso meio de comunicação adotado hoje nas cidades importantes”, uma banda de música tocou durante a visita de famílias e de “grande número de cavalheiros”. Foram feitas “ligações com todos os assinantes, que são em número de 56, podendo desse modo ouvirem a música que então se executava ali”.³⁰ Também é o caso de ser ressaltada a situação do cinematógrafo, anunciado na Europa em 1895 pelos irmãos Lumière e que, já em 1897, tem uma sessão de exibição no Teatro São Carlos. Já em 1895 anunciava-se a exibição, também no Teatro São Carlos, do “kynetoscopio” de Edson, aparelho precursor do cinematógrafo. A leitura do programa que anuncia a exibição nos aproxima da sensação de fascínio despertada por essa novidade:

O Kynetoscopio revela-nos mais uma das engenhosas applicações da electricidade. Naquelle instrumento uma photographia dá 42 rotações por segundo! De modo que as figuras vivem, animam-se, e o que se vê impassível no papel photographico torna-se palpitante de vida no assombroso kynetoscopio!

O sr. Luiz Ricca, o exhibidor deste instrumento e do phonographo no botequim do Theatro São Carlos, hoje mostrará no kynetoscopio: Miss Luiza Fuller, Serpentina; e uma briga de galos.³¹

Atente-se, no trecho acima, para a convivência curiosa de práticas culturais modernas, instalando-se, com práticas culturais tradicionais, como uma briga de galos.

Em 1899 se estabelece à rua General Osório um salão especificamente cinematográfico que passa a exhibir diversos tipos de documentários; no Teatro Rink, a partir de 1901, passa a haver sessões regulares do Cinematógrafo Universal e da American Biograph; e é também nesses anos que a Casa do Livro Azul exhibe regularmente as fitas adquiridas na Exposição de Paris por seu proprietário, editor e livreiro, Antonio Benedito de Castro Mendes. Desse momento em diante, e podemos dizer que em torno de 1905, as sessões de cinema se incorporaram ao entretenimento de parte das famílias da cidade com condições de usufruir destas novidades modernas.³²

³⁰ Jornal Diário de Campinas, 04/04/1884.

³¹ CASTRO MENDES, 1963, op. cit., p.81.

³² GOMES, Eustáquio. “Modernidade e política” In **Resgate** . Revista de Cultura do Centro de Memória – UNICAMP, Campinas: Papyrus, 1991, p. 36-36

Além da presença maior na cidade desse grande ícone da modernidade que é o cinematógrafo, outras realizações de perfil cultural contribuem para sustentar, aos olhos das elites urbanas, a percepção de uma cidade moderna, de espírito republicano, saudável, bonita, e também realizadora dos propósitos civilizadores da República, principalmente quanto à importância da instrução e da cultura letrada de modo geral. Assim temos, no campo da educação, a inauguração do Ginásio de Campinas no prédio do antigo Colégio Culto a Ciência (1896), o Grupo Escolar Municipal Correa de Melo e o Liceu de Artes e Ofícios (1897), que pretendia recolher meninos pobres e órfãos devido à epidemia de febre amarela; temos também o Colégio Progresso Campineiro (1900), o Segundo Grupo Escolar (1902), a Escola Complementar (1903), o Colégio Sagrado Coração de Jesus (1909), o Externato São João (1909), a Escola de Comércio Bento Quirino (1910), o Colégio Cesário Mota (1911).

É de 1902 a formação do Centro de Ciências, Letras e Artes (CCLA), que vai se constituir num importante centro cultural apoiado pelas elites urbanas, divulgador da arte e de estudos científicos, com realização frequente de conferências, saraus, exposições, concertos musicais, congregando, assim, um conjunto significativo de intelectuais, artistas, poetas, literatos em geral. O aparecimento e também a permanência de jornais e revistas, neste período que cerca o surgimento do bonde elétrico, pode evidenciar, de alguma forma, a existência de atividades intelectuais significativas na cidade. É o caso da existência do *Correio de Campinas* (de 1885 a 1919), do *Cidade de Campinas* (de 1896 a 1915), do *Comércio de Campinas* (de 1900 a 1920) e do *Diário do Povo*, que aparece em 1912 e atravessa as várias décadas seguintes. Há algumas revistas que também marcaram presença nesta época, como *A Ronda* em 1914, *O Monóculo* em 1915, o semanário *O Ferrão* a partir de 1917, e entre 1921 e 1924 a *A Onda*, revista de perfil modernista.³³

Com a intensificação da vida urbana e com a difusão do cinema, além do Teatro São Carlos e do Rink, abrem-se novas casas como o Cine Bijou e o Cine Recreio em 1909, o Cinema “Salão Caritas” em 1910, o Teatro Carlos Gomes (Cassino) em outubro de 1910, o Cine Radium em 1911. O Coliseu, antes destinado à prática das touradas, vai ser adaptado também para cinema em 1916.³⁴

³³ MARIANO, Júlio. *A história da imprensa em Campinas*, 1972.

³⁴ CASTRO MENDES, 1963, op. cit.; GOMES, 1991, op. cit., 1991.

Toda essa intensificação da vida urbana está articulada aos interesses da burguesia local que, nas décadas finais do século XIX e iniciais do XX, empenhou-se na reconfiguração da ordem social local, inspirada nos postulados cientificistas, positivistas da época e na crença dos valores do progresso e da civilização. Jornais, revistas, cinemas, escolas fizeram parte deste esforço civilizatório. As modificações ocorridas no espaço urbano e as novas construções estão articuladas às tentativas de materializar e conferir visibilidade às supostas conquistas do progresso desta cidade, numa demonstração, também, de sua afinação com os preceitos do higienismo moderno. Particularmente na primeira década do século XX, estas pretensões têm, entre seus referenciais de inteligibilidade, a intenção de projetar uma cidade totalmente recuperada dos terríveis problemas sócio-econômicos acarretados pelos surtos de epidemia.

A construção da imagem da Campinas moderna e progressista também se fez pela divulgação maciça de fotos e postais, sobretudo na primeira década do século XX. Essas imagens apresentaram uma versão oficial da cidade. Suzana Barretto Ribeiro, em seu livro *Percursos do Olhar: Campinas no início do século XX*, procura analisar como as transformações ocorridas no espaço urbano foram fotografadas, delineando uma imagem oficial da cidade e ignorando as tensões da modernidade e as contradições do progresso.³⁵ Para isto, valeu-se do estudo da fotografia profissional deste período, trabalhando com as séries de cartões-postais impressas pelas Casas Tipográficas locais, a Casa Mascotte, a Casa do Livro Azul e a Casa Genoud,³⁶ a coleção de fotos dos Álbuns da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo e as fotografias publicadas no almanaque *A cidade de Campinas em 1900*. O trabalho de Suzana Ribeiro procura questionar, em relação a Campinas, entre outras questões, o que os cartões-postais, solidários a uma visão laudatória e promocional da cidade, associados às outras imagens oficiais, divulgaram e encobriram.³⁷

³⁵ RIBEIRO, Suzana Barretto. **Percursos do olhar: Campinas no início do século XX**. SP: Annablume; FAPESP, 2006.

³⁶ Segundo a autora, surgiram na primeira década do século XX as primeiras séries impressas de cartões postais por essas casas tipográficas. “Com equipamentos sofisticados de reprodução, imprimiram postais com fotografias a partir dos processos de fotolitogravura, cromofototipia e fototipia, com qualidade superior, aumento das tiragens e, principalmente, custos reduzidos”(op.cit.,p.45).

³⁷ O período de 1900-1920 foi um período de grande produção e circulação de cartões-postais. Expressão das inovações técnicas da época, das condições de reprodução das imagens, além de se constituir naquele momento como um instrumento eficiente de comunicação, seu consumo também se prestou à exibição de signos de ostentação de grupos sociais mais privilegiados. Foram introduzidos no Brasil em 1901, constituindo-se num “meio para divulgação da fotografia, assim como os álbuns com vistas das cidades, as revistas ilustradas e os “reclames”. Diversas cidades brasileiras tiveram seus cartões-postais. Suzana Ribeiro ressalta que se destacaram nesta produção capitais como Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, e Manaus e estâncias turísticas como Petrópolis, Poços de Caldas

Tive acesso a parte destes postais no Centro de Memória da Unicamp, através da Coleção Antonio Miranda, colecionador particular que disponibilizou seu acervo de 85 postais para reprodução pelo CMU. De modo geral, o enfoque destes cartões postais está centrado nas igrejas, nas construções imponentes, ligadas à estética do neoclassicismo europeu, nos locais da cidade de movimentação social significativa, como a Rua Barão de Jaguará, o largo da Estação, o largo do Rosário, nos edifícios das escolas, lembrando a importância da instrução no ideário liberal republicano, nas praças e largos a indicarem a preocupação com o aformoseamento da cidade dentro da concepção de reintroduzir elementos da paisagem natural na paisagem urbana, nos hospitais e indicadores de obras de saneamento, a sugerirem a preocupação com as condições de saúde da população e da higiene pública. Todas estas imagens, ao lado de outras fotos oficiais do período, compõem uma narrativa visual de Campinas, alinhada ao discurso do progresso, realçando instituições ligadas aos interesses sócio-culturais predominantes nas relações locais de poder. Neste recorte seletivo da cidade, divulga-se uma cidade idealizada: “higienizada, culta, progressista e perfeitamente adaptada às novas orientações urbanísticas”.³⁸

De modo geral, o enfoque é centrado nos edifícios retratados, ou em determinadas áreas da cidade, sem que possamos perceber melhor o entorno, áreas vizinhas. Não há a preocupação de apresentar a cidade de modo mais abrangente. Suzana Ribeiro observa de forma pertinente:

A seleção do local e o enquadramento pressupõem recortes e ocultações que evidenciam uma construção intencionalmente planejada pelo enunciatador e com objetivos claramente determinados. O que foi excluído pelos limites determinados pela composição fotográfica tornou o espaço da representação um ambiente autônomo e independente das condições que o geraram.³⁹

Os cartões-postais, através de suas imagens, educam o olhar na direção dos valores da ordem e do progresso que se deseja alcançar, silenciando sobre os conflitos sociais, as relações de dominação e de exclusão social que fazem parte desta cidade idealizada. Como bem salienta Suzana Ribeiro,

O posicionamento adotado pelo fotógrafo permitiu a exclusão e o desconhecimento da situação em que vivia a maioria da população urbana, constituída por ex-escravos e imigrantes em busca de um lugar, aos quais não era permitido usufruir das mudanças enfaticamente divulgadas.⁴⁰

e Santos (RIBEIRO, op.cit., p.42-44); sobre postais ver também SCHAPOCHNIK, Nelson. “Cartões-postais, álbuns de família e ícones da intimidade”. In: **História da vida privada no Brasil. República: da Belle Époque à era do rádio**. V.3. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

³⁸ RIBEIRO, op.cit., p.73.

³⁹ RIBEIRO, op.cit., p.48.

⁴⁰ RIBEIRO, op.cit., p.79



Imagem 2 - Clube Campineiro, década de 1920. Coleção BMC, MIS.



Imagem 3 - Rua Barão de Jaguará - 1910. Casa Mascote. Coleção Antonio Miranda. CMU.



Imagem 4 - Praça Bento Quirino, 1912. Coleção Antonio Miranda. CMU.

A narrativa visual implícita nestas imagens, difundindo concepções e valores da racionalidade urbana preconizada pelas elites dirigentes, juntamente com os meios que utilizaram a reprodução impressa, “atuaram como produtores de ilusão que legitimam a cidade idealizada. Nesse efeito de sedução, impõe-se uma estética, um gosto, um padrão de vida”.⁴¹

Em sua linguagem ligeira, panorâmica e apaziguadora, os cartões-postais apagam as contradições e conflitos sócio-políticos, conferindo uma ilusão de harmonia a esse espaço em que foram ocultados os vestígios da presença de outros sujeitos que poderiam escancarar as dissonâncias dessa modernidade.

É em todo este contexto sócio-cultural, portanto, que os bondes elétricos fazem sua entrada no cenário urbano campineiro.

⁴¹ RIBEIRO, op.cit., p.130.

Querelas e tensões por entre fogos de artifício

Os bondes vão ser festejados, em Campinas, mais uma vez, com povo nas ruas, banda de música, autoridades presentes, discursos, brindes, etc., tudo o que recomenda a celebração da chegada a uma cidade de um grande melhoramento urbano esperado. Se parece haver unanimidade quanto à expectativa positiva pela chegada do bonde elétrico, o mesmo não se pode dizer quanto aos interesses e visões que se cruzam através da atuação das companhias concessionárias.

Em 15 de junho de 1912 foi organizada uma comissão que promoveria as festas da inauguração, marcada para o dia 23 deste mês. Alguns dias depois foi providenciada a instalação da energia elétrica na Rua Barão de Jaguara para a iluminação da noite da inauguração.

No dia 23 de junho, pelo trem das 14h30min., chegou a banda da brigada policial de São Paulo, que se dirigiu para a praça Visconde de Indaiatuba (Largo do Rosário). Segundo o relato de Stiel (1978), baseado em noticiário da época,⁴² às 15hs começaram a afluir os convidados, que ocuparam os bondes preparados.

No da frente tomou lugar a comissão mais o Dr. Antonio Lobo, presidente da Câmara e o Dr. Omar Magro, prefeito municipal.

Às 3 e meia saíram os elétricos do galpão e começaram a descer rumo ao centro da cidade. No Largo do Rosário a massa de povo era compacta. A banda da brigada policial executou a sinfonia do Guarani, que foi ouvida com o máximo respeito pelo povo. Em seguida deslocou-se para a frente da estátua do grande compositor e ali executou a mesma peça.

Os bondes romperam uma longa fita com as cores nacionais, cortada pelos Drs. Presidente da Câmara e Prefeito Municipal, momento em que falou o sr. Lafayette Egydio acompanhado pelo sr. Luiz de Paula França. Então os bondes seguiram para o jardim sob aclamação do povo.

Transpondo a rua General Osório, chegados ao jardim da Praça da Imprensa Fluminense, estavam inaugurados os carros e começaram a trafegar recebendo passageiros, revertendo o preço das passagens em benefício das seguintes instituições de caridade: Asilo de Inválidos, Hospital de Hansenianos, Maternidade, Sociedade Amiga dos Pobres e conferências de São Vicente de Paulo. Durante o trajeto, em todas as esquinas da General Osório foram queimadas girândolas de foguetes e lançados confetes e serpentinas para os veículos e dos veículos para o povo.

⁴² Em 1912 registrava-se a presença, na cidade, dos jornais diários: Correio de Campinas e Comércio de Campinas, ligados ao jornalista Henrique de Barcelos; o Cidade de Campinas, que contava com a colaboração de Francisco Glicério, e também de Alberto Faria, dos irmãos Sarmiento e dos Lobo (Antonio Lobo, Paulo Lobo e Pelágio Lobo), mais articulados ao situacionismo local; e, por fim, o Diário do Povo, fundado em 20/01/1912 por Álvaro Ribeiro e Antonio Francisco Cardoso, que saíram do Comércio de Campinas por ocasião da morte de Henrique de Barcelos. Ex-redator do Comércio de Campinas, Álvaro Ribeiro foi muito ligado ao estilo de jornalismo de Barcelos, dizendo-se porta-voz das classes populares. Militante na imprensa e na política, foi vereador na Câmara Municipal de Campinas, sendo também responsável pelos editoriais do Diário do Povo, onde fica até 1926, quando o jornal passa a ser propriedade apenas de Antonio Francisco Cardoso. Vendido em 1960 pela família Cardoso, este jornal hoje pertence ao grupo Rede Anhanguera de Comunicação(RAC), de que também faz parte atualmente o jornal Correio Popular de Campinas. Para o ano de 1912, apenas o jornal Diário do Povo foi encontrado nos arquivos disponíveis para pesquisa na cidade. Vale ressaltar que o lugar social prevalecente dos articulistas desses jornais articulava-se às classes dominantes, compreendendo tais vinculações, muitas vezes, no interior de campos culturais ambivalentes e contraditórios.

Às 16h30min, no restaurante da Estação, a comissão ofereceu lauto jantar aos músicos de São Paulo e representantes da imprensa, “sendo trocadas amistosas saudações”.

Às 18h30min, no jardim público iniciou-se o concerto da banda policial, que executou um programa variado, ouvindo o povo, entre outros, o 3 ato da Tosca, duas grandes fantasias do Guarani, fantasia da Carmem, um tango brasileiro de Arthur Levy, a Patrulha Americana e o Hino ao Sol de Mascagni. Tocaram também as bandas Ítalo-Brasileira, Progresso Campineiro e União Campineira.

Às 21h30min, findo o concerto da banda, organizou-se no jardim público uma passeata em “marche aux flambeaux”, que se dirigiu ao palacete do sr. Antonio Lobo, presidente da Câmara, à rua Augusto César.⁴³

Este relato, sereno e tranquilo, organizado por um pesquisador da história dos transportes coletivos e partilhando, num certo sentido, de uma cumplicidade com o tom celebratório de diversos noticiários referentes a eventos dessa natureza, difere, por exemplo, do relato encontrado no *Diário do Povo*, o jornal do vereador Álvaro Ribeiro, que se dizia interessado em estar mais próximo aos interesses do que chamava de “povo”. A leitura desse diário nos fornece indícios de que, apesar de desejados, os bondes entraram num cenário urbano recheado de tensões envolvendo interesses econômicos e políticos em disputa. Acompanhem, por um momento, esta sugestão, que se anuncia, de arena de conflitos de interesses.

No dia da inauguração, em primeira página, numa grande matéria em destaque *Eletricidade – povo, enganam-te – recordações necessárias*, o jornal destaca:

Annuncia-se para hoje, espalhafatosa festa publica, para solennisar, dizem elles, os autores da comédia, a inauguração da viação electrica.⁴⁴

A inauguração dos bondes elétricos é apresentada, imagetivamente, como uma “comédia”; os autores desta comédia, ou seja, a Companhia Campineira de Tração, Luz e Força (CCTLF), prepararam uma festa pública “espalhafatosa”. Há uma carga inegável de tensão nas palavras escolhidas. A festa é desqualificada, é vista como uma farsa. No entanto, isto não impede o jornal de reconhecer ser indispensável a “regularidade desse importante serviço público”; colocando-se os jornalistas como “extremados partidários do progresso local” atestam que é “um motivo de grata satisfação o início de tão grande melhoramento”. Contudo, trata-se de uma “experiência”, não de uma “inauguração” que não poderia ser realizada por faltarem diversas formalidades indispensáveis previstas no contrato firmado entre a Campineira e a Câmara Municipal de Campinas. Segundo o jornal não existem horários definidos, o percurso inaugurado é

⁴³ STIEL, 1978, op. cit., p.234-235.

⁴⁴ Jornal Diário do Povo, 23/06/1912.

“insignificante” em relação ao compromisso legal, as ruas em que houve o assentamento dos trilhos “estão mal recalçadas”, o preço pretendido para as passagens é “exagerado”, infringindo cláusulas do contrato.⁴⁵

A insatisfação e mesmo repúdio do jornal em relação à Campineira parece vir, provavelmente, desde a sua formação, em 1908, quando a então antiga Companhia Campineira de Iluminação e Força transformou-se na Companhia Campineira de Tração, Luz e Força, após intensas negociações dos antigos diretores para fusão com a firma Cavalcanti, Byington & Companhia.⁴⁶ Desde então, conforme o jornal *Diário do Povo*, a Companhia teria praticado “verdadeiros atentados contra o desenvolvimento de Campinas”; desde a “primeira phase” seus atos teriam sido “abusivos, introduzindo-se clandestinamente na cidade”; “vereadores honestos pelo bem publico” lutaram contra cláusulas “extorsivas” do contrato de gás, bem como contra “pretensões absurdas” da Companhia relativas à iluminação pública e ao fornecimento de luz a particulares; os interesses da Companhia parecem ter contado com a simpatia do então prefeito Orosimbo Maia; a luta contra “esse monopólio desafortado que se pretendia impor a Campinas” teria durado “tres longos anos, sem tréguas”, contando durante esse período com agressões de “pasquins alugados” que procuravam, com falsos argumentos, iludir a opinião pública, da mesma forma como “hoje a pretendem illudir com luminarias, foguetes e musicas” na realização desta “farsa ridicula para evitar a applicação da multa de duzentos mil réis diários”, como pretende denunciar o jornal. O fato é que, após um período de pressões, a Companhia, diante de proposta aberta de uma firma da capital (Bromberg, Hacker & Comp.) diminuiu suas exigências, fazendo-se novo contrato com reduções de até 50 por cento no preço da luz e 60 por cento no preço da força motriz, e ainda com o encargo de construção de bondes eletricos “que a Companhia não queria explorar porque não lhe garantia renda equivalente ao capital a empregar”. Assim, teria ficado provado que o jornal teria razão nessa “campanha terrivel” que teria valido um processo a seu diretor. E durante esse tempo, “onde estavam os festejadores de hoje e essa imprensa que aclama o melhoramento como indicio de progresso?” Teriam se recolhido a um “covarde ou

⁴⁵ Jornal *Diário do Povo*, 24/06/1912

⁴⁶ MARIANO, Julio. “Crônica da Iluminação em Campinas”, In **Monografia Histórica de Campinas**, IBGE, 1952, p.532-3 e STIEL, 1978, op. cit. p.231. Convém ressaltar que a referida Companhia Campineira de Iluminação e Força que assim passa a se chamar a partir de 1906, provinha da antiga Companhia de Iluminação a Gás, fundada em 1875 por acionistas campineiros, tendo como presidente o coronel Joaquim Quirino dos Santos, conhecido fazendeiro da cidade. É interessante notar na evolução histórica desta empresa a passagem da presença de capitais exclusivamente locais para uma associação com capitais externos, quando se transformou na Companhia Campineira de Tração, Luz e Força.

conveniente silencio para agora colherem com falsos pretextos os fructos do trabalho alheio”. Continuando a denunciar os abusos da Companhia na cobrança dos medidores de força, colocam-se como solitários neste combate, pois os outros (provavelmente jornalistas de outros jornais da época) estariam “comendo sandwichts e bebendo chops, pensando na festa de hoje em que pretendiam fazer brilhante figura á custa desse povo que sempre desprezaram e que nunca souberam defender.”

O tom ácido e duro das críticas deixa entrever o clima de tensões existente no momento da entrada do bonde elétrico em cena. É possível entrever uma discussão acalorada na imprensa da época, em torno dos caminhos a serem seguidos pela modernização da cidade. Do texto do jornal emergem diversos protagonistas: o próprio Diário do Povo, que se diz defensor do povo, um “povo” genérico, abstrato, que tem sua atenção disputada pela imprensa e pela Companhia, a Companhia que se vê às voltas com os processos movidos contra ela pela Companhia Campineira de Carris de Ferro (CCCCF).

O jornal faz um apelo ao povo: “recusa o teu apoio a esse acto que te rebaixa”, pois as festas serviriam de pretexto para novas explorações e o bem público não se limitaria a “luminárias, musicas e foguetes”.

No dia seguinte, o jornal procura minimizar o acontecimento da inauguração. “A cidade apesar do grande espalhafato impresso, amanheceu com o seu aspecto habitual de Domingo, como se nada houvesse de anormal”. Às 2h40min da tarde chegou de São Paulo uma banda da brigada policial do Estado para participar das festas; e às 3h30 da tarde desceram da Estação para o largo do Rosário quatro bondes elétricos cheios de convidados, aí parando diante “de grande massa popular” que teria sido atraída pela curiosidade e para ouvir a banda policial que tocou o “Guarany”, execução repetida novamente momentos depois em frente à estátua de Carlos Gomes. Ao anoitecer foi realizado um concerto no Jardim Público havendo uma grande quantidade de público que ali teria ido pelo programa do concerto; à noite, “as ruas illuminadas e as bandas de musica trouxeram affluencia de pessoas ao centro”, havendo muito movimento na rua Barão de Jaguará, praça Visconde de Indaiatuba e arredores. “Depois de feita a experiência”, os bondes continuaram a trafegar até tarde da noite, conduzindo grande quantidade de passageiros que “levados pela curiosidade quizeram experimentar os bondes electricos”. Os festejos foram até as dez da noite quando se realizou uma passeata partindo do jardim Público, precedida das bandas contratadas, percorrendo diversas ruas da cidade, e dissolvendo-se na praça Bento Quirino . No

entanto, ressalta o jornal, essa passeata, “como os demais actos, não teve entusiasmo e nem importância”; e declara ser provável que “noticiaristas suspeitos procurem adulterar, exagerando a concorrência e emprestando às suas descrições o brilho que faltou e que prevíamos, para honra e dignidade deste povo, torpemente explorado pela empresa que se quer engrossar”. Na tentativa de esvaziar a importância e a ressonância da festa de inauguração dos bondes e minimizar o peso do grande comparecimento de público, o jornal enfatiza que “notava-se que a maior parte dos que concorreram às ruas, foram levados por méra curiosidade, sem excessos nem entusiasmos, como, naturalmente, será noticiado”.⁴⁷

No entanto, em meio às informações colhidas pelo jornal sobre o dia da inauguração, aparece o relato de uma situação que pode esclarecer melhor o campo de tensões a envolver o *Diário do Povo* e a CCTLF. Um orador improvisado teria tido a “infeliz idéia de deitar falação para deprimir a Companhia Campineira Carris de Ferro”, que se sabe opôs resistência à instalação dos trilhos para os bondes elétricos, procurando deter a manutenção de posse da concessão para o serviço de bondes na cidade. Na visão do jornal, essa companhia “há quarenta anos presta o seu concurso a esta terra, sem pedir favores e sem ser pesada ao povo”; é refeita aqui a crítica ao caráter de exploração da CCTLF, uma empresa que abusa, explora e engana a população, à qual a CCCF “tem servido com a melhor vontade e com sacrifício dos capitães nella empregados”. Esclarece-se aqui um dos campos de tensão presentes neste cenário urbano de 1912. A visão claramente positiva e elogiosa da Carris revela aspectos das relações de interesses entre grupos da sociedade de então. Consta que em anos anteriores, pelo menos a partir de setembro de 1909, a Carris teria decidido mudar seus bondes de tração animal para a tração elétrica, sendo que nos meses seguintes sua diretoria procura se municiar das informações necessárias para tal substituição. No entanto, em dezembro de 1910, a Prefeitura de Campinas, através da Resolução de número 364, autoriza a abertura de concorrência pública sobre o tráfego de bondes elétricos; a licitação feita pela prefeitura indicará como vencedora a Companhia Campineira de Tração, Luz e Força,⁴⁸ já atuante na cidade nos serviços de iluminação a gás e elétrica, iniciando-se a partir daí uma série de rugas e acusações entre as duas companhias. Quando já iam adiantados os serviços de estabelecimento da viação elétrica, e quando, em agosto

⁴⁷ Jornal *Diário do Povo*, 24/06/1912.

⁴⁸ Em abril de 1911 a Cia Campineira de Tração apresenta à Prefeitura o plano de traçado de 5 linhas circulares para bondes elétricos, com a fotografia do tipo de bonde a ser adotado, que seria o do usado em Niterói, RJ, com 10 bancos para 4 passageiros cada um. (STIEL, 1978, op.cit., p.231).

de 1911, chegam em Campinas 45 vagões com material para o serviço,⁴⁹ é expedido pelo juiz da 1ª Vara mandado de manutenção de posse requerida pela CCCF contra a CCTLF, sob a alegação de que tinha o privilégio exclusivo para a exploração do serviço de bondes em Campinas e pedindo que fossem suspensos os trabalhos para a viação elétrica que então estavam sendo realizados. No entanto, em abril de 1912, o juiz de direito da 1ª Vara faz um despacho definitivo, julgando improcedente a ação de manutenção de posse tentada contra a CCTLF. Recomeçam, então, os trabalhos de construção das linhas elétricas, não sem atitudes de pressão por parte da CCCF. Desde a suspensão do tráfego de seus bondes até novas apelações ao Tribunal de Justiça, a Carris procurou resistir à instalação dos elétricos por parte da CCTLF, acabando por ser encampada por esta.⁵⁰

Na esteira das críticas aos abusos de preço praticados pela CCTLF, lemos nas páginas do jornal que se está articulando a formação de uma cooperativa que surja como alternativa de fornecimento de energia elétrica e que faça frente à atuação desta Companhia; pela leitura do noticiário presente nas páginas do jornal, percebe-se que alguns nomes presentes na organização desta cooperativa são de pessoas também ligadas à antiga Carris.

Os bondes elétricos, apesar de serem desejados e esperados como uma novidade moderna, um notável melhoramento urbano, um símbolo positivo do progresso da cidade, faz sua entrada em cena em meio a conflitos e tensões entre interesses econômicos e políticos diversos. Os interesses ligados aos bondes movidos a tração animal estão perdendo espaço e apoio diante do conforto e da eficiência maior do bonde elétrico. Por outro lado, o bonde elétrico aparece ligado a interesses econômicos articulados à presença do capital estrangeiro que tem entrado no país desde o século anterior e que também se faz presente numa cidade como Campinas, atritando-se com interesses articulados aos capitais locais. A presença cada vez maior de capitais estrangeiros no país, expressão dos diversos aspectos econômicos que articulavam a economia brasileira ao mercado internacional, é evidenciada também na criação da empresa canadense Brazilian Traction, Light and Power Company Limited, em 1899, empresa que vai ser responsável pelo fornecimento de energia elétrica e pela viação elétrica em São Paulo. Contando com o apoio de figuras importantes da elite política paulista, a Light consegue vitórias importantes contra a Viação Paulista, que explorava os serviços de bonde a tração animal em São Paulo e que muito

⁴⁹ STIEL, 1978, op.cit., p.231.

⁵⁰ O jornal Diário do Povo, principalmente durante os meses de abril e maio de 1912, acompanha as tramitações do processo de compra da CCCF pela CCTLF.

tentou impedir a colocação de trilhos para os bondes da Light. “Já em 1901, a Light absorve a concorrente e em 6 de junho de 1903 o último bonde de tração animal é retirado de serviço”.⁵¹

Redesenhando relações no espaço urbano

Para além destas questões, e ao largo delas, a presença barulhenta e “chacoalhenta” do bonde vai interferindo no espaço da cidade.

Em Campinas, antes mesmo da inauguração, o trabalho de assentamento dos trilhos altera o visual de ruas, atinge o cotidiano urbano. Vários aspectos da rotina cotidiana dos moradores são afetados. Passa a ser necessário uma adaptação e um maior nível de paciência em relação aos possíveis transtornos provocados pela instalação das linhas dos bondes elétricos.

É alterado, por exemplo, o ponto de “carros de praça”, que costumavam permanecer na praça Visconde de Indaiatuba (Largo do Rosário) e que tiveram que se mudar para a praça Bento Quirino (em frente à atual Matriz do Carmo, antiga Matriz Velha).⁵²

Reclamações constantes e denúncias contra a forma de atuação da CCTLF povoam as páginas da imprensa local, em especial do *Diário do Povo*. A Companhia não teria tido “o necessario escrupulo na execução do serviço”, pois havia transformado “longo trecho de uma rua importante como a General Ozorio em verdadeiros logares escabrosos, impedindo completamente o transito, prejudicando enormemente as casas commerciaes ali existentes, incommodando as familias que ali têm seus lares”.⁵³

Porém, essas queixas convivem, nas páginas do jornal, com a transmissão de uma sensação de progresso contínuo a ser constantemente celebrado. Congratula-se por “felizmente” estarem em construção as linhas de bonde que já chegaram ao largo do Rosário, o que é para Campinas

uma esperança de vêr dentro em pouco tempo realizado mais esse importante melhoramento que trará provavelmente um incremento extraordinario á nossa cidade, levando aos nossos bairros, até hoje quasi sem movimento e animação, a vida, o rumor, dando-lhes outro desenvolvimento, transformando-os em lugares populosos e apraziveis.⁵⁴

51 Segundo CARVALHO, a Light teria contado em especial com o apoio de Carlos de Campos, (que à época fornecia assessoria jurídica à empresa e seria o futuro presidente do Estado de São Paulo), do presidente Campos Sales e do prefeito Antonio Prado. (CARVALHO, Rogério Lopes Pinheiro. **Ritmos e impressões: modernidade e cosmopolitismo em São Paulo: 1899-1920**. SP, FFLCH, Dissertação de Mestrado em História Social, USP, 2003, p. 31).

⁵² Jornal Diário do Povo, 12/05/1912.

⁵³ Jornal Diário do Povo, 8/05/1912.

⁵⁴ Jornal Diário do Povo, 8/05/1912.

Podemos ver, neste trecho, a insinuação de um ritmo mais acelerado que se vivencia ou se deseja para a cidade; os bondes elétricos poderiam levar a vida para os bairros; e o que seria um bairro com mais vida? Um bairro com movimento, com animação, com rumor, com mais população. Mais movimento, com mais evidências de idas e vindas em relação a atividades de trabalho, mais barulho, mais aglomeração de pessoas – imagens que se tornaram freqüentes nas considerações acerca da modernidade urbana.

Supostos abusos são denunciados a respeito da CCTLF, que agiria como se estivesse em terra “conquistada” ou “desgovernada”, bem como a respeito de uma suposta falta de fiscalização por parte da Prefeitura; com o assentamento dos trilhos para os bondes elétricos, ruas estariam sendo revolvidas, “estragando passeios”.⁵⁵ O recalçamento péssimo feito na General Osório amontoaria terra solta, transformando-se em “poeira fina”, permitindo que o vento levantasse “grandes nuvens de pó suffocante, invadindo as casas commerciaes e as residencias, com verdadeiro supplicio para os moradores”.⁵⁶ A rua General Osório, com o passar dos dias, continuava “intransitavel em toda a sua extensão”,⁵⁷ parecendo, junto com outras ruas, “o deserto do Saarha”, tanto era a “poeira nellas existente”.⁵⁸

Diante dessa situação, chegam ao jornal reclamações contra a varrição das ruas da cidade durante o dia, pois, “com a illuminação actual, pode ser feita perfeitamente á noite”. Foi necessário, por exemplo, fechar as vidraças do Escritório Central da Mogiana, “invadido por um alluvião de pó, quando era varrida a rua Visconde do Rio Branco”.⁵⁹

Assim, uma chuva eventual era muito bem vinda, aliviando as ruas da poeira, o que merecia até quadrinhas como esta:

Foi pela chuva regada,
tivemos essa ventura,
toda a zona empoeirada
que deixava a rua escura.
Teve de nós clemencia
e abriu as bicas dos Céus,
o Olho da Providencia,
guiando o Dedo de Deus.
SALITRE⁶⁰

⁵⁵ Jornal Diário do Povo, 17/05/1912.

⁵⁶ Jornal Diário do Povo, 25/05/1912 e também 21/05/1912.

⁵⁷ Jornal Diário do Povo, 7/06/1912.

⁵⁸ Jornal Diário do Povo, 8/06/1912.

⁵⁹ Jornal Diário do Povo, 8/06/1912.

⁶⁰ Jornal Diário do Povo, 26/05/1912, seção “Estalos”, sempre presente na primeira página e que se ocupa de comentar, em geral de forma irônica, diversos acontecimentos e situações da vida urbana.

Mesmo após a inauguração do serviço de bondes elétricos, continuam cenas de provável desconforto para moradores das imediações de locais em que estão se fazendo ampliações das linhas de bonde. É o caso, por ex., das obras no caminho do cemitério do Fundão (atual Cemitério da Saudade), que produziram com as chuvas do mês de outubro diversos buracos no leito da linha entre os trilhos, formando “verdadeiras ratoeiras”, que praticamente impossibilitariam ali a passagem de veículos, ficando presos os mais ousados que se dispusessem a transpô-los.

Ainda hontem o coche funebre da empresa do sr. Elyseu Pedroso, que conduzia um cadaver para o cemiterio do Fundão, viu-se com muita dificuldade para atravessar tal local, assim como os conductores de carros e carroças e que nos vieram pedir para reclamar providencias dos poderes publicos.⁶¹

Também continuam as críticas às “defeituosas reposições de calçamentos no perímetro central”:

É preciso ser cego, ou possuir muito boa vontade para não enxergar o estado lastimavel das ruas centraes revolvidas, enlameadas, com os calçamentos destruidos e os paralelepipedos amontoados a granél, interceptando o transito publico; e isto há mezes sem que ninguem obrigue a Companhia a concluir os serviços, com ausencia de fiscalisação, em perfeita anarchia, sem uma única providencia que revéle existencia de uma administração no municipio.⁶²

Essas questões do cotidiano urbano estão revestidas pelas especificidades das relações sócio-culturais presentes na Campinas do início do século XX, possuem uma coloração local. Mas, as diversas formas de transtornos e incômodos causados aos moradores por modificações na paisagem urbana são tema presente de várias cidades brasileiras do início do século XX ou das duas primeiras décadas do século.

A cidade de São Paulo, por exemplo, na primeira década do século, está passando visivelmente por uma série de transformações em seu espaço urbano. Ruas têm seu traçado alterado ou são alargadas; casas e largos representativos de um período anterior, de feição mais colonial, são demolidos para dar lugar a construções de novo padrão arquitetônico que vão compor o cenário da São Paulo moderna e progressista que se deseja projetar. Viajantes, memorialistas, que passam por São Paulo entre fins do século XIX e começo do XX, produzem relatos entusiasmados das transformações, da modernização por que passa a cidade. Esse trecho do relato, por volta de 1910, do italiano Nicolau Fanuele expressa de modo exemplar essas impressões:

⁶¹Jornal Diário do Povo, 11/10/1912.

⁶²Jornal Diário do Povo, 15/10/1912.

Hoje São Paulo está completamente transformada; a antiga povoação desapareceu de todo, substituída por outra, magnífica e moderna.

A impressão que se recebe, ao chegar a São Paulo, é estupenda: por toda parte vêem-se ruas arborizadas, passeios, parques, jardins bem conservados, onde as crianças brincam alegremente sob a vigilância das pagens.

(...) São Paulo, como todas as grandes cidades, é provida das mais modernas comodidades: a canalização dos esgotos tornou a cidade salubérrima, o telégrafo e o telefone asseguram a rapidez das comunicações, a eletricidade é utilizada na iluminação e no serviço de bondes e das fábricas, sendo fornecida pela empresa canadense Light & Power.

A água potável é abundantemente fornecida pelos grandes reservatórios da Cantareira e Canguaçu. As numerosas e regulares linhas de bondes, por meio dos quais os moradores podem se transportar, rapidamente, de um ponto a outro da cidade, os automóveis que percorrem em todos os sentidos, tudo isto, em suma, que representa atividade, movimento e ruído, dá a São Paulo a feição de uma grande cidade moderna.⁶³

As transformações ocorridas na cidade, com seu repertório variado de transtornos, incômodos e impactos diversos, foram abordadas largamente pela linguagem humorística e caricata presente em publicações da época.⁶⁴ A Light em São Paulo foi um personagem constantemente abordado por essa produção humorística. Controlando o serviço de bondes elétricos, o fornecimento de energia elétrica e de água, era o “polvo canadense” a perturbar o cotidiano dos moradores paulistanos com as obras intermináveis nas ruas da cidade, devido à colocação de trilhos e instalação de fios e postes de luz. O volume de pó nas ruas, transformadas num incômodo e interminável canteiro de obras, foi objeto freqüente das abordagens de ilustrações caricatas da época. Analisando essas representações e pontuando a ironia e as referências críticas a esses dissabores, causados pelo processo acelerado de modernização urbana que então se vivia, Paula Ester Janovitch comenta:

Do pó das ruas, surgem as impossibilidades de se seguir a moda das estações tão divulgadas nas revistas ilustradas parisienses, a grande cidade luz. O cidadão, ao andar nas ruas de São Paulo, antes mesmo de ser visto usando seu novo traje de estação, inevitavelmente se sujava. A questão que perseguia a todos também vinha estampada nas caricaturas e pequenos textos piadas: como ser civilizado morando em São Paulo?⁶⁵

⁶³ Relato citado por CARVALHO, op. cit., p.20-21, extraído de SILVA, Ernani. **Memórias da cidade de São Paulo – depoimentos de moradores e visitantes/ 1553-1958**, p.156-157.

⁶⁴ A chamada crônica da cidade tratada na imprensa e nas revistas ilustradas da época destacavam problemas relacionados com o processo de modernização urbana que se vivia, e que incluíam os problemas com a instalação de fios elétricos, de trilhos, com o alargamento das ruas, com regras de trânsito, com a presença de imigrantes, com o jogo do bicho. Na produção humorística da época destaca-se o *Pirralho*, jornal humorístico paulistano de 1911. É interessante, a esse respeito, ver o trabalho de Paula E. JANOVITCH. **Preso por trocadilho: a imprensa de narrativa irreverente paulistana de 1900 a 1911**. Tese de doutorado: DH-USP, 2003. Além do *Pirralho*, a autora também aborda, entre outros, escritores humorísticos como Juó Bananere e Cornélio Pires, que através dos personagens criados expressam, ironicamente, críticas às diversas questões então colocadas por esse momento da história urbana de São Paulo.

⁶⁵ JANOVITCH, op. cit., p.4.

A existência de charges, piadas, tiradas curtas, versos na imprensa a respeito do incômodo causado pelo pó, é um indício sugestivo do nível de interferência nos padrões de bem estar que parcelas da população urbana, provavelmente, deviam ter. Esse pó não é percebido e sentido como natural ou habitual, é algo que perturba. Formas de reclamação que podem ser lidas como observações ou protesto indireto contra perturbações em estilos de vida já tradicionalmente assentados, contra a presença de outros personagens no espaço urbano que podem trazer novidades pelas quais se anseia, mas, também, um receio pelo que essas novidades podem instaurar na cotidianidade urbana. A análise do noticiário diário produzido pela imprensa paulistana, por exemplo, nos primeiros anos do século XX, conforme o estudo de Rogério de Carvalho, também permite que se apreenda, além do discurso laudatório da elite protagonista e beneficiária das transformações urbanas, outras “percepções sentidas pela população em sua relação com os novos mecanismos tecnológicos”.⁶⁶

E assim, quanto a Campinas, o comportamento da CCTLF continua a receber críticas de diversos sentidos. Continuam aquelas relativas à sua relação com a velha Cia. Campineira de Carris de Ferro. Nos cruzamentos com os trilhos da CCCF, a CCTLF,

se prevalecendo do apoio que a inercia administrativa lhe concede, cortou os trilhos da concorrente para não estragar os seus, dificultando a passagem dos bondes á tração animal, que são obrigados a fazer saltos, dando tremendos chóques nos passageiros, damnificando o material.⁶⁷

Esses atritos entre interesses políticos e econômicos diferentes, representados pelas duas companhias, permanecem até que os bondes puxados por burros sejam retirados definitivamente de circulação, em 1913, e a CCTLF encampe a velha Carris.⁶⁸

Em algumas situações, talvez por falta de mais graxa, os bondes, ao passarem em algumas ruas, produzem um ruído considerado desagradável por moradores. O jornal *Diário do Povo* não perde oportunidade de atacar mais uma vez a Companhia de bondes elétricos:

Os moradores da rua Augusto Cesar, esquina da rua General Osorio e circumvisinhanças, reclamam contra o barulho infernal que faz o bonde ao passar por aquelle trecho. A linha se acha completamente secca, não tendo a minima gotta de graxa; o bonde, ao transitar por alli esfrega as rodas de encontro aos trilhos, de sorte que dahi resulta um “guincho” demorado e muito intolerante.⁶⁹

⁶⁶ Rogério de Carvalho aprofunda esta discussão sobre o caso de São Paulo. Ele tem como um de seus objetivos principais recuperar o estranhamento inicial sentido pela população em seus primeiros contatos com as novidades tecnológicas que estão se fazendo presentes na cidade neste período. Ver CARVALHO, R. op. cit.

⁶⁷ Jornal *Diário do Povo*, 15/10/1912.

⁶⁸ Consta que os bondes a tração animal circularam pelas ruas até fins de 1913, quando então foram colocados num depósito próximo ao Gasômetro, à rua D. Libânia (STIEL, 1978, op. cit, p.237).

⁶⁹ Jornal *Diário do Povo*, 15/10/1912.

O articulista pede que a empresa tome providências, antes que a vizinhança comprasse “banha” para passar sobre os trilhos, já que a empresa não se importa se os seus bondes incomodam a população, “contanto que o “cobre” venha...”⁷⁰

Essa situação, provavelmente, teria sido alvo de inúmeros comentários e descontentamentos na cidade, recebendo tratamento destacado por parte da satírica seção *Estalos*, que aproveita a ocasião para dirigir “alfinetadas” extras à empresa de bondes:

Grita o povinho zangado
contra a egregia Companhia,
contra a enorme gritaria
do trilho, mal **engraxado**.

No entanto, sem mais ensaio,
do povo a reclamação
vae, sem resposta, ao balaio
no escritorio da Tração.
O prejuizo é mal notado
e nada estranho seria
si fosse o caso contado
d’algum’outra companhia.
Mas a “Tração,Luz e Força”
que tanta **graxa** possui
e em nada quase s’esforça
quando a **graxa** distribue!...
Pois vive sempre **engraxada**
de tantos **engraxadores**
que podia sem mais nada
evitar taes dissabores.
Não haveria impecilho
que a um **graxa** mandasse um dia
gastar a **graxa** no trilho
e... mais ninguem gritaria.

SA PINHO⁷¹

Provavelmente no mesmo dia, devido a uma possível repercussão do jornal, a CCTLF teria tomado as providências necessárias, o que resultaria, no dia seguinte, em novos versos satíricos:

A Companhia zangada
co’a nossa reclamação
deixou o trilho **engraxado**,
poz lhe **graxa** em profusão ...
Ante-hontem gritava tanto
que o povinho reclamou,
hoje passa como um santo:
- ninguem sabe que passou! ...
Agora o povo reclama,

⁷⁰ Jornal Diário do povo, 15/10/1912.

⁷¹ Jornal Diário do Povo, 15/10/1912.

da maciez, tudo pasma ...
na esquina o moleque exclama:
la vem o bonde-phantasma! ...
E á companhia, de novo,
que um pouco de **graxa** tire
reclama choroso o povo
com medo que o bonde vire.
SA PINHO⁷²

A brincadeira com os vários sentidos da palavra “graxa” age na configuração de uma crítica mais ácida à atuação da Companhia. As colocações recorrentes da CCTLF como uma entidade exploradora, sem escrúpulos, descuidada e descompromissada com o público, juntamente com reclamações frequentes de uma suposta falta de atuação e fiscalização por parte das autoridades municipais, sugerem algumas possibilidades de análise. O que estaria significando, naquele momento, a persistência de reclamações diante de uma empresa concessionária de serviços públicos e a insistente cobrança de uma suposta falta de atuação da prefeitura? Há interesses políticos e econômicos distintos, representados pelo jornal *Diário do Povo* e pela empresa em questão. Pela leitura de suas páginas, é possível depreender que o jornal, ligado ao vereador Álvaro Ribeiro, representa uma visão, neste momento, de maior receptividade aos empreendimentos locais, e de resistência a capitais externos ao município; aparenta, também, um posicionamento mais receptivo às atividades industriais e às questões relativas à melhoria das condições urbanas de bairros mais populares, como a Vila Industrial. No entanto, parece haver alguns elementos culturais a mais nestas rusgas, os quais gostaria de levantar como hipóteses. Talvez estejamos, também, diante de um certo tipo de tensão entre lógicas diferentes a sustentarem comportamentos e visões nesse momento. A atuação da Companhia pode estar sendo pautada por uma lógica mais impessoal, evidentemente correlacionada a seus interesses mais imediatos de lucratividade e eficiência, interesses esses que não necessariamente se coadunam com os interesses mais imediatos de moradores, no que respeita a conforto e comodidade, ao se locomoverem pelas ruas. Essas colocações ganham mais pertinência, principalmente, se atentarmos para a possível condição social de boa parte destes moradores que reclamam; certamente, não são reclamações provenientes de áreas mais periféricas da cidade; dado o itinerário das principais linhas de bonde, que percorrem as ruas do centro e dos bairros mais adjacentes a este centro, esse “povo” que reclama deve pertencer às classes médias urbanas e setores das classes dominantes locais, leitores de jornais e usuários de seus serviços. Reclamações

⁷² Jornal Diário do Povo, 16/10/1912.

constantes, talvez, sejam indícios de resistências de um padrão de comportamento, mais afeito a conseguir ser escutado e atendido pelos poderes públicos do município, a um outro padrão de comportamento pautado, sobretudo, por uma racionalidade técnica, permeada por interesses que associam, estreitamente, critérios de rentabilidade econômica e prazos; uma lógica mais impessoal, mais distante de interesses particulares locais, estaria presente nessa reorganização do espaço urbano; e, mais do que presente, constituindo-se numa ameaça de vir a predominar. Setores urbanos mais privilegiados também têm suas sensibilidades sendo incomodadas e reeducadas por essa modernidade que desejam.

Quero ressaltar, também, a presença do humor nas situações evocadas. A linguagem humorística presente em publicações da época, em grande parte das vezes, aponta para a existência de dissonâncias, de resistências, no interior das relações sociais, em relação aos aspectos preponderantes dos projetos de modernização em curso. Rompem com a ilusão de um possível consenso. Insinuem a presença de vozes outras a contracenar. A quebra de comportamentos previsíveis, a explicitação daquilo que habitualmente fica na sombra, invisível, a crítica satírica a comportamentos oportunistas, bajuladores, que se desenrolam nos bastidores das relações de poder locais provocam o riso, dado que subvertem e desmascaram aspectos da ordem social dominante. O riso aparece, então, como indício de resistência, de discordância.⁷³

No entanto, a cidade está se modernizando, e a leitura da imprensa indica que, pelo menos, a parcela leitora da população urbana mostra-se visivelmente satisfeita com o “melhoramento” proporcionado pela instalação dos bondes elétricos. Porém, as ruas se tornaram mais perigosas, mais inseguras. Um automóvel grande da CCTLF, empregado no assentamento de fios, teria se tornado o “flagelo dos pobres cães”, recebendo o apelido de “mata-cachorro”.⁷⁴ Meninos desavisados correm o risco de se machucarem seriamente com uma brincadeira que fazem, à noite, com um “trolley”, deixado sobre os trilhos dos bondes pelos trabalhadores da CCTLF na Avenida Andrade Neves: “ante-hontem, às 9 horas da noite, vinte e tantos meninos ocupavam-se no mister de rebocar o trolley até as proximidades da MacHardy e depois a descer nelle n’uma vertiginosa carreira”.⁷⁵

⁷³ Ver, a esse respeito, o trabalho de SALIBA, Elias Thomé. **Raízes do riso: a representação humorística na história brasileira: da Belle Époque aos primeiros tempos do rádio**. SP: Companhia das Letras, 2002.

⁷⁴ Jornal Diário do Povo, 17/05/1912.

⁷⁵ Jornal Diário do Povo, 17/05/1912.

São inúmeras as notícias relativas ao “Perigo Verde” – referência ao bonde elétrico – nas páginas do jornal *Diário do Povo*. São constantes relatos minuciosos de “desastres” cotidianos envolvendo a presença do bonde.

Através destes relatos, surpreendemos cenas cotidianas, personagens que povoam as ruas do centro; flagramos momentos iniciais destas tensões entre a novidade e o já estabelecido, tensões de um momento de transição da vida urbana que, ao mesmo tempo, parece encantar e atemorizar seus moradores.

Os bondes elétricos convivem ainda por um tempo com os bondes a burro – como já foi destacado - e com outros veículos puxados por animais. Transitam pelas ruas carrocinhas de limpeza pública, carros da Comissão Sanitária, tálburis usados como carros de praça, carrinhos de verdura, carroças de entrega de mercadorias a domicílio, carroças de padeiro. Também estão circulando pelas ruas da cidade ciclistas, um “sport em moda” e os primeiros automóveis, provocando, ao mesmo tempo, admiração e espanto pela sua presença.

Os moradores da época parecem ter a sensação de um trânsito movimentado. Mesmo num dia mais calmo como um domingo, explicita-se a percepção de um movimento mais intenso, em que os sons das ruas contribuem para um colorido mais forte:

“... e desde cedo ouvia-se o fonfonar de automóveis, o tilintar de guizos de animais de carros que subiam e desciam as ruas, cruzando-se em varias direcções; ouvia-se o tan-tan dos electricos, via-se o bulicio nas praças, havia em toda a parte o rumor expansivo dos dias consagrados ao descanso dominical.”⁷⁶

A imagem do bonde como equipamento urbano moderno e desejável convive com a imagem de perigo – o “perigo verde” – sinal de inquietude e preocupação para pais, condutores de outros veículos de tração animal, para transeuntes em geral. As ruas deixaram de ser tranquilas, agora oferecem mais riscos. A popular seção *Estalos do Diário do Povo*, já citada, expressa essa inquietação e essa possível sensação de fragilidade, sentida por muitos moradores. Com o título exatamente de *Perigo Verde*, publica essas quadrinhas:

A morte torna-se verde
O verde tudo povoa;
Quem não tem medo se perde
E morre sosinho atôa ...

Por isso quem sae á rua
Pensando no seu futuro,
É bom garantir a sua

⁷⁶ Jornal Diário do Povo, 08/07/1912.

Vidinha, pondo-a em seguro.

E quem cansado da vida
Quizer por ponto na sua
É despedir da “querida”
E dar um pulo na rua.

SA PINHO ⁷⁷

O noticiário diário colabora também para a produção da sensação de bastar dar “um pulo na rua” para correr o risco de ter a vida encerrada; é farto em relatos de choques, encontros entre bondes elétricos e bondes a burro, entre os elétricos e os tálburis e carroças de todo o tipo, principalmente nas esquinas e cruzamentos da cidade; também são inúmeros os casos de incidentes variados, com ferimentos leves, atropelamentos sem maiores consequências e alguns casos mais trágicos com vítimas fatais.

Na linha do Guanabara, nas proximidades de uma curva, numa tarde de setembro, um bonde elétrico, ao parar bruscamente, é alcançado por outro que não parou a tempo, produzindo um “choque violento”, causando pânico entre os passageiros, com uma “senhorita cuspidora fora do veículo”. ⁷⁸

Um elétrico da Vila Industrial, num cruzamento de ruas, encontrou-se com um tálburi, “entrando o varal e a cabeça do cavallo” dentro do bonde, quase atingindo um senhor que estava sentado no banco com uma criança ao colo. Dessa forma, “convém procurar não sentar-se na beira dos bancos, pois além de estar a gente sujeita a ficar espetada, ainda póde cair, como aconteceu na linha do Guanabara, a uma senhora que trazia nos braços uma criancinha”. ⁷⁹

Mesmo não havendo encontros, os bondes oferecem perigos, como a um certo cobrador de passagens que, numa dada altura da Rua Cônego Cipião, teria ido “de encontro a um dos postes que supportam os fios conductores da energia elétrica”, sofrendo várias contusões pelo corpo. ⁸⁰ Também oferecem perigo por excesso de lotação, conforme reclamação chegada à redação do jornal, a respeito de bonde da linha do Fundão, “tão lotado que seria quase impossível uma senhora ou criança viajar naquele veículo sem o risco de ser asfiziada”. ⁸¹

O excesso de lotação teria provocado outro “lamentável desastre”, pois teriam sido improvisados, por ocasião de Finados, “bondes gradeados de finas ripas”, não oferecendo

⁷⁷ Jornal Diário do Povo, 05/09/1912.

⁷⁸ Jornal Diário do Povo, 08/09/1912.

⁷⁹ Jornal Diário do Povo, 09/09/1912.

⁸⁰ Jornal Diário do Povo, 22/10/1912.

⁸¹ Jornal Diário do Povo, 23/10/1912.

resistência aos passageiros “que se aglomeravam em número de 80 a 90 em cada carro”; “num dos bondes, numa curva, arrebentou o gradil de ripas caindo umas 12 pessoas por terra”.⁸²

Os encontros com tilburis e carroças se sucedem, a grande maioria sem ferimentos graves ou fatais para as pessoas envolvidas. Há inúmeros relatos destas situações, na imprensa pesquisada, durante o ano de 1912 em Campinas. Por exemplo, numa certa manhã, logo às 7 horas, um bonde elétrico se choca com um carrinho de pão da padaria Hespanhola, na Rua Barão de Jaguará,⁸³ ou na esquina da General Osório com Senador Saraiva, vai de encontro a um carrinho de verduras; ou, ainda, na esquina da Gal. Osório com Irmã Serafina, o bonde 7 da linha do Frontão atropela um trole que conduzia uma família, ficando os animais caídos no limpatrielhos do bonde elétrico.⁸⁴

Essas cenas envolvendo os elétricos convivem com situações de incidentes protagonizados também pelos bondes a tração animal que, ainda, insistem em manter sua presença nas ruas da cidade. Assim, temos notícia de que o bonde a tração animal nº 3, quando “descia vertiginosamente” a rua Andrade Neves, atropela a menina Jacy, de 2 anos, salva “por um milagre”, sendo retirada debaixo do bonde “apenas com escoriações no rosto, escapando milagrosamente de uma morte certa”.⁸⁵ Também teve sorte um menor que tentou tomar o bonde andando e “errando o pulo, escorregou do estribo para baixo da roda, ficando com um pé entalado”; apesar do cocheiro ter parado o bonde imediatamente, atendendo ao alarme, “o menor ficou com os dedos do pé amassados”, sendo socorrido pelo condutor e por bombeiros.⁸⁶

Ocorrem também imprevistos que atemorizam os transeuntes, como o caso do bonde 14 que, ao fazer uma volta à rua Francisco Glicério, disparou, não podendo ser seguro pelo condutor; indo de encontro a outro bonde que esperava no largo do Rosário, “o condutor poz os animaes sobre o passeio e fazendo um violento esforço fel-o parar”.⁸⁷ Ou, então, é o caso de uma carroça subir em disparada pela Andrade Neves, chocando-se com “violência” com um bonde que descia para a Maternidade e que teve um dos bancos quebrados pelo choque.⁸⁸ Apuro semelhante se deu com um cabriolé que “ficou com o eixo totalmente torcido” ao chocar-se com

⁸² Jornal Diário do Povo, 04/11/1912.

⁸³ Jornal Diário do Povo, 25/09/1912.

⁸⁴ Jornal Diário do Povo, 29/08/1912.

⁸⁵ Jornal Diário do Povo, 01/04/1912.

⁸⁶ Jornal Diário do Povo, 12/04/1912.

⁸⁷ Jornal Diário do Povo, 24/04/1912.

⁸⁸ Jornal Diário do Povo, 16/05/1912.

o bonde 2 na rua Barão de Jaguará, pois o animal do cabriolé havia cismado de parar sobre os trilhos da rua; “os condutores do cabriolé salvaram-se, pulando a tempo”.⁸⁹

Não foi sem dificuldades ou incidentes, portanto, a convivência entre os bondes elétricos e os animais. Vejamos o caso de um leiteiro, o sr. Antonio Araújo, que teria deixado sua carrocinha diante de uma casa na rua Gal. Osório, sob a vigilância de um pedreiro que por ali trabalhava; no entanto, com a aproximação de um bonde elétrico, o animal se assustou, “saindo em disparada pela rua abaixo”; um guarda cívico, “depois de muito correr” conseguiu detê-lo.⁹⁰ A esta cena, talvez divertida a nossos olhos de hoje, acrescenta-se outra em que um bonde a tração animal “deu de encontro com um bonde elétrico de carga, ficando feridos os animais”, merecendo da imprensa, que deu a notícia com o irônico título de “*Bonde Mau*”, o comentário jocoso de que “os electricos não gostam de cavallos”.⁹¹

E assim sucedem-se, dia a dia, cenas de descarrilamento de bondes elétricos e de bondes a tração animal; encontros de bondes com inúmeras carrocinhas e tilburis pelas esquinas das ruas; alguns atropelamentos como o da “negra” Eva da Conceição que teve ferimentos no rosto, no joelho e contusões pelo corpo quando atravessava a Gal. Osório,⁹² ou o do ciclista José de Oliveira Santos que ganhou ferimentos no rosto após se chocar com o bonde elétrico 13.⁹³ Aqui é importante destacar o modo do jornal se referir a Eva como a “negra Eva” e ao José como um ciclista. Se José era um ciclista, quem era Eva? Por que a necessidade de qualificá-la como negra? Os fios da discriminação e do preconceito, que atravessam a rede de relações sociais da sociedade campineira de expressivo passado escravista, deixam-se entrever através desta notícia.⁹⁴

Chama a atenção, no noticiário a respeito dos vários tipos de desastres que envolvem os bondes, o tom dramático da maioria das descrições, mesmo quando, em boa parte dos casos, não ocorrem mais do que sustos ou ferimentos leves. São indícios possíveis da carga de pressão emocional que deve estar incidindo sobre os habitantes da cidade, nesses momentos de convivência inicial com as inovações tecnológicas. Principalmente quando se trata de crianças, o

⁸⁹ Jornal Diário do Povo, 02/05/1912.

⁹⁰ Jornal Diário do Povo, 09/07/1912.

⁹¹ Jornal Diário do Povo, 10/07/1912.

⁹² Jornal Diário do Povo, 06/09/1912.

⁹³ Jornal Diário do Povo, 11/07/1912.

⁹⁴ Note-se que também é recorrente nas páginas do jornal, em pequenas notícias de brigas de ruas, a referência explícita à cor da pele, indicando ao leitor quem eram os participantes “negros” ou “pardos”.

aspecto trágico do acidente recebe um tratamento especial. Atentemos para a seguinte manchete de uma notícia encontrada no jornal *Diário do Povo*:

“Perigo Verde
Criança apanhada por um bonde. – O motorneiro salva-a da morte. – De quem é a culpa?”

A notícia assim se inicia:

Si os sabios designios da Providencia, não se tivessem manifestado hontem em favor da innocencia, teriam hoje os noticiaristas das folhas locais, que registrar a primeira morte occorrida nos “rails” dos electricos da Tracção, Luz e Força”.⁹⁵

Margarida Faria, casada com o marceneiro Paschoal Faria, residentes à rua Barreto Leme, teria saído por volta das 8 horas da manhã, deixando em casa a filha Amélia, “uma encantadora criança de 4 annos de idade, que tem a innocencia a illuminar-lhe o rosto angelical e a imprevidencia propria da sua idade, como guia de seus actos”. A criança, vendo-se sozinha, tentou provavelmente ir atrás da mãe e saiu de casa, correndo e tentando atravessar a avenida Andrade Neves, no momento em que vinha vindo “em veloz carreira” o bonde 1 vindo do Hipódromo. O motorneiro teria parado o bonde, sendo a menina retirada dos trilhos. No entanto, com o bonde novamente em movimento, a criança corre e é apanhada no limpa-trilhos, sendo arrastada. “Foi um momento horroroso e todos suppunham a menor morta já, quando o motorneiro, com muita actividade pára o vehiculo, sendo a criança conduzida para a residencia de seus paes, com escoriações pelo corpo”. A noticia termina chamando a atenção dos pais em geral, pois as ruas são “muito trafegadas”, “há grande movimento de vehiculos e muito transito”.⁹⁶

O perigo da velocidade atemoriza e cresce, claramente, quando a situação se encaminha para uma tragédia explícita. É o caso de uma notícia sobre uma “criança horripelmente esmagada” por um bonde elétrico, um ‘bonde assassino’. Vale a pena reproduzir boa parte dela, prestando atenção à descrição minuciosa da tragédia, ressaltando seu caráter grotesco:

Hontem, á tarde, com a rapidez de um raio, correu pela cidade que um bonde havia apanhado em Villa Industrial uma creança. Immediatamente puzemo-nos em campo, destacando um dos nossos auxiliares para o local do desastre.

Proximo á curva que os trilhos da C.C.Tracção, Luz e Força fazem para tomar rumo do Fundão, na avenida João Jorge, estacionavam, proximos a um lago de sangue, onde se viam detricos de ossos e carne humana, innumerous populares que, calorosamente, discutiam o accidente havido.

⁹⁵ Jornal Diário do Povo, 20/10/1912.

⁹⁶ Jornal Diário do Povo, 20/10/1912.

Os commentarios muito desencontrados, porém accusatorios ao motorneiro que guiava o bonde, mostravam a indignação de que se viam possuidos os assistentes casuaes do horripilante espectáculo que, por muito tempo, certamente, perdurará no espirito dos que o presenciaram.

No predio numero 35 então a aglomeração era maior. Grupos de homens, mulheres e creanças, pezarosos, com os olhos razos de pranto, delle sahiam, emquanto no interior, vagamente, entre o murmurio doloroso de prantos e lamentações, vinham os gemidos cruciantes de quem soffre horrivelmente.

Entramos. No collo de uma senhora, de nacionalidade italiana, uma linda creança, robusta, de 2 annos de idade, quedava-se, inerte, tendo ás vezes movimentações dolorosas, envolta num lençol rubro pelo muito sangue que perdera.

Indagando então aqui e acolá chegámos á conclusão do que houvera: Natale, assim se chamava a infeliz creança, brincava com outros menores, em frente ao predio de residencia de seus paes, ás 6 ½ da tarde, quando, em dado momento, viu fazer a curva que entra na avenida João Jorge e da qual se achava distante uns 40 metros, o bonde 13, guiado pelo motorneiro de chapa numero 51, José Mendes, que se dirigia para a cidade.

Immediatamente, movido desse temor proprio da infancia, quis correr e, ao atravessar o trilho, foi apanhado pelo vehiculo, que vinha sem “salva-vidas”, sendo arrastado debaixo das rodas uns 3 a 4 metros.

Parado o vehiculo foi retirado o pequeno com a perna direita cortada na região illiaca, apenas presa ao tronco por um pedaço de carne e pelle, com o braço direito horrivelmente mutilado e tendo contusões pelo corpo todo, sendo levado á casa de seu pae, sr. Liberato Frazzato, negociante naquelle prospero bairro.(...)

Ao ser collocado sobre uma mesa o pequeno, este com um tom de voz capaz de mover o mais empedernido coração, voltando do torpor em que se achava, disse ao pae “que a perna estava cahindo” e pediu-lhe que a segurasse.

Sendo impossivel se fazer ali os curativos de que necessitava o menor, o dr. Guedes aconselhou a sua remoção para a Santa Casa onde deveria ser feita immediata amputação da perna. (...)Aprestavam-se então [os médicos] para ella [a operação], quando ás 9 horas o desventurado pequeno falleceu, depois de horriveis soffrimentos. O corpo da pequenina victima foi transportado para a casa de sua familia de onde será levado para o cemiterio municipal.⁹⁷

O jornal termina o relato apresentando seus pêsames à familia, depois de informar que o motorneiro foi preso e que o delegado de polícia abriu inquérito para apurar responsabilidades.

Abuso sensacionalista da reportagem? Parece que não. Há uma forte carga emocional nas palavras e expressões utilizadas nesta descrição permeada por um misto de perplexidade, compaixão, indignação. “Detrictos de ossos e carne humana”, “horripilante espectáculo”, “gemidos cruciantes”, são expressões fortes que procuram dar conta ao leitor dos “horríveis soffrimentos” da “pequenina victima”, uma linda criança robusta de 2 anos, que teve a perna direita “apenas presa ao tronco por um pedaço de carne e pelle” e também o braço direito “horrivelmente mutilado”. O tom de voz da criança “capaz de mover o mais empedernido coração” torna jornalistas e leitores cúmplices e solidários na recepção desse choque emocional causado pela presença deste perigoso maquinismo. Os habitantes dessa cidade, se por um lado

⁹⁷ Jornal Diário do Povo, 15/11/1912.

sentem-se seduzidos, sem dúvida, por essas novidades tecnológicas, por outro, são habitantes bastante sobressaltados ...

O bonde paulistano da Light também foi frequentemente representado na imprensa como vilão das mazelas urbanas. Na produção caricata e humorística do período sobram críticas a condutores que não conseguem controlar os carros e provocam acidentes. Atropelamentos são também temas recorrentes; as ruas, antes tranquilas, tornaram-se perigosas, sobretudo para as crianças que tinham o hábito de brincarem pelas ruas da cidade. Quedas dos bondes porque se dependurou nos estribos ou porque se pulou do bonde em movimento, fazem parte das denúncias dos perigos dessa cidade moderna. De acordo com João Eduardo Vilhena “não é difícil encontrar em muitas charges do período os bondes da Light fundidos com crocodilos e demais monstros enormes e ameaçadores, parecendo sedentos pelos cidadãos em fuga...”⁹⁸

Ruas mais perigosas em São Paulo, em Campinas, mas também no Rio de Janeiro, e em São Carlos, Sorocaba, Ribeirão Preto, em Recife, Porto Alegre ... A alteração de referenciais de velocidade está em pauta. Os perigos da rua exigem uma reeducação dos sentidos do habitante das cidades.

Ritmos diversos atravessando os trilhos dos bondes

Circular de bonde por esta cidade possibilitaria a visualização de quais outras cenas urbanas, além dos inúmeros acidentes envolvendo os bondes? O que poderia ser apreendido do viver em Campinas em 1912? Poderíamos tentar um passeio imaginário pelas ruas da cidade ao longo deste ano. Buscar flagrar cenas cotidianas, comportamentos e, sobretudo, imagens construídas sobre a cidade e que circulam pela parcela letrada da população, constituindo-se como os traços predominantes do imaginário social daquele momento.

Passando pelo ponto dos bondes no Largo do Rosário, nas proximidades da Casa Mascotte, encontraríamos sempre estudantes e jovens fazendo “ponto de palestra” no local, “para gosarem do bello movimento noturno do centro da cidade”.⁹⁹ Às vezes, uma certa algazarra e um vozerio mais alto dos estudantes suscitam protestos em jornais locais.

⁹⁸ VILHENA, João Eduardo C. “Paulicéia de Bengala: charges e a urbanização de São Paulo no início do século XX. In: **Anais do XVII Encontro Regional de História – O lugar da História**. ANPUH/SP- UNICAMP. Campinas, setembro de 2004. Cd-rom. 2004, p.3.

⁹⁹ Jornal Diário do Povo, 20/04/1912.

Também nos depararíamos, diversas vezes, com um “verdadeiro batalhão de cyclistas”, alguns aprendizes, outros veteranos, tomados da “vertigem da velocidade”,¹⁰⁰ provocando não raramente casos de atropelamentos, como o que teria ocorrido com “um filhinho do sr. Damasceno Magalhães, (...) vítima do popular sport tão em moda em Campinas”.¹⁰¹ Na praça Bento Quirino, no centro da cidade, ponto de encontro predileto de ciclistas que “ali exibem suas habilidades”, muitas vezes, assiste-se a acidentes entre eles, durante as “evoluções caprichosas” realizadas por alguns desses “apaixonados pela bicyclette”.¹⁰² Além do centro, moradores da Villa Industrial reclamam de abusos dos ciclistas, que costumam fazer exercícios por cima dos passeios, “correndo assim os transeuntes graves perigos”. Teria sido o caso de uma família atropelada por oito ciclistas que em “vertiginosa carreira desciam pelo passeio da avenida Francisco Teodoro”.¹⁰³

A popularidade da bicicleta chega ao policiamento que, a partir de maio de 1912, conta com seis bicicletas que chegaram de São Paulo, para que o policiamento noturno da cidade possa ser feito com mais rapidez.¹⁰⁴ Campeonatos entre bicicletas e motocicletas também podem ser apreciados no Hipódromo Campineiro.¹⁰⁵

Antes mesmo da inauguração dos bondes elétricos, as ruas da cidade já são atravessadas por automóveis. Vários incidentes entre automóveis, e entre automóveis e bondes, são notícia nas páginas dos jornais.

Assim, num passeio possível pela cidade, nos depararíamos com alguns desses incidentes. Na rua Dr. Quirino, ao se desviar de um bonde, um automóvel foi de encontro a um poste da iluminação pública, ficando bastante danificado.¹⁰⁶ Na rua Barão de Jaguará, quase foi possível presenciar um encontro perigoso na esquina com a rua Dr. Quirino, entre o “automóvel n.19 (branco)” e o “n.3 (vermelho)”, felizmente evitado pela hábil manobra de um “chauffeur”, que “atirou sua machina para cima da calçada”, causando grande susto aos passageiros.¹⁰⁷ Também poderíamos assistir a um “choque” causado pelo automóvel n.11 contra uma carrocinha de mão com bebidas, entre as ruas Francisco Glicério e Treze de Maio, no que resultou as “garrafas

¹⁰⁰ Jornal Diário do Povo, 28/01/1912.

¹⁰¹ Jornal Diário do Povo, 09/02/1912.

¹⁰² Jornal Diário do Povo, 11/12/1912.

¹⁰³ Jornal Diário do Povo, 04/04/1912.

¹⁰⁴ Jornal Diário do Povo, 16/05/1912.

¹⁰⁵ Jornal Diário do Povo, 07/09/1912.

¹⁰⁶ Jornal Diário do Povo, 13/02/1912.

¹⁰⁷ Jornal Diário do Povo, 04/04/1912.

atiradas quebrarem-se sobre o calçamento das ruas”.¹⁰⁸ Ou, então, na praça Floriano Peixoto, em frente à Estação, assistir ao atropelamento de um desconhecido, atirado “violentamente ao solo” pelo automóvel n.5, sendo a “primeira vítima”, com diversos ferimentos, da “atitude desrespeitosa e abusiva dos chauffeurs que atravessam a cidade em vertiginosas carreiras”. O acontecido merece a primeira página do jornal que, indignadamente, comenta e adverte:

Até agora eram pobres cães inofensivos as vítimas dessas correrias inqualificáveis; mas, hontem iniciou-se o attentado contra a vida dos cidadãos e o publico campineiro prepare-se para assistir a carnificina, ao assassínio porque outros qualificativos não se póde dar a essas correrias de automóveis, que se transformaram em verdadeiros vehiculos phantasmas ameaçando a tranquillidade publica e a vida dos transeuntes.¹⁰⁹

Note-se o tom duro do comentário, proporcional à possível sensação de grande perigo representado pelos automóveis, um perigo ainda da ordem do inusitado. A alteração dos padrões de velocidade, representados pelos bondes elétricos e pelos automóveis, parece efetivamente representar um desconforto para os moradores.

Apesar das constantes advertências da imprensa, continua sendo possível presenciar “vertiginosas carreiras” de automóveis pelas ruas da cidade, como as do “incorrigível auto n.7” , mais conhecido por “automóvel maluco”, já denunciado por colidir com o automóvel n. 4¹¹⁰ ou por, “correndo desesperadamente” em torno da praça Bento Quirino, ir de encontro a uma bicicleta conduzida por um menor, deixando-a “em pedaços”.¹¹¹ De qualquer modo, são inúmeras as queixas e reclamações que se fazem aos jornais contra “a velocidade descomedida dos automóveis pelas ruas da cidade, principalmente às horas vespertinas e alta noite”.¹¹²

Todavia, embora recriminados, os automóveis são objeto de admiração.

Folheando o jornal *Diário do Povo*, que inicia sua publicação diária em janeiro de 1912, encontramos numa matéria de 28 de janeiro deste ano, *A Cidade*, em primeira página:

Campinas vem, paulatinamente, apossando-se de todas as conquistas do modernismo, desse “chic” da civilização intensa que faz o encanto das grandes cidades.

(...) Tudo o que se traduz em commodidade e conforto, conquistados pela moderna civilização, ella o possui em alto grau.

¹⁰⁸ Jornal Diário do Povo, 19/05/1912.

¹⁰⁹ Jornal Diário do Povo, 31/05/1912.

¹¹⁰ Jornal Diário do Povo, 18/06/1912.

¹¹¹ Jornal Diário do Povo, 14/08/1912.

¹¹² Jornal Diário do Povo, 28/11/1912.

Ora, o que seria esse “chic” da civilização em Campinas e que a faz parecida com as grandes cidades nesse momento? E mais, cabe lançar a pergunta e deixá-la, por enquanto, no ar: e todos os moradores da cidade teriam acesso, “em alto grau”, à comodidade e ao conforto?

A matéria destaca o “não pequeno número” de automóveis que “emprestam excepcional cunho de elegância e de animação às nossas ruas”, automóveis “velozes” que dão um “raro tom de elegância ao nosso viver pacato”, propiciando que se desenvolva entre os campineiros “o gosto por esse fidalgo ‘sport’ que empolga, em pleno apogêo, todos os mais cultos centros do velho mundo”. No entanto, causa preocupação a velocidade “de causar vertigem, de que são dotadas algumas dessas machinas”; o percurso bastante conhecido na cidade, do Jardim Público ao Largo do Rosário, seria feito por estes automóveis “no curto lapso de alguns segundos apenas”, o que fariam “despenhando-se pela ladeira da rua General Ozório abaixo”; na “vertigem da carreira”, esses motoristas se esqueceriam “de que nada menos de seis ruas, de volumoso transito, cortam a improvisada pista...” Nesse sentido, é bem visto pela imprensa da cidade o anúncio de que a Prefeitura estaria elaborando um projeto de regulamentação para os automóveis na cidade.

A admiração pelos automóveis, esses “explendidos vehiculos”, alimenta reclamações contra o estado de ruas e estradas próximas, pois “todas as cidades modernas procuram adaptar suas estradas e ruas para o percurso dos automóveis, nivelando-as e asphaltando-as”;¹¹³ é urgente melhorar o estado de estradas urbanas e suburbanas, para ligar os arrabaldes ao centro, “desenvolvendo o gosto automobilístico”.¹¹⁴ E assim, o avanço do automóvel no espaço urbano é regularmente notícia destacada. A montagem de uma “garage” em maio de 1912 na rua da Conceição, anunciada como “mais um melhoramento”, disporá de “todos os aperfeiçoamentos modernos para concertos, limpeza e conservação de automóveis”. Conforme esclarece a notícia, “o fim principal do novo estabelecimento é a importação de automóveis modernos e a sua venda por preços vantajosos, a prazos longos e em prestações, facultando a guarda e conservação por módico aluguel, desenvolvendo o gosto pelo automobilismo em nosso município...”¹¹⁵

Outras “garages” estabelecidas este ano podem ser utilizadas pela restrita parcela da população com poder aquisitivo suficiente para comprar ou alugar os elegantes automóveis anunciados. É o caso da *Garage Campineira*, à rua Bernardino de Campos, que espera chamados

¹¹³ Jornal Diário do Povo, 27/04/1912.

¹¹⁴ Jornal Diário do Povo, 26/04/1912.

¹¹⁵ Jornal Diário do Povo, 08/05/1912.

para seus “dous esplendidos e superiores automóveis Fiat e Bianchi”¹¹⁶ ou da *Alda Garage*, à rua Treze de Maio, que anuncia a partir de agosto a estréia de “um superior ‘landeau’ na praça aos preços de costume”.¹¹⁷ Novos automóveis que chegam à cidade adquiridos pelas “garage” ou por particulares, são objeto de notícia, como a “nova machina” de propriedade dos senhores Costa e Torre, “uma das mais elegantes da cidade, sendo da Fábrica Bianchi e a única dessa marca existente no Brasil” e com a qual os jornalistas que com ela tiveram contato, ficaram “deveras encantados com a perfeição e solidez de seu maquinismo”.¹¹⁸ O tom de grande novidade e de situação ainda incomum com relação aos automóveis transparece na forma pela qual são relatados episódios como o de uma “excursão automobilística”, com destino a Cabras, realizada pelos senhores Antonio Albino, José Albino, Guilherme Muller, e José Ferreira de Godoy, saindo às 13 horas e regressando às 18 horas, “após uma viagem boa e divertida”, tendo passado por Joaquim Egídio e Arraial dos Sousas.¹¹⁹ Ou o caso de outra “excursão automobilística” mais longa, em que partiram da cidade, às 7h00 da manhã, quatro rapazes em um automóvel “Bellier”, de propriedade do senhor Olimpio Rodrigues, com destino a Araras, onde chegaram à noite e pernovernaram, “fazendo um feliz percurso”; no dia seguinte teriam saído às 8h30min., chegando a Campinas no final da tarde, sendo que “durante este trajecto automobilístico, em que nenhum incidente sobreveio, foram os excursionistas bem acolhidos nas localidades por onde passaram”; para esse sucesso teria concorrido o serviço “irreprehensível” do ‘chauffeur’ Moysés de Lima.¹²⁰

No entanto, embora sendo anunciadas novas possibilidades de vivência das relações entre tempo e espaço, o ritmo urbano preponderante não é ainda o do automóvel, mas sim o do bonde, que imprime seus compassos de tempo à dinâmica das relações sócio-culturais no espaço urbano. Portanto, continuemos com o que mais pode ser entrevisto da cidade através dos bondes neste momento.

Uma circulada pelas ruas centrais da cidade, não deixando de passar pela rua Barão de Jaguará (a antiga rua Direita), que continua sendo, até então, a rua mais sofisticada da cidade, nos permitiria observar a variedade de mercadorias à disposição de um público sempre entusiasmado

¹¹⁶ Jornal Diário do Povo, 21/06/1912.

¹¹⁷ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

¹¹⁸ V. mais exemplos a respeito nas edições do Jornal Diário do Povo de 25/06, 01/07, 02/07, 23/09/1912.

¹¹⁹ Convém observar que esta notícia é dada em primeira página do jornal, o que nos leva a pensar no caráter ainda inédito destas primeiras experiências de passeios de automóveis. Ver Diário do Povo, 07/10/1912. Sousas, Joaquim Egídio e Cabras são localidades muito próximas da cidade de Campinas, são distritos do município.

¹²⁰ Jornal Diário do Povo, 02/07/1912.

pelas novidades. Nesse sentido, estaríamos atentos a aspectos seletivos, priorizados pela mesma educação moderna dos sentidos.

À rua Treze de Maio, a Companhia América do Norte oferece gramofones e discos nacionais, além de italianos, espanhóis, alemães, franceses e ingleses; também abriu recentemente uma seção especial de reproduções de retratos pelo “systema América do Norte”, trabalhando a “photo-crayon, photo-oleographia, óleo, aquarella, pastel, etc”.¹²¹ Também se pode comprar gramofones importados e discos dos melhores fabricantes europeus, juntamente com perfumarias finas, artigos de eletricidade e de fotografia na Casa Neubern, à rua Barão de Jaguará, 58.¹²² Na mesma sofisticada Barão de Jaguará podemos passar pelo Café Americano, pela Alfaiataria De Lucca, com seus artigos ingleses e franceses, paletós em padrões modernos, de acordo com os últimos figurinos. Continuamos com a Casa Israel, para apreciar seus relógios de precisão Omega, merecedores de prêmios na Exposição Universal de Paris de 1900.¹²³ Muitas pessoas entram na casa de Antonio Andrade, agente das loterias federal e de São Paulo e também na Photographia Forster.¹²⁴ Na Colchoaria e Móveis de Manoel Francisco dos Santos, à rua Dr. Quirino, pode-se ter acesso à variedade de móveis e objetos apreciados pelo gosto da época, como camas de ferro, lavatórios de ferro e madeira, bacias e jarros, cadeiras austríacas, cadeiras de balanço, guarda-louça, guarda-comida, porta-chapéus, porta-toalhas, cantoneiras, mesas, espanadores, estantes para livros, porta-bibelots etc.¹²⁵ Na mesma rua Dr. Quirino, a grande loja Syria exhibe chapéus importados e grande variedade de tecidos, rendas, artigos de armarinho, roupas brancas, blusas, camisas de dormir entre outras peças. Mais à frente, a Nova Casa Franceza “La Mode Parisienne” atrai a freguesia com suas mercadorias finas vendidas a preços rebaixados.

Uma olhada pela Frutaria Ítalo-Brasileira, à rua da Conceição, em frente ao Rink, permite verificar o grande sortimento de doces e bombons finos recebidos da Casa Tolle de São Paulo.¹²⁶

No Largo da Catedral, a Casa Kauffmann, além dos tecidos e roupas finas que tradicionalmente vende, apresenta aos barbeiros a última novidade em cadeiras americanas para barbeiro, “de mola, encostos de porcellana para os braços, toda almofadada, molas simples e

¹²¹ Jornal Diário do Povo, 05/05/1912.

¹²² ALMANACH POPULAR DE CAMPINAS PARA O ANNO DE 1912

¹²³ Jornal Diário do Povo, 27/02/1912.

¹²⁴ Jornal Diário do Povo, 25/06/1912.

¹²⁵ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

¹²⁶ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

facílimas”.¹²⁷ O Salão Carneiro, de barbeiro, ali próximo à rua Treze de Maio, já possui essas cadeiras, além de “todos os utensílios modernos adoptados para bem servir a sua enorme freguezia”.¹²⁸

Além dessa possível circulação pelas casas comerciais, os bondes também levam aos cinemas, que mantêm sessões regulares. Pode-se assistir à *Odysea de Homero*, com 1500 metros em 2 partes no Cassino Carlos Gomes e também no Rink;¹²⁹ ou então, às sessões contínuas regularmente apresentadas no Carlos Gomes. O “film artístico” *Palavra de Honra*, com 1400 metros em 2 atos, pode ser apreciado em outra ocasião; vale dizer que as sessões do Cassino contam com a “orchestra como sempre correcta, executando números modernos de autores de nomeada”.¹³⁰ É possível utilizar os bondes para estar em dia com as programações diariamente anunciadas do cine Recreio e do cine Radium. Ou, então, optar por ir até o Teatro São Carlos assistir ao concerto do “notável pianista português Vianna da Mota”¹³¹ ou apreciar a Grande Companhia de Operetas de Ernesto Lahoz.¹³² O bonde também pode nos levar ao Circo Chileno, instalado à rua César Bierrenbach, esquina com o largo Carlos Gomes, com uma programação que “tem atraído numeroso publico para todas as apresentações”.¹³³ Não se pode esquecer a possibilidade de sempre ir ao Centro de Ciências, Letras e Artes (CCLA) para uma exposição de pinturas ou de esculturas, ou para um concerto de piano, para os saraus, ou mesmo para usufruir de sua biblioteca.

Podemos também perceber, neste suposto passeio pelas ruas da cidade, a permanência de situações que contradizem a imagem construída dessa “moderna urbs”. Situações que lembram que a cidade, em sua totalidade, não vive sob o impulso do ritmo urbano mais moderno, valorizado e divulgado nas páginas do *Diário do Povo*. O tom de censura a estas situações indica a preocupação com as manchas que elas podem produzir na imagem da cidade moderna. É possível nos depararmos, por exemplo, com “5 vacas, um bezerro e 2 cavallos encontrados em abandono pelas ruas”,¹³⁴ ou com “3 cabras”,¹³⁵ que serão apreendidos e recolhidos ao depósito municipal. Ou, então, toparemos na rua Regente Feijó com uma “tropa de animaes” que sobe a

¹²⁷ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

¹²⁸ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

¹²⁹ Jornal Diário do Povo, 27/01/1912.

¹³⁰ Jornal Diário do Povo, 14/08/1912.

¹³¹ Jornal Diário do Povo, 13/07/1912.

¹³² Jornal Diário do Povo, 09/09/1912.

¹³³ Jornal Diário do Povo, 30/06/1912.

¹³⁴ Jornal Diário do Povo, 04/04/1912.

¹³⁵ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

rua todas as tardes com “destino ao pasto”, causando “graves riscos” para crianças e transeuntes por andarem “em cima dos passeios”, conforme esclarecem as reclamações feitas aos fiscais.¹³⁶

Quem abandonou esses animais? Quem conduzia a tropa de animais? Outros sujeitos do espaço urbano insinuam sua presença, apesar do ocultamento efetuado pela linguagem do jornal. No entanto, sua invisibilidade não pode ser total. Sua presença constante nas ruas lembram que há mais áreas da cidade não percorridas pelos trilhos dos bondes, e desprovidas dos tão almejados “melhoramentos urbanos”.

Mendigos circulando pelas ruas incomodam os moradores das áreas mais urbanizadas. A visão liberal da importância moralizadora do trabalho funcional, eficiente, sistemático, sob controle, não abre espaço para a percepção da produção da marginalidade pela própria sociedade liberal. A visão do “triste e degradante espetáculo da mendicidade pública” inspira notas indignadas e críticas à tolerância das autoridades que “não procuram coibir a exploração” de um “nobre sentimento humano”; pede-se providências para “sanar esse mal, verdadeira chaga social”, pois os verdadeiros necessitados “são perfeitamente socorridos pelos estabelecimentos caritativos que existem em nossa cidade em grande numero, muito maior que em outras cidades mais populosas”.¹³⁷ A pobreza submissa e sob controle das elites locais dá a medida para a consideração do que seja a “verdadeira necessidade”. A filantropia se mostra, de certa forma, aliada à concepção do trabalhador disciplinado e politicamente dócil.

A prisão de indivíduos por mendigarem nas ruas,¹³⁸ bem como a reclusão em estabelecimentos caritativos, parece não ser suficiente para apaziguar o espírito de leitores incomodados. “Um saneamento moral nesta terra” é posto como uma questão urgente por um leitor indignado,¹³⁹ que não deseja que se aplique a Campinas a expressão “cidade rica de pobres”, que teria sido endereçada ao Rio de Janeiro pela revista *O Malho*. Este leitor, em sua carta indignada ao jornal desabafa:

será possível que numa cidade como esta, que prima, entre as congêneres, pela beleza, pelo asseio local, pelo ardor com que seus filhos conquistam os louros no trabalho, não possa um chefe de família arriscar um passo fora da casa, sem que seja seu lar ameaçado por uma cafila de vagabundos, que vestindo a nobre roupeta da pobreza, arrastam-se por essas ruas, invadindo portas, pulando janellas(!) onde sabem não existir quem lhes embargue os passos e saltando em frente a uma veneranda senhora ou uma delicada moça ou então de uma frágil criança a ameaçam e

¹³⁶ Jornal Diário do Povo, 02/05/1912.

¹³⁷ Jornal Diário do Povo, 13/05/1912.

¹³⁸ Jornal Diário do Povo, 18/07/1912.

¹³⁹ Jornal Diário do Povo, 19/09/1912.

exigem; assaltam e arrancam das suas mãos a esmola que desejam, como se fosse um dever alimentar o *vicio de ser pobre!*...¹⁴⁰

A visão de mendigos e de indivíduos supostamente desocupados incomoda os portadores da concepção da cidade em constante progresso, que consideram preciso tomar providências em relação a “vagabundos em grande numero”, que se reúnem, às noites, às portas dos armazéns da Companhia Paulista e ali passam a noite.¹⁴¹ É necessário, também, evitar o desembarque na Estação da Paulista de indivíduos “suspeitos, maltrapilhos e pestilentos”, que abusariam do espírito de caridade do povo campineiro e que “degradam a cidade e prejudicam forçosamente o seu bello progresso”.¹⁴² Reclama-se que os trens que chegam à cidade, “quase diariamente despejam essas fezes sociaes tão nocivas à moral publica e ao nosso progresso”.¹⁴³

Do mesmo modo, incomoda a “espantosa” afluência de moleques na Praça Visconde de Indaiatuba (Largo do Rosário), cometendo “estrepolias” e escandalizando “a moral publica” com palavrões.¹⁴⁴ É motivo para dar origem à coluna de primeira página o “grande numero de menores desocupados, alguns já adolescentes, mal educados, insolentes que perambulam pelas ruas e praças, noite e dia, verdadeira horda selvagem, desrespeitando a tudo e a todos, sem que ninguém os reprima ou procure ao menos admoestá-los”.¹⁴⁵ Considera-se lamentável que o comportamento destes garotos contraste “de modo frisante com o progresso, a cultura, a civilização desta cidade que tanto avanta em melhoramentos”.¹⁴⁶

Uma população pobre, fruto do progresso excludente, atravessa as ruas e praças da cidade e suscita a convicção da necessidade do controle. Nas concepções liberais dessa República conservadora e moderna, pobres que não estejam integrados de forma disciplinada ao sistema de trabalho são rapidamente associados à vadiagem e à vagabundagem.

A apreensão de animais e de inúmeros cães pelas ruas, noticiada com freqüência pela imprensa, as queixas recorrentes quanto a presença de mendigos, desocupados, menores pelas ruas da cidade, enquadram-se nas preocupações com a normatização do uso das ruas, com a disciplinarização do espaço público. Busca-se uma estética das ruas apropriada para compor a imagem de uma cidade saudável, limpa, moderna, polida. Uma educação política dos sentidos em

¹⁴⁰ Jornal Diário do Povo, 19/09/1912.

¹⁴¹ Jornal Diário do Povo, 14/08/1912.

¹⁴² Jornal Diário do Povo, 28/09/1912.

¹⁴³ Jornal Diário do Povo, 28/09/1912.

¹⁴⁴ Jornal Diário do Povo, 27/06/1912.

¹⁴⁵ Jornal Diário do Povo, 11/05/1912.

¹⁴⁶ Jornal Diário do Povo, 11/05/1912.

relação a essa urbanidade moderna é operada, também, pelos jornais, na medida em que, no processo de produção das informações veiculadas, comentam essas notícias de forma desqualificadora quanto aos sujeitos envolvidos.

E a procura pelos melhoramentos urbanos e pelo embelezamento das ruas constitui-se numa preocupação constante. É recebida com entusiasmo a notícia do calçamento da rua Barão de Jaguará por “asfalto”, pois assim “ficará a nossa principal via pública com uma bella apparencia reveladora do constante progresso de Campinas”.¹⁴⁷ A possibilidade aventada de um parque a ser montado no alto do bairro do Guanabara pela Cia. Antarctica, em terrenos que se valorizaram bastante, contribuindo para o “embelezamento” da cidade, “permite que se diga que Campinas progride”.¹⁴⁸

Em maio, um mês antes da inauguração oficial dos bondes elétricos, o jornal *Diário do Povo* assim se refere à cidade:

Pelo lado material, aqui tudo avança e se desenvolve – está installada a illumination electrica, e os bonds, em breve, terão também tração electrica, cortando as vias principaes; as edificações levantam-se, obedecendo ás exigências da architectura, modernas, de modelos de gosto; habitações aprazíveis, agradáveis, embelezando a cidade.(...) ¹⁴⁹

A parcialidade da visão do editorial do *Diário do Povo* é manifesta. Sabe-se que a iluminação elétrica se estende apenas a uma parte da cidade. Onde é que “tudo avança e se desenvolve”? O centro e bairros próximos são transformados na representação da totalidade da cidade, havendo um silêncio sobre o restante da área urbana, que assim, de maneira discreta, é excluído da possibilidade de também representar Campinas.

As atividades industriais, na ótica do jornal *Diário do Povo*, fazem parte da construção dessa cidade moderna e de seu embelezamento. É o caso da fábrica Companhia Calçados Campinas que, em menos de 3 meses, “fará fumar as suas enormes chaminés, dando mais intensidade à vida local, transformando o trecho da cidade, onde se vai instalar, contrastando com a vegetação humorosa das cercanias, com as construções rústicas, dando-lhes mais interesse e belleza”.¹⁵⁰

Chaminés, fumaça, eletricidade, bondes articulam-se em imagens que conferem mais “interesse e beleza” aos lugares: a estética da cidade moderna opera o elogio da técnica, num processo simultâneo de valorização dos sinais exteriores da modernidade e desvalorização

¹⁴⁷ Jornal Diário do Povo, 05/04/1912.

¹⁴⁸ Jornal Diário do Povo, 24/04/1912.

¹⁴⁹ Jornal Diário do Povo, 12/05/1912.

¹⁵⁰ Jornal Diário do Povo, 12/05/1912.

daquilo que pode denunciar a existência de desigualdades sociais, como as “construções rústicas”, mais pobres que, no interior dessas concepções, devem enfeiar a paisagem urbana.

A disciplinarização das ruas não parece ter sido tarefa fácil, nem tampouco rápida. Há sons diversos nestas ruas, elas são diversificadamente barulhentas. Alguns sons parecem incomodar, não fazem parte do perfil de civilidade urbana que se deseja.

Não é apenas o vozerio irreverente dos moleques nas ruas que perturba. É também o caso dos “pássaros da rua”, vendedores ambulantes que “atormentam com pregões aos transeuntes”.¹⁵¹

As quadrinhas abaixo oferecem um quadro sugestivo desse movimento ruidoso das ruas:

Se a prefeitura quizesse
Com o barulho acabar,
Desse bando que aparece
Pelas ruas a berrar.

Apregoam a quitanda,
Bilhetes de loteria;
Atropellam a quem anda
Dia e noite, noite e dia.

- Amendoim, rebuçados,
Balas de côco, e de ôvo,
“cosa barata”, bordados,
- Olha o “Diário do Povo”!

Uma algazarra, um berreiro,
De por a cabeça quente;
O engraxate, o quitandeiro,
O diabo que os agüente!

SALITRE¹⁵²

Engraxates, quitandeiros, jornaleiros, vendedores e vendedoras de balas, de bordados, de bilhetes de loteria, muitos deles imigrantes (europeus, asiáticos) e negros, compõem personagens urbanos que atravessam os trilhos dos bondes constantemente, mas nem sempre sobem neles. Os sons que produzem são diferentes dos sons da modernidade desejada pela cidade. O barulho da circulação dos bondes pelas ruas, o som de suas campainhas, “o tan-tan dos electricos” juntam-se ao “fonfonar de automóveis”, ao “tilintar de guizos de animaes de carros que subiam e desciam as ruas”.¹⁵³ Cruzando-se em várias direções numa “vertigem de vida”, produzem sons mais agradáveis aos ouvidos das elites dominantes.

¹⁵¹ Jornal Diário do Povo, 05/06/1912.

¹⁵² Jornal Diário do Povo, 05/06/1912.

¹⁵³ Jornal Diário do Povo, 08/07/1912.

Aos domingos e feriados, as ruas centrais ficam “completamente cheias de povo”¹⁵⁴ ou repletas de “muitas senhoritas e senhoras, cavalheiros e povo”.¹⁵⁵ Ouve-se “manifestações ruidosas de risos, num borborinho, num bulício sensacional, dando às ruas um aspecto de opulencia, de vida de cidade moderna”.¹⁵⁶ Vê-se num “formidável contentamento, moças e rapazes repimpados nos electricos, em automóveis, aproveitando as regalias do dia de descanso”.¹⁵⁷ Em vários lugares, dentro dos bondes, nos autos e nas ruas movimentadas do centro, pode-se observar “grupos de senhoritas graciosas, de rapazes *smarts*, na elegância das *toilettes* de cores claras, collarinhos alvos, peitinhos de camisas a tremeluzir”,¹⁵⁸ usufruindo de uma atmosfera serena que faz florescer “o goso e irradiar em todos os espíritos o riso estrepitante”.

Os bondes, nestas ocasiões, estão sempre trafegando “cheios de passageiros durante todo o dia”¹⁵⁹ e à noite, quando cresce “o movimento de transeuntes na rua Barão de Jaguará”,¹⁶⁰ continua “a mesma intensidade de vida nas ruas principais”, quando, muitas vezes, a cidade assume “proporções de capital”:

Os automóveis a cruzarem-se, sem cessar, repletos de familiares e rapazes; os bondes electricos, os carros de praça, os bondes de tracção animal, os cinemas, os clubs, tudo regorgitando, festivamente, cheio de animação e vida, provando o actual progresso dessa terra, que caminha a passos de gigante para um futuro brilhante.¹⁶¹

O suposto progresso dessa cidade também pode ser observado na Guarda Cívica, que passou a se apresentar com o “clássico bastão” de policiamento, deixando de usar os rifles. É preciso disciplinar o grande movimento que se percebe existir nas ruas:

Para o serviço do centro da cidade, nos cruzamentos e esquinas, por causa do grande movimento de povo, automóveis, carros, bondes, carroças, etc., foram collocadas praças, que fizeram uso dos referidos bastões no intuito de regularisar o crusamento de vehiculos. O povo, com esse melhoramento, mostrou-se, hontem, devéras satisfeito, vendo Campinas tomando ares de capital¹⁶²

As imagens da cidade moderna, sempre movimentada, com enormes aglomerações humanas nos pontos centrais, com os bares e cinemas sempre repletos são recorrentes nas páginas

¹⁵⁴ Jornal Diário do Povo, 16/08/1912.

¹⁵⁵ Jornal Diário do Povo, 04/05/1912.

¹⁵⁶ Jornal Diário do Povo, 15/07/1912.

¹⁵⁷ Jornal Diário do Povo, 15/07/1912.

¹⁵⁸ Jornal Diário do Povo, 08/07/1912.

¹⁵⁹ Jornal Diário do Povo, 15/07/1912.

¹⁶⁰ Jornal Diário do Povo, 15/07/1912.

¹⁶¹ Jornal Diário do Povo, 16/08/1912.

¹⁶² Jornal Diário do Povo, 17/05/1912.

das folhas locais, quase obsessivas, no intuito de estar sempre confirmando o caminho de progresso que se vive. Atente-se para as expressões usadas no trecho seguinte, exemplar quanto à construção dessas imagens:

Em nossas ruas há o fulgor de inúmeras lâmpadas eléctricas que vão aos poucos se apossando de toda a *urbs*, numa conquista luminosa.

Como serpentes de aço, os *rails* de *tramways* velozes, arrastados pela força invencível da electricidade, se vão extendendo em longa fita por todos os recantos da cidade.

Autos, em grande numero, correm velozes, emprestando á *urbs* delicado tom de vida elegante.

O movimento nas ruas cresce a olhos vistos: espairose toda uma multidão, e em que são raros os “*nu-pieds*” e os maltrapilhos.

Em tudo há uma nota de bom gosto, de opulência, de viver *commodo* em terra rica.

As visitas ao Velho Mundo multiplicam-se: é uma verdadeira emigração.

É a civilização em seu pleno requinte.

É El-Rei Café que passa vitorioso.¹⁶³

Note-se, aqui, certa dose de alívio no comentário sobre os maltrapilhos: eles são raros! No entanto, eles existem e não são poucos. Novamente, a redução da cidade a uma região mais central. O “viver cômodo em terra rica” está longe de ser uma possibilidade para boa parte dos habitantes de Campinas. O discurso do progresso apresenta uma imagem harmoniosa da cidade, apagando as contradições sociais, ignorando as desigualdades sociais.

Apesar de possuir “todos os requisitos de uma grande cidade, que a põem em plano superior a não poucas capitais brasileiras, Campinas não possui, infelizmente, um “arrabalde” que mereça o “incommodo de uma excursão vespertina”. Em todos os “grandes centros como Campinas”, os arrabaldes seriam “deliciosos pontos de alegre e convidativa excursão” ao final do dia para se respirar ar puro e recobrar as forças gastas durante os afazeres do dia; no entanto, os arrabaldes campineiros, com suas ruas “innundadas pela lama e pelo pó”, seriam destituídos por completo de conforto e de atrativos, “uma verdadeira desolação!”.¹⁶⁴ Apela-se, com veemência, à Prefeitura, por mais água e ruas mais transitáveis.

Também causa desolação e indignação o estado das ruas de um bairro populoso como a Villa Industrial, que só progrediria pelos “esforços exclusivos dos particulares”, pois a Prefeitura os teria relegado a um estado de “abandono, de relaxamento”, deixando-os à mercê do suplício do pó ou do lamaçal.¹⁶⁵ Moradores do bairro atribuem esse abandono por parte das autoridades municipais “à modéstia dos seus habitantes, na maioria operários, que não gosam das boas graças e das regalias concedidas a outros e especialmente aos felizardos contractantes dos serviços

¹⁶³ É preciso destacar, com relação ao trecho citado, que se vive neste momento uma alta dos preços do café, ampliando as possibilidades de acumulação de capital proveniente deste importante setor da economia.

¹⁶⁴ Jornal Diário do Povo, 28/01/1912.

¹⁶⁵ Jornal Diário do Povo, 12/06/1912.

públicos”.¹⁶⁶ No entanto, esses moradores, em boa parte operários e ferroviários, reclamam uma ação mais efetiva da Prefeitura quanto às ruas esburacadas, ao calçamento, à iluminação elétrica, limpeza, arborização, mais extensão das linhas de bondes. Em documento de reivindicação à Prefeitura, publicado na imprensa, moradores pontuam que, “se a Prefeitura pode dispender centenas de contos de réis com embelezamento do centro da cidade, também pode providenciar os melhoramentos de que se faz preciso em seus arrabaldes, mórmente neste bairro, que está progredindo de modo extraordinário conforme demonstra o movimento de construções, etc”.¹⁶⁷

A modernidade que as elites urbanas pretendem ver assegurada na cidade, com certeza, é seletiva, excludente. Em torno da noção de progresso agrupam-se concepções heterogêneas de como alcançá-lo e assegurá-lo. A leitura dos jornais da época nos sugere que um ponto importante de tensão entre as posições que defendem os melhoramentos urbanos, o progresso, a cidade moderna, diz respeito à importância da atividade industrial. Para os partidários das concepções de que o jornal *Diário do Povo* é portador, facilitar a instalação de indústrias no município “importa em um desenvolvimento colossal”, “criando novas indústrias e com ellas novos empregos, verdadeiras escolas de trabalho, engrandecendo a nossa terra, educando a juventude para a lucta, affastando-a dos vícios, evitando a emigração e provocando a imigração”.¹⁶⁸ Há tensões sugeridas em torno da visão de progresso. A este respeito, questiona-se com mais acidez: “Para o progresso de Campinas, será bastante existir bondes electricos, estradas de ferro, que outra cousa não são que meios de transporte, movimento passageiro?” A possível disputa entre posições políticas locais divergentes transparece com mais clareza:

Para a vida local, fixa e permanente, não precisamos de iniciar grandes edificações, fundar fabricas, dar serviço aos braços desocupados e movimento ao industrialismo? Se isso não for feito, teremos amanhã o exodo, a saída em massa da população, porque ninguém pode viver de brisas, embora haja a tormenta dos automoveis, as orchestras de cinemas, os apitos de locomotivas, os tympanos dos electricos e a fama do progresso.¹⁶⁹

O que se entrevê é que a visão de progresso, exposta pelo *Diário do Povo*, inclui a questão do trabalho, um trabalho que moraliza, articulado a atividades industriais, contrapondo-se

¹⁶⁶ Jornal Diário do Povo, 12/06/1912.

¹⁶⁷ Jornal Diário do Povo, 19/09/1912.

¹⁶⁸ Jornal Diário do Povo, 26/06/12. Álvaro Ribeiro, representante do Diário do Povo, e vereador da cidade, criticando a Prefeitura por não facilitar a instalação de novas indústrias, afirmava que “lamentava ainda mais como campineiro, porque via que era inútil qualquer tentativa que visasse o engrandecimento local e o emprego de milhares de pessoas, porque o poder publico entendia que avenidas e jardins traduziam o progresso, quando o povo não tinha trabalho e os filhos da terra emigravam pela falta de recursos, e os estranhos não podiam se fixar pela ausência de elementos activos” (Jornal Diário do Povo, 03/09/1912, relato de sessão da Câmara Municipal).

¹⁶⁹ Jornal Diário do Povo, 06/09/1912.

a uma outra visão compartilhada por parte das elites urbanas mais ligadas aos negócios do café e detentoras de posições importantes no poder local, que pensariam o progresso mais a partir da possibilidade de consumo de suas novidades técnicas. Numa referência irônica a essa parcela da elite, esses trabalhadores ficariam “esperando o ...*progreso*” dessa “princesa desthonada” que é a cidade de Campinas. Da mesma forma, a riqueza adquirida com os lucros proporcionados pelo café não conduziram à melhoria das condições de vida dos “operários humildes” e dos “funcionários anônimos” da cidade.¹⁷⁰

Acompanhando as imagens construídas sobre a Campinas moderna através das páginas do *Diário do Povo*, percebemos uma presença constante de elementos românticos a permearem a construção dessas imagens; o enaltecimento e idealização de elementos da natureza parece ser buscado como um anteparo mais seguro e confortável diante de acontecimentos mais pesados ou desagradáveis relativos à política nacional ou internacional. A chegada da Primavera em coluna editorial de 22 de setembro é vista como um acontecimento que tem

mais valor, muito mais, do que as discussões sobre assumptos políticos e sociaes, taes como o divorcio, com a ruptura do vinculo, medida com a qual o radicalismo vermelho quer abalar de *fond em comble* o organismo da família; tem mais valor do que as tricas parlamentares e do que as opiniões da imprensa que trata assumptos sem pensar, por falta de tempo, e que por ahí anda, sempre arrufada e, às vezes, impertinente, a ver defeitos em toda parte, em tudo, em todos.¹⁷¹

Na verdade, essas colocações parecem ser mais um recurso retórico a camuflar conflitos de concepções políticas, sociais, morais diferentes, uma vez que na semana seguinte a mesma coluna se ocupa de comentar escândalos na Câmara dos deputados, dos conflitos da região do Contestado em Santa Catarina, das relações entre Brasil e Argentina.¹⁷² Comentários de natureza política, aliás, são bastante frequentes ao longo de todo o ano, mas sempre rápidos, superficiais, obedecendo aos moldes de uma visão dita moderna de imprensa que assim se explicita: “a resenha semanal é feita em pequenas doses, entrelinhadas, como convem ao jornal moderno; deve ser bem humorada, em formulas concisas, em breves *sueltos*, que não detenham a quem lê em cogitações”.¹⁷³

¹⁷⁰ “Ao operário humilde, ao funcionário anonymo que vive do minguido ordenado, que melhoria lhes pode representar a alta esplendida do café que veio assignalar nova era aos ... homens de dinheiro, á burguezia que não mais teme privações?” (Jornal Diário do Povo, 22/04/1912)

¹⁷¹ Note-se as imagens românticas e idealizadas da natureza neste período do ano: “Na Primavera tudo são affagos e caricias; a seiva corre doce e fresca no ventre tumido das folhas dos arbustos; as trepadeiras cahem em cachos floridos; a atmosphaera é prenhe de eflúvios captosos; os rosaes farfalham; tudo freme, numa florescencia constante; tudo palpita, fazendo palpitar os corações ermos e vazios” (Jornal Diário do Povo, 22/09/1912, *A Semana*).

¹⁷² Jornal Diário do Povo, 29/09/1912.

¹⁷³ Jornal Diário do Povo, 22/09/1912.

Comentários elogiosos a recantos da cidade ajardinados ou arborizados são colocados em evidência nas páginas do jornal, como uma carta transcrita de um correspondente da capital, São Paulo, que assim se refere à “formosa” praça Carlos Gomes:

A amplitude silenciosa e fresca do largo Carlos Gomes, enfeitado de gigantescas e esmeraldinas palmeiras, por si só já cheio de encantos e de poesias singulares, e que, além disso, nos apresenta o maravilhoso espectáculo produzido pelas densas e vastas nuvens das formosas andorinhas, que ao cair da tarde, vão fazer seu pouso no Mercado Velho. É na formosa praça Carlos Gomes que se assiste a um dos espectáculos mais sublimes da natureza, desses espectáculos que nunca poderão ser originariamente, e com perfeição imitados pelos maiores talentos e pelas mais geniais criações do engenho humano.¹⁷⁴

Todavia, não há como evitar, pelo menos, a citação breve de conflitos político-sociais ocorrendo no país ou no exterior, das greves, dos problemas em Santa Catarina e no Ceará, de perturbações na Inglaterra, na Espanha, na França, na Alemanha, na região de Budapeste, numa indicação de conflitos, que vão se avolumando, neste período que antecede a 1914. Sente-se “reluctancia em tratar esses sucessos”; não se quer ter “sobre os hombros a responsabilidade de apavorar” as pessoas mais “nervosas”. E assim,

Enquanto por lá não é restabelecida a paz, fiquemos nós por aqui em plena tranqüilidade, vendo romper o inverno; tendo poentes cor de ouro velho; tardes em que as faixas claras de luz se estendem pelo espaço, recortando os píncaros dos morros, e em que nas meias tintas anniladas, na immobilidade das nuvens, surgem astros receiosos, piscando a pupilla brilhante.¹⁷⁵

Esta expressão de um espírito romântico mais confortador e, talvez, alienante parece sugerir um recurso de proteção contra pressões de ordem emocional, provocadas por informações que chegam mais rapidamente acerca de acontecimentos da conjuntura nacional ou internacional.

Porém, outras formas de pressões emocionais podem ser captadas através de alguns indícios. Refiro-me a pressões exercidas pelos apelos diversos da vida moderna sobre as pessoas. Os versos irônicos e divertidos da coluna *Estalos*, por exemplo, comentam, de modo irreverente, uma tentativa de suicídio por uma mulher que tentara ingerir gasolina:

A idea do modernismo
Modificar tudo quer
Que operou um transformismo
Na cabeça da mulher.

Quiz metter-se no smartismo,
Transformou-se em Lúcifer
E bebeu com mui cynismo
Gasolina, a vã mulher.

¹⁷⁴ Jornal Diário do Povo, 26/05/1912, “*Missiva paulistana*”.

¹⁷⁵ Jornal Diário do Povo, 09/06/1912, seção “A semana.”

Metteu-se-lhe na cabeça,
Que jamais seria imóvel
E que andaria depressa...

E tomou da lamparina,
Quis ser um bello automóvel,
E devorou gasolina...
SA' PINHO¹⁷⁶

Os versos satirizam o ‘transformismo’ na cabeça da mulher operado pelo que chamam de “modernismo”, essa forma de se referir ao ritmo mais acelerado das mudanças sócio-culturais trazidas pela modernidade. Sugere-se que as pessoas se sentem pressionadas por constantes mudanças e se transtornam; os estímulos da vida moderna podem levar ao desequilíbrio emocional que estaria na base daquela tentativa de suicídio; o apelo desse comportamento “smartista”, a sedução do movimento contínuo, da velocidade expressa no automóvel devem contribuir para o desequilíbrio da moça que, na versão irônica dos versos, teria tomado gasolina pensando em ser um “bello automóvel”.

É provável que boa parte dos moradores da cidade, em 1912, não se sinta preparada ou adaptada o suficiente para digerir as inúmeras formas de pressão que passam a se fazer presentes no espaço urbano. A contraposição cotidiana de vivências diferenciadas quanto aos inúmeros ritmos e temporalidades que configuram a dinâmica das relações socioculturais urbanas parece produzir o amálgama de sensações de perplexidade, encanto, desejo, temor, fascínio, medo. A sugestão de frustrações, contida na interpretação do suicídio da moça, nos chama a atenção para o seguinte ponto: independente das razões reais que a teriam levado àquele gesto, importa reter o enquadramento com que é feita a interpretação do acontecimento, a qual, seguramente, parte de uma observação, difusa que seja, dos efeitos ambíguos produzidos no comportamento das pessoas pelos apelos de ordem emocional, contidos nas diversas formas de maquinismo que vão sendo incorporadas ao cotidiano da população. Apelos que, também, são relativos a questões de identidade, de prestígio social, de relações de pertencimento. Vive-se os momentos iniciais dos diversos tipos de impactos produzidos no cotidiano por uma gama variada de artefatos tecnológicos. Impactos permeados pelas diferenças e desigualdades sociais, pelas diferentes possibilidades de acesso a estas novidades. Para além da sedução, do desejo, da possível frustração, parece residir o quase-consenso do temor, do temor de perigos, do imponderável, do

¹⁷⁶ Jornal Diário do Povo, 09/10/1912.

que não se tem certeza da possibilidade de controlar . É o que se pode depreender, também, da alusão a estas formas mais visíveis de perigo pelo personagem-comentarista de cenas urbanas

Sa'Pinho :

A tristeza em tudo pára,
Tudo parece asymetrico,
O perigo a tudo ampara,
Ando spleenetic, tectrico...

Por mais qu'esta vida avára
Eu metta em systema métrico
Em tudo o horror se depara:
- vendo ao longe um bonde electrico!

O perigo paira atôa,
Depressa, não corre, voa
Sorumbático, sombrio...

E é por isso que eu me quedo
Sosinho, triste e com medo
Não faço versos, não rio.¹⁷⁷

Ou, então, numa referência às “correrias” de automóveis que continuam:

Quasi derreto
Com tal calor
E fico preto
De dissabor
Eu não supporto,
Feroz verão,
Pois fico morto
De insolação.
E preso em casa
P'ra não morrer
Almejo um'aza,
Quero correr...
Mas tenho medo
Bastante tectrico,
(muito em segredo!)
De bonde electrico!...
E aqui me abrigo,
que triste sina!
Como inimigo
Da gazolina.¹⁷⁸

Ficar preso em casa para não morrer. Abrigar-se em casa contra a vontade (“que triste sina!”) e desejar correr, querer ter uma asa... Abrigar-se e deixar-se levar pelo encantamento da

¹⁷⁷ Jornal Diário do Povo, 13/10/1912.

¹⁷⁸ Jornal Diário do Povo, 05/11/1912.

velocidade ... Fascínio e temor, duas facetas sempre presentes na personalidade moderna. Indícios da tendência de isolamento do indivíduo urbano moderno? O indivíduo é constantemente pressionado, solicitado, acuado por forças externas a ele no espaço urbano. Necessita reforçar seu olhar armado, ficar mais constantemente na defensiva. É necessário reeducar sua sensibilidade. O homem urbano moderno precisa ficar sempre alerta, atento, com os sentidos sempre à espreita, para poder se defender de um possível ataque ...

Experiências/vivências urbanas e educação das sensibilidades

Uma geração que ainda fora à escola num bonde puxado por cavalos, viu-se abandonada, sem teto, numa paisagem diferente em tudo, exceto nas nuvens, e em cujo centro, num campo de forças de correntes e explosões destruidoras, estava o frágil e minúsculo corpo humano.(W. Benjamin)¹⁷⁹

Nas várias cidades brasileiras, com graus diferentes de intensidade, vive-se, no final do século XIX e início do século XX, momentos de transição de modos de ver, estar e sentir a cidade. Há temporalidades diferentes entrecruzando-se no espaço urbano.

O número maior de novidades presentes nas cidades brasileiras, permeadas pelo avanço desse processo de modernização urbana, permite que nos perguntemos pela natureza dessas experiências urbanas que estão se constituindo historicamente.

Os inúmeros acidentes que envolvem os bondes, outros veículos e os transeuntes, noticiados com destaque e muitos desses acidentes colocados em primeira página, e descritos minuciosamente, sugerem algo de inusitado, de perplexidade; os parâmetros do perigo, da vulnerabilidade estão mudando. Há mais razões para sobressaltos. Há mais sons e ruídos; há mais trânsito; intensifica-se a circulação na área urbana: circulação de veículos, de pessoas, de notícias, de valores e padrões de comportamento. Os trens, de modo geral, e os bondes, mais especificamente, no espaço urbano, contribuem para a alteração das noções de espaço, tempo, velocidade. Percursos mais longos em menos tempo; aproximação de espaços, diminuição de tempos. Circula-se mais entre pessoas não conhecidas ou não tão conhecidas; o círculo das relações sociais, mesmo que atravessado por estranhamentos e conflitos, se alarga. Visualiza-se mais aglomerações de pessoas nas ruas. Há mais mercadorias sedutoras expostas em vitrines para

¹⁷⁹ BENJAMIN,W. “Experiência e pobreza”. In: **Magia e técnica, arte e política – ensaios sobre literatura e história da cultura. Obras escolhidas, vol.I.** SP: Brasiliense, 1985, op. cit., p.115.

serem olhadas e desejadas. Há mais coisas para serem assimiladas/compreendidas/aceitas e/ou refutadas.

Tudo isso são fatores causadores de impressões, de pressões, constituem-se em estímulos de naturezas diversas que incidem nos indivíduos enquanto portadores de sensibilidades.

Estas colocações nos lembram, em primeiro lugar, da forma como foram tratadas questões sobre a vida urbana moderna e a sensibilidade moderna por Georg Simmel e por Walter Benjamin, também leitor de Simmel e de Freud.

Simmel, já em 1902, realiza uma reflexão instigante sobre as relações entre vida mental e metrópole urbana, entre o indivíduo e as diversas forças sociais que lhe são exteriores e que incidem sobre ele. Interessado em investigar o significado íntimo da vida moderna, procura analisar as condições psicológicas criadas pelas metrópoles urbanas. Para ele, o habitante da grande cidade está sujeito a uma intensificação dos estímulos nervosos, às diferenças entre as impressões de um dado momento e as que precederam esse momento. Segundo Simmel,

Com cada atravessar de rua, com o ritmo e a multiplicidade da vida econômica, ocupacional e social, a cidade faz um contraste profundo com a vida de cidade pequena e a vida rural no que se refere aos fundamentos sensoriais da vida psíquica. A metrópole extrai do homem, enquanto criatura que procede a discriminações, uma quantidade de consciência diferente da que a vida rural extrai.¹⁸⁰

O sujeito metropolitano desenvolveria uma racionalidade maior, desenvolveria mais seu intelecto a fim de preservar sua vida subjetiva contra o “poder avassalador” da vida da grande cidade; precisaria se proteger das “correntes e discrepâncias ameaçadoras de sua ambientação externa, as quais, do contrário, o desenraizariam”.¹⁸¹

O ritmo de vida de uma cidade pequena fluiria mais lentamente, de modo mais uniforme, possibilitando que os relacionamentos sejam “profundamente sentidos e emocionais”. Ao contrário, o indivíduo da grande cidade estaria diante do “inesperado de impressões súbitas”, diante da “rápida convergência de imagens em mudança”, diante de “descontinuidades agudas”.¹⁸²

Marcada predominantemente pela economia monetária, pelas relações de mercado, a cidade moderna tenderia a uma mercantilização maior das relações sociais, a uma maior impessoalidade nas relações. A predominância da “economia do dinheiro” na vida urbana contribuiria para o apagamento dos significados e dos “valores diferenciais das coisas”, pois as

¹⁸⁰ SIMMEL, Georg. *Metrópole e Vida Mental*. IN:VELHO,O.G.(org.)**O Fenômeno Urbano**.RJ: Zahar Editores, 1976, p.12.

¹⁸¹ SIMMEL, op. cit. Idem, p.13.

¹⁸² SIMMEL, op. cit , p.12.

“diferenças qualitativas das coisas” seriam expressas prioritariamente em termos de “quanto?”. Simmel ressalta em sua reflexão que “o dinheiro, com toda sua ausência de cor e indiferença, torna-se o denominador comum de todos os valores; arranca irreparavelmente a essência das coisas, sua individualidade, seu valor específico e sua incomparabilidade”.¹⁸³ A interiorização do espírito desta economia monetária, associada aos estímulos contrastantes “impostos aos nervos” na cidade grande, produziria um comportamento “*blasé*”. Uma atitude (que seria comum ao perfil do homem metropolitano) que se traduziria no “embotamento do poder de discriminar” os valores essenciais das coisas, num processo de desvalorização do mundo objetivo que redundaria, em última instância, na desvalorização da própria pessoa, que experimentaria de si “uma sensação de igual inutilidade”.¹⁸⁴ Essa atitude *blasé* traria consigo uma “incapacidade de reagir a novas sensações com a energia apropriada”,¹⁸⁵ configurando um movimento de autopreservação que se expressaria como um comportamento dotado de mais reserva, de mais indiferença, de frieza. Essa reserva, que encobriria um sentimento de estranheza, de leve aversão a contatos mais próximos, explicaria porque “frequentemente nem sequer conhecemos de vista aqueles que foram nossos vizinhos durante anos”.¹⁸⁶ Todavia, essa postura autopreservativa de reserva contribuiria para conferir ao indivíduo uma “qualidade e quantidade de liberdade pessoal que não tem analogia sob outras condições”.¹⁸⁷ Porém, essa maior liberdade, mais característica do sujeito metropolitano, não significa, necessariamente, uma vida emocional de maior conforto. Vai ser na multidão mais concentrada das grandes cidades que a postura de indiferença e reserva dos indivíduos se faz sentir com mais impacto em sua independência: “a proximidade física e a estreiteza de espaço tornam a distância mental mais visível”.¹⁸⁸ E Simmel arremata, com sua percepção aguda, que em nenhum outro lugar, a pessoa “se sente tão solitária e perdida quanto na multidão metropolitana”.¹⁸⁹

¹⁸³ SIMMEL, op. cit., p.16.

¹⁸⁴ SIMMEL, op. cit., p.17.

¹⁸⁵ SIMMEL, op. cit., p.16.

¹⁸⁶ SIMMEL, op. cit., p.17.

¹⁸⁷ SIMMEL, op.cit., p.18. E Simmel acrescenta na página 119 : “(...) à medida que o grupo cresce – numericamente, espacialmente, em significado e conteúdo de vida – na mesma medida, a unidade direta, interna, do grupo se afrouxa e a rigidez da demarcação original contra os outros é amaciada através das relações e conexões mútuas. Ao mesmo tempo, o indivíduo ganha liberdade de movimento, muito para além da primeira delimitação ciumenta.”

¹⁸⁸ SIMMEL, op. cit., p.20.

¹⁸⁹ SIMMEL, op. cit., p.20.

Em Walter Benjamin encontramos diversas conexões e articulações com as reflexões levantadas por G.Simmel. Apoiando-se em Freud e citando-o, a leitura de Benjamin destaca que o consciente teria a importante função de agir como proteção contra estímulos:

Para o organismo vivo, proteger-se contra os estímulos é uma função quase mais importante do que recebê-los; o organismo está dotado de reservas de energia próprias e, acima de tudo, deve estar empenhado em preservar as formas específicas de conversão de energia nele operantes contra a influência uniformizante e, por conseguinte, destrutiva das imensas energias ativas no exterior.(Freud, citado por Benjamin)¹⁹⁰

A ameaça destas energias externas se faria sentir através de choques, que seriam atenuados, amortecidos por mecanismos de controle dos estímulos externos, desenvolvidos pelo consciente. O rompimento dessa proteção contra a intensificação dos estímulos levaria ao choque traumático, de acordo com a teoria psicanalítica. Assim, quanto mais nossas impressões forem suscetíveis de serem portadoras do fator choque, mais o consciente estará presente na proteção contra estes estímulos; e quanto mais ativo estiver o consciente nesta função – e aqui reside uma questão importante na reflexão benjaminiana – “menos estas impressões serão incorporadas à experiência” e mais corresponderão ao “conceito de vivência”.¹⁹¹

Benjamin, em sua leitura de Baudelaire, apreende a relação entre a imagem do choque e o contato com as massas urbanas, com a multidão das grandes cidades. Tal filósofo percebe essa multidão como uma imagem oculta impressa no processo de criação de Baudelaire, o que lhe permite afirmar que Baudelaire “inseriu a experiência do choque no âmago de seu trabalho artístico”.¹⁹²

Para Baudelaire, o indivíduo nas “cidades gigantescas está afeito às tramas de suas inúmeras relações entrecortantes”.¹⁹³ Para Simmel, este indivíduo metropolitano está sujeito à intensificação dos estímulos nervosos, o que redundará, como vimos, na configuração de relações sociais mais impessoais, mais reservadas, de menor contato emocional entre si.

¹⁹⁰BENJAMIN, Walter. “Sobre alguns temas em Baudelaire”. IN: **Obras Escolhidas, III, Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo**. SP:Brasiliense, 1989, p.109.

¹⁹¹ BENJAMIN, 1989, op. cit., p.111.

¹⁹² BENJAMIN, 1989, op. cit., p.111.

¹⁹³ BENJAMIN, 1989, op. cit., p.113. A respeito da presença da multidão na obra de Baudelaire, Benjamin comenta: “Em Baudelaire, a massa é de tal forma intrínseca que em vão buscamos nele a sua descrição.(p.115) (...)Baudelaire não descreve nem a população, nem a cidade. Ao abrir mão de tais descrições colocou-se em condições de evocar uma na imagem da outra. Sua multidão é sempre a da cidade grande; a sua Paris é invariavelmente superpovoada. (p116) (...) Nos “*Quadros parisienses*” é possível demonstrar, em quase toda parte, a presença secreta da massa. (116) ...A massa era o véu agitado através do qual Baudelaire via Paris. Sua presença caracteriza um dos poemas mais célebres de *As Flores do Mal*. Nenhuma expressão, nenhuma palavra designa a multidão no soneto “*A uma Passante*”. No entanto, o seu desenvolvimento repousa inteiramente nela, do mesmo modo como o curso do veleiro depende do vento (p.117).

Vemos, portanto, nestes autores, que suas reflexões sobre as multidões, sobre as relações entre os indivíduos e essas aglomerações urbanas apontam para a problematização dessas relações, no que diz respeito às sensações de estranhamento, de indiferença, de temor, de fascínio, de provocação de possíveis choques.

A vivência nas grandes cidades aproximaria ou imergiria seus habitantes na experiência do choque da modernidade. A constância da ocorrência destes choques nas sensibilidades, desenvolvendo mais a capacidade de racionalização, faria com que a vida numa grande cidade moderna levaria seus habitantes a deixarem de viver experiências mais compartilhadas, de contato mais direto entre as pessoas, para terem vivências, noção que apontaria para situações de isolamento, não partilha, menor aproximação, distanciamento de relações mais próximas e emocionais. A vida moderna estaria carregada de estimulações nervosas, de relações entrecortantes, que produziriam comportamentos mais defensivos por parte dos indivíduos. Walter Benjamin chama a atenção para a circulação na grande cidade:

O mover-se através do tráfego implicava uma série de choques e colisões para cada indivíduo. Nos cruzamentos perigosos, inerções fazem-no estremecer em rápidas seqüências, como descargas de uma bateria. Baudelaire fala do homem que mergulha na multidão como em um tanque de energia elétrica. E, logo depois, descrevendo a experiência do choque, ele chama esse homem de um “caleidoscópio dotado de consciência”. Se, em Poe, os passantes lançam olhares ainda aparentemente despropositados em todas as direções, os pedestres modernos são obrigados a fazê-lo para se orientar pelos sinais de trânsito. A técnica submeteu, assim, o sistema sensorial a um treinamento de natureza complexa.¹⁹⁴

A perplexidade e indignação presentes nas notícias da imprensa acerca dos inúmeros acidentes envolvendo os bondes, bondes e automóveis, bondes e carros de tração animal, bondes e pedestres parecem indicar que o treinamento deste sistema sensorial do sujeito urbano ainda está em andamento. Os constantes acidentes, e muitos fatais, tornam o sobressalto, a sensação do perigo, da vulnerabilidade uma situação mais freqüente. Benjamin recorre a Simmel para lembrar que o olho do habitante das metrópoles está sobrecarregado com funções de segurança. Citando o sociólogo alemão, Benjamin traz à tona uma importante reflexão acerca das condições de vida numa grande cidade moderna:

Quem vê sem ouvir, é muito mais ... inquieto do que quem ouve sem ver. Eis aí algo característico da ... cidade grande. As relações recíprocas dos homens nas grandes cidades distinguem-se por uma preponderância notável da atividade da visão sobre a audição. O principal motivo para tal são os meios de transporte públicos. Antes da invenção dos ônibus, trens e bondes no século XIX, as pessoas não haviam chegado ao ponto de serem obrigadas a se olharem mutuamente, por longos minutos ou mesmo horas, sem se dirigirem a palavra.¹⁹⁵

¹⁹⁴ BENJAMIN, 1989, op. cit., p.124-125.

¹⁹⁵ Citado por BENJAMIN, 1989, op.cit., p.142.

A convivência com estranhos num bonde, nos anos iniciais de sua existência urbana, exige um aprendizado novo. Um aprendizado de formas de sociabilidade num espaço público. Nos bancos do bonde não há garantia para o respeito sem quebras das hierarquias sociais. Não há controle sobre quem vai subir no bonde no próximo ponto. Fica-se mais sujeito às simpatias e antipatias dos relacionamentos sociais. Regras de civilidade urbana tornam-se mais necessárias. Polidez como postura de reserva, de silêncio diante do outro. Sinais de mais introspecção na vida urbana?

Por seu caráter de circulação, o bonde favorece mais a atividade da visão sobre a audição; e na ponderação de Simmel, “quem vê sem ouvir é muito mais inquieto do que quem ouve sem ver”. O bonde como posto móvel de observação da paisagem urbana amplifica a visibilidade de cenas urbanas diversas; não necessariamente amplia sua inteligibilidade. Há mais elementos a penetrar o campo de percepção dos indivíduos; há mais situações a serem assimiladas e/ou a exigirem critérios de inteligibilidade. Há mais motivos para a inquietação ...

Georg Simmel faz sua reflexão tendo em vista o cenário de uma grande cidade, de uma metrópole. Não se trata aqui de transpor mecanicamente para Campinas, ou mesmo para outras cidades brasileiras, as reflexões de Simmel e de Benjamin, contextualizadas no cenário de avanço da modernidade capitalista, principalmente no mundo europeu. Apenas quero assinalar que essas experiências urbanas ocorrem em intensidades variáveis por entre diversas cidades que estão vivenciando um processo de urbanização mais intenso, ligado, de forma direta ou indireta, ao avanço da modernidade industrial capitalista no início do século XX. Pretendo apontar os indícios da existência desse processo em andamento na cidade de Campinas, provavelmente de forma menos intensa do que em São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo, mas nem por isso inexistente.

No diálogo com os jornais citadinos do período ora focalizado, relações mais impessoais foram flagradas misturadas com relações mais pessoais. A vinculação emocional mais direta com os acontecimentos ainda foi percebida. A descrição minuciosa de um acidente, ao mesmo tempo, pode ser, ainda, a expressão de uma postura de vínculo emocional mais próximo a acontecimentos, discriminando mais fortemente o valor das coisas, pessoas e situações e também uma resistência em aceitar o modo brutal com que certos acontecimentos, como os desastres,

incidem em suas vidas, quebrando sensações anteriores de mais segurança, previsibilidade e controle sobre suas vidas.

Nas décadas iniciais de sua existência, os bondes são vistos como um dos símbolos da modernidade. Sua imagem como um ícone moderno articula-se com a valorização do movimento, das aglomerações humanas, com o “bulício da vida moderna”.

No seu circular pelas ruas da cidade, o bonde participa da construção das imagens de progresso carregadas pela cidade. Através dos bondes, os indivíduos circulam pelos lugares valorizados como portadores de elementos de progresso, de civilização. Há uma reiteração cotidiana desses valores.

Circula-se pelo guarda cívico com seu moderno bastão de policiamento, pelas ruas de comércio, pelos cinemas e teatros, pelas praças e largos mais procurados e embelezados recentemente, pelas instituições de ensino reputadas como condutoras da instrução necessária ao mundo moderno; também circula-se por inúmeras cenas de acidentes e incidentes nas ruas, confirmando que, de fato, estas se tornaram perigosas, tanto pela sua própria presença neste espaço urbano, como pela de outros fatores de vulnerabilidade. Circular cotidianamente por esta cidade é sujeitar-se a estar mais disponível, a enfrentar uma diversidade maior de estímulos, de informações, de conceitos e pré-conceitos; é sujeitar-se a redimensionar concepções de tempo e de espaço, é vivenciar uma variedade maior de ritmos urbanos, uma impressão de instabilidade de uma época que se movimenta através de mudanças e novidades constantes.

Richard Sennett, em seus conhecidos trabalhos, como *Carne e Pedra* e mesmo *O Declínio do Homem Público*,¹⁹⁶ já chamara a atenção para o fato dos homens modernos urbanos constituírem-se 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”, 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”.¹⁹⁷ Sennett está preocupado com a conformação do individualismo urbano, com a configuração de uma ética

¹⁹⁶ SENNETT, Richard. **Carne e Pedra. O corpo e a cidade na civilização ocidental.** RJ: Record, 1997 e **O declínio do homem público.** SP: Companhia das Letras, 1998.

¹⁹⁷ SENNETT, 1997, p.214-215.

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 podem produzir nas formas de sociabilidade, nas sensibilidades, nas formas de vinculação com estes espaços. Isto também nos aproxima da noção de educação dos sentidos desenvolvida pelo historiador Peter Gay, já anunciada em parte anterior deste trabalho. Este historiador nos encaminha para pensar nas mais variadas instâncias, de diversas procedências sócio-culturais, que agem de modo descontínuo e heterogêneo sobre as sensibilidades dos diferentes indivíduos e grupos sociais, amalgamando-se com as condições sociais de existência destes indivíduos e grupos, num processo de modelagem silenciosa e sutil das visões de mundo que vão se constituindo. A noção de educação dos sentidos nos remete, portanto, a processos de educação informais e difusos que incidem, simultaneamente, sobre as faculdades racionais e sensíveis dos diferentes indivíduos e grupos sociais.

Produzido por e também favorecedor da expansão urbana, a presença do bonde permitia, portanto, uma circulação maior pelos diversos espaços da cidade, permitia maior conforto aos deslocamentos no espaço urbano. Contribuía, desse modo, para a alteração de formas de percepção do espaço urbano e dos critérios de valorização das inovações técnicas que aí se processavam.

A cidade e seus equipamentos urbanos diversos, expressando relações e práticas de poder, modelam as formas de viver esse espaço. De alguma maneira, a cidade exerce, não de forma homogênea, uma função educadora sobre seus habitantes. Os diversos equipamentos urbanos contêm uma função pedagógica implícita – dizem sobre o que é possível, o que é vedado, o que é permitido, o que é interdito, o que se espera que afirme sua existência, o que se espera que seja eliminado. Processos educativos, constantemente em curso, incidem de forma diferenciada sobre os diferentes grupos sociais. E, notadamente, a educação urbana das sensibilidades das elites dominantes difere, em sua produção de significados, daquela de classes trabalhadoras.

Entre esses diversos processos educativos em curso nas cidades, é preciso destacar o papel desempenhado pela imprensa e, sobretudo, a imprensa no contexto do ideário liberal

republicano. Na dupla condição tanto de instituição privada quanto pública, os jornais produzem informações e também formam, orientam opiniões. A imprensa constitui-se numa forma de intervenção social. E, em especial, no período da chamada Primeira República, na ausência de um pluripartidarismo efetivo, a imprensa tendeu a assumir e a se propor um papel maior de intervenção social. Proprietários de jornais e seus colaboradores imbuíram-se dos ideais de formação do cidadão civilizado, moderno, disciplinado no trabalho, que a república liberal preconizava. O pensamento liberal deste período concebia o papel do jornalista como uma “missão”, uma espécie de sacerdócio; dada a complexidade de seu trabalho, deveria ser alguém dotado de “vocação”, de qualidades especiais que garantissem a clareza das informações e a boa formação do leitor. A imprensa liberal se fez, portanto, portadora da pretensão iluminista de apresentar-se como portadora da verdade, da capacidade de iluminar o que está obscuro. Os jornais iluminariam, espelhariam a suposta verdade dos fatos. Na visão do jornal como espelho da sociedade, interesses e relações de poder que constituem as condições de produção de um jornal, não aparecem para o leitor, ou no mínimo, são diluídas. “O social, fragmentado, dividido, e marcado pelo conflito, pelos interesses contraditórios, oculta-se na aparência de um todo uniforme e indiviso”.¹⁹⁸ A representação do mundo [da sociedade, da cidade de Campinas], apresentada pela imprensa a seus leitores, é marcada pela ilusão da harmonia. O dissonante é apresentado como desvio, como algo a ser reeducado, combatido ou eliminado, e não como constitutivo do tecido social.

Dentre os diversos equipamentos urbanos, o bonde, ao lado da imprensa, participa ativamente desse processo multifacetado de educação urbana dos cidadãos, de educação de suas formas de sociabilidade, de educação de suas sensibilidades. Ao circular constantemente pelo espaço público, durante várias décadas, foi um “artefato” visível para todas as classes sociais, interagindo com elas, mesmo que em diversos momentos desse longo período de sua existência não fosse acessível e/ou usado por todos.

Nos momentos iniciais de sua circulação por Campinas, como vimos, 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. Circular

¹⁹⁸ CAPELATO, M.H. Imprensa na República: uma instituição pública e privada. In: **República, Liberalismo e Cidadania**. Piracicaba: Unimep, 2003, p.147.

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.

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 motorneiros 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.

Para além da escola e da imprensa como formadoras de opinião, a cidade, através dos equipamentos urbanos diversos, também realiza uma operação de modelagem racional e sensível desse indivíduo urbano moderno. E, sobretudo, o movimento do bonde, associado ao movimento de visões de mundo e de sensibilidades veiculado também por parte significativa da imprensa, compõem uma trama que parece envolver as pessoas na tessitura de um imaginário social, apoiado em concepções de moderno e de progresso, que privilegiam os sinais exteriores deste progresso. Pela sua movimentação na cidade, o bonde oferece aos olhos de seus usuários a possibilidade de utilizarem os critérios de inteligibilidade veiculados pela imprensa para compreenderem/interpretarem espaços e cenas urbanas visualizados através dele.

Em momentos iniciais, as vivências no bonde, e através dele, podiam estar sendo marcadas pela predominância da reserva, talvez até de uma certa indiferença diante de outros

usuários, permeadas muitas vezes por mais sobressaltos e inquietações. Todavia, é possível pensar que essas atitudes poderiam passar por reformulações ao longo do tempo, apresentando nuances mais diversificadas. O bonde elétrico passou a conviver com outras formas de velocidade, com ritmos mais velozes, como o dos automóveis e mesmo o dos aviões, que se encontravam em seus momentos de infância e juventude. Ainda em processo de consolidação de sua presença no espaço urbano, o bonde conviveu com indícios de sua possível substituição. Já estão sendo gestadas, portanto, condições de sua superação, de ressignificação de sua importância.



Imagem 5 - Avenida Anchieta em frente à Escola Normal, década de 1920. Acervo MIS.

ATO SEGUNDO



Cenários de trilhos elétricos

Uma febre de curiosidade tomou as famílias, as casas, os grupos. Como seriam os novos bondes que andavam magicamente, sem impulso exterior? Eu tinha notícia pelo pretinho Lázaro, filho da cozinheira de minha tia, vinda do Rio, que era muito perigoso esse negócio de eletricidade.
(Oswald de Andrade)¹

Na inauguração, houve sitiantes que por nunca terem visto esse meio de transporte sem tração animal, de cócoras espiavam em baixo do bonde a fim de verem onde estavam as pernas ou as patas do bicho.(...) Em dado momento o motoneiro acionou violentamente o tímpano e fez o bonde trafegar de sopetão ocasionando a esses curiosos que estavam de cócoras, observando descuidadamente a parte inferior do bonde, caírem para trás e de pernas para o ar.
(A. F.Gaspar)²

A eletricidade vai se constituir num dos elementos fundamentais e bastante significativos do avanço da modernidade capitalista, propiciando diversos impactos e mudanças no cotidiano dos moradores dos centros urbanos, em especial. Não podemos nos esquecer do maravilhamento provocado em Paris por ocasião das Exposições Universais, a de 1889, com a exibição da Sala dos Espelhos iluminada por 10.000 lâmpadas elétricas, e a de 1900, com o Palácio da Eletricidade.

O uso da energia elétrica em bondes seria, certamente, uma decorrência desse novo momento do cenário da modernidade, sintoma de aceleração dos ritmos urbanos, de crescimento das áreas urbanas, de capitais acumulados, nacionais e estrangeiros e/ou de fluxos de capitais estrangeiros em busca de investimentos promissores.

A chegada do bonde elétrico a diversas cidades brasileiras articula-se, portanto, a esse contexto histórico-cultural que já vem se desenhando desde as últimas décadas do século XIX e adentra o século XX ainda marcado pelo fascínio e entusiasmo despertado pelas inúmeras novidades técnicas e, sobretudo, pela eletricidade e pelas novas possibilidades que se abriam às populações que dela podiam fazer uso.

O Rio de Janeiro é o primeiro lugar no país a receber o bonde elétrico, em 8 de outubro de 1892. A inauguração é amplamente noticiada na imprensa, como no *Diário de Notícias*, no *Jornal do Comércio*, na *Gazeta de Notícias*, no *Jornal do Brasil*, em *O Tempo*. Com a presença do vice-presidente da República, ministros e imprensa, saíram da frente do Teatro Lyrico “três

¹ANDRADE, Oswald. **Um homem sem profissão sob as ordens de mamãe-memórias e confissões**. SP: Civilização Brasileira, 1978.

²GASPAR, Antonio Francisco. **Os bondes elétricos de Sorocaba**. SP: Cupolo Ltda, 1955, p.60-63.

bem trabalhados e commodos bonds” da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico e depois de “10 ou 12 minutos” entraram nas oficinas da Companhia, fazendo um percurso que, pela tração animal, como frisa o *Diário de Notícias*, seria feito em 25 minutos. Os convidados visitaram as oficinas de eletricidade, de ferreiro, carpinteiro, de pintura e outras, notando-se “o maior asseio, ordem e regularidade”; o jornal enaltece os esforços do gerente da companhia, o dr. Cintra, que teria lutado com “immensas difficuldades, por falta de pessoal idôneo hábil para trabalhar com apparatus electricos”, tendo, inclusive aumentado o número de carros e a extensão das linhas. Oferecido aos presentes um “esplendido lunch”, fizeram-se inúmeros brindes às autoridades e, - note-se - ao progresso do Brasil e ao povo norte-americano.³ Os bondes elétricos pararam no Largo da Lapa para serem “photographados”, podendo-se observar que os “carros, muito elegantes e confortaveis, são illuminados por cinco fôcos incandescentes cada um, dando logar a 40 passageiros”.⁴ A *Gazeta de Notícias* conclui seu noticiário enfatizando que “incontestavelmente a superioridade da tracção electrica sobre a animal é sob todos os pontos de vista provada. Resta que a intendência, desejando melhorar esta cidade, procure por todos os meios a substituição gradual da tracção animal nas companhias existentes, dando-lhes um prazo mais ou menos razoável”.⁵

A visão de progresso, fundamentalmente progresso técnico, aparece aqui acoplada à idéia de economia de tempo num percurso; talvez um sinal de que o bonde elétrico poderia suprir uma necessidade que já tenha se insinuado na vida urbana, de aceleração do tempo, da circulação, para atender a uma possível aceleração dos ritmos dos negócios e das várias formas de compromissos sociais. Brindar ao progresso do país e às autoridades governamentais ali presentes naquele momento pode ser também brindar a uma noção de progresso esposada pela nascente República com vinculações estreitas com uma visão liberal e positivista de ordem social, e também espelhada nos parâmetros de civilidade que pretendiam formar o cidadão brasileiro como um cidadão qualificado para se sentir pertencendo ao mundo moderno e civilizado. Bondes, cinematógrafos, telefones, fonógrafos, gramofones, propostas de reformas urbanas e de alargamento de ruas, ao lado de tantos outros artefatos culturais de uma modernidade que se esparramava a passos cada vez mais largos nessa Belle Époque que então se constituía ...

³ Jornal Diário de Notícias, 10/10/1892.

⁴ Jornal O Trabalho, 09/10/1892.

⁵ Jornal Gazeta de Notícias, 09/10/1892.

A chegada dos bondes elétricos parece ser a chegada de outros sentidos na vida da cidade. Encontramos em crônicas de Machado de Assis o registro de impressões e impactos provocados por essa novidade na cidade do Rio de Janeiro. Andando pela Praia da Lapa, em um bonde movido a tração animal, nosso autor encontra um dos bondes elétricos que vinha em sentido contrário.⁶ Algo de espetacular está presente nessa visão: “era o primeiro que estes meus olhos viam andar”. Certamente, o espetáculo visual de algo movido a eletricidade devia impressionar. Porém, “para não mentir, direi que o que me impressionou antes da eletricidade, foi o gesto do cocheiro”. Machado apreende, em sua crônica, um novo olhar, um novo gesto de alguém que se sente o condutor do progresso, o condutor de algo novo que irá suplantar e soterrar os bondes conduzidos por animais: “Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no meu bonde, com um grande ar de superioridade. Posto que 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 elétrico, mas a própria eletricidade”. O bonde elétrico deslizava serenamente pelas ruas da cidade, “como os barcos dos poetas, ao sopro da brisa invisível e amiga”. No entanto, a visão poética dos bondes elétricos deslizando pelas ruas da cidade, uma expressão desse encantamento moderno, não se constitui como uma única visão dessa novidade do espaço urbano. A percepção do cronista aponta para a apreensão de novas relações sociais que se configuram com a chegada do bonde elétrico como, por exemplo, o fim da experiência dos bondes a tração animal e as perdas sentidas pelos setores sociais ligados a essa modalidade de transporte. A esse respeito, Machado recorre ao divertido expediente de conversas de burros acerca do progresso que trouxe o bonde elétrico, que poderia liberá-los do fardo de puxar os pesados carros. Se um dos burros tem ilusão quanto à possibilidade de liberdade trazida pelo progresso, o outro burro desmancha essa ilusão, lembrando ao companheiro que o “bonde elétrico apenas nos fará mudar de senhor”; parece estar sendo anunciada a apreensão das faces contraditórias desse progresso: liberdade, mas também continuidade da exploração, da submissão. Tornados descartáveis com o advento do bonde elétrico, os burros, como bens da companhia, serão vendidos e passarão às carroças, após o que apenas a velhice lhes restituirá a liberdade: “ficaremos soltos na rua por pouco tempo arrancando alguma erva que aí deixem crescer para recreio da vista”; uma erva que, no entanto, nem sempre é viçosa; enfim, depois de enfraquecidos, sem terem tido nenhuma aposentadoria, nem prêmio, nem gratificação, morreriam, quando então teriam “a liberdade de apodrecer”.

⁶ ASSIS, Machado. Bondes elétricos. In: **Crônicas escolhidas**. SP: Ática: FSP, 1994, p.63-67.

Metaforicamente, o diálogo entre os burros remete à exclusão de uma parte da população dos benefícios e do conforto trazidos pelo progresso e por essa tão desejada modernidade. Uma exclusão pontuada pela falta de uma política social, pela falta de valorização, pela ausência de perspectivas, por exemplo, de uma velhice mais digna, quando então apenas a morte lhes daria a “liberdade de apodrecer”.

Em São Paulo o serviço de bondes elétricos é inaugurado em 7 de maio de 1900, também com a presença de autoridades, inclusive de Rodrigues Alves, então presidente do Estado. O enorme entusiasmo que o evento provoca pode ser percebido até pelo anúncio em jornal do Hotel Joaquim, na Rua São João, que informa que haverá uma “menu especial” no dia de “hoje! Inauguração dos bondes elétricos!”.⁷ O mesmo jornal, no dia seguinte, noticia que

por todo o trajeto aglomerava-se enorme multidão, nas esquinas, portas e janelas, aclamando a espaços a empresa com vivas e palmas, à passagem dos veículos apinhados de passageiros (...) Durante todo o resto do dia e parte da noite, os bondes foram franqueados ao público, que acorreu em massa, conservando sempre cheios os carros da Light and Power”.⁸

Em Oswald de Andrade⁹, num texto que ele mesmo designou de “memórias e confissões”, encontramos também um relato interessante e sensível da chegada do bonde elétrico em São Paulo, matizado pela distância que seu olhar, a partir do presente, imprime àquele momento. O impacto exercido pela novidade, ao que parece, associava-se ao impacto de novas experiências e sensações que a população urbana experimentava. A velocidade, a ausência de uma força visível de existência objetiva e palpável a conduzir o bonde, deviam impressionar e, provavelmente, fascinar a população. A eletricidade, sem dúvida, era uma grande novidade e objeto de perplexidade. Era responsável pela revolução que a Light estava operando na cidade ao instalar o serviço de energia elétrica para iluminação e transporte, colocando trilhos, postes e fios. “Um mistério esse negócio de eletricidade! Ninguém sabia como era. Caso é que funcionava. Para isso as ruas da pequena São Paulo de 1900 enchiam-se de fios e de postes”. A novidade da velocidade de que o bonde era portador parecia causar admiração e temor: “um amigo da casa informava: - o bonde pode andar até a velocidade de nove pontos. Mas, aí, é uma

⁷ Jornal O Estado de São Paulo, 07/05/1900.

⁸ Jornal O Estado de São Paulo, 08/05/1900.

⁹ ANDRADE, O.op.cit., p.48-49.

disparada dos diabos. Ninguém agüenta. É capaz de saltar dos trilhos. E matar todo mundo...” E no dia 7 de maio

A cidade tomou um aspecto de revolução. Todos se locomoviam, procuravam ver. E os mais afoitos queriam ir até a temeridade de entrar no bonde, andar de bonde elétrico! Naquele dia de estréia ninguém pagava passagem, era de graça. A fluência tornou-se, portanto, enorme. No centro agitado, eu desci a ladeira de São João, que não era ainda a avenida de hoje. Fiquei na esquina da rua Líbero Badaró, olhando para o largo de São Bento, de onde devia sair a maravilha mecânica.(...) um murmúrio tomou conta dos ajuntamentos. Lá vinha o bicho! O veículo amarelo e grande ocupou os trilhos do centro da via pública. Um homem de farda azul e boné o conduzia, tendo ao lado um fiscal. Uma alavanca de ferro prendia-o ao fio esticado, no alto. Uma campainha forte tilintava abrindo as alas convergentes do povo. Desceu devagar. Gritavam: - Cuidado! Vem a nove pontos! (...)

O carro lerdo aproximou-se, fez a curva. Estava apinhado de pessoas sentadas, de pé. (...) Passou. Parou adiante, perto do local onde se abre hoje a Avenida Anhangabaú. Houve tumulto. Acidente?

Não andava mais, gente acorria de todos os lados. Muitos saltavam.

- Rebentaram a trave do lado! Não é nada!

Tiravam a trave quebrada, o veículo encheu-se de novo, continuou mais devagar ainda, precavido.

E ficou pelo ar, ante o povo boquiaberto que rumava para as casas, a atmosfera dos grandes acontecimentos.¹⁰

A rememoração de Oswald de Andrade traz à tona a sensação do novo, do moderno, do estranho, a que as pessoas ainda precisariam se adaptar. Modificações maiores nas percepções do tempo e do espaço estão se anunciando.

Em Campinas, a difusão do uso e, principalmente, do conhecimento da eletricidade, também vai preparando o caminho para a substituição dos bondes a tração animal pelos elétricos, o que vai ocorrer em 23 de junho de 1912.

A iluminação elétrica em Campinas terá início através de algumas experiências realizadas por particulares. Em 1886, na Estação da Cia. Paulista, algumas lâmpadas são acesas a título de experiência. Em 1898, Antonio Benedito de Castro Mendes, proprietário da Casa Livro Azul na antiga Rua Direita, iluminava a sua loja e oficinas, “por meio de um dínamo particular”, mantendo ainda dois focos ao lado da rua. “O ato inaugural desse melhoramento atraiu grande número de pessoas que não esconderam a sua admiração pela ótima qualidade da luz produzida por esse sistema”.¹¹ Em 1903, quando foi apresentada a peça *Pastoral*, escrita por Coelho Neto, o palco e a platéia do Teatro São Carlos foram iluminados à eletricidade.¹² Até então, a iluminação pública em Campinas era a gás, tendo sido inaugurada pela Companhia Campineira de

¹⁰ ANDRADE, op. cit.

¹¹ CASTRO MENDES, José de. A iluminação elétrica. **Correio Popular**. Campinas, 28/11/1968.

Iluminação a Gás em julho de 1875. No entanto, no início do século, nem todas as casas da cidade possuíam instalações para o gás.

Como sempre acontece nas residências de gente abastada, havia iluminação com fartura por todos os cômodos, e até nas fachadas, que nos dias de festa eram iluminadas com frizos, desenhos e emblemas acesos pelas platibandas e sacadas. Os pobres e modestos arranjavam-se mesmo com o tradicional lampião de querosene, velas e lamparinas. Alguns estabelecimentos comerciais usavam o gás acetileno, ou lampiões belgas, de camiseta incandescente que produziam excelente claridade.¹³

Tendo a antiga Companhia de Iluminação a Gás, após mudança de estatutos e de direção, passado a se denominar Companhia de Iluminação e Força, “obedecendo as imposições do progresso e da evolução”, a eletricidade passa a ser de fato implantada na cidade, a partir de 1905. Em dezembro de 1907 começaram a ser levantados postes para os fios de transmissão; já em janeiro de 1908, na casa *Barsotti*, bar e restaurante na Rua Barão de Jaguará (antiga rua Direita), inauguraram-se as primeiras lâmpadas e ventiladores de teto instalados pela nova companhia.

Mesmo sendo esperada, a novidade da luz elétrica não deixou de produzir inúmeras reclamações na imprensa contra a Companhia, reivindicando lâmpadas com maior número de velas para a iluminação das ruas. Com a melhora dos serviços de energia elétrica, a cidade, por um lado, vai sofisticando seus mecanismos de controle urbano e, por outro, vai assumindo aspectos mais atrativos. Muitas casas comerciais ficavam abertas à noite e as mercadorias expostas em vitrines iluminadas e arrumadas eram pretexto de passeio para famílias que vinham ao centro admirar “os artigos expostos sob a intensa claridade das lâmpadas”. Anúncios luminosos enfeitavam fachadas de lojas, bares e teatros, “dando às ruas uma nota festiva e alegre”. Nos largos da Matriz Velha, do Rosário e do Teatro foram instalados “artísticos postes com luminárias de arco voltaico”, com uma boa qualidade de iluminação, o que passa a ser estendido às ruas centrais. Nesse momento inicial de instalação da eletricidade, algumas inaugurações eram transformadas em “espetáculos” oferecidos à curiosidade pública por novidades. Foi o caso do Teatro Carlos Gomes (o Cassino), localizado na Rua Bernardino de Campos, atrás da estátua de Carlos Gomes: na véspera de sua inauguração, a 30 de outubro de 1910, o teatro ficou aberto à visita desde as 6 horas da tarde, “acolhendo grande número de pessoas que ali foram, especialmente convidadas para apreciar a deslumbrante iluminação

¹² CASTRO MENDES, op. cit.

¹³ CASTRO MENDES, op. cit.

elétrica distribuída por um lustre central e vários outros menores, colocados entre frizas e camarotes”.¹⁴

Fios condutores de energia elétrica foram estendidos, entre 1911 e 1912, junto com os trilhos que estavam sendo assentados para os bondes elétricos, introduzidos na cidade como um desejado artefato que deveria atestar, como se propagava, o rumo de Campinas em direção constante ao progresso.

Os elétricos estão inseridos num processo de urbanização crescente, intimamente articulado ao avanço do sistema capitalista, pelo qual a cidade vem passando desde as décadas finais do século XIX. Já foi colocado, anteriormente, que um momento inicial e expressivo de urbanização se deu entre os anos 1870 e 1880, acompanhando um grande surto de expansão da agro-exportação cafeeira, com as contradições sociais que lhe são inerentes. Entretanto, após 1886, há um processo de expansão territorial das fronteiras agrícolas cafeeiras e surgem novos centros regionais importantes no interior do estado de São Paulo, como Ribeirão Preto e Bauru. Campinas continua tendo um crescimento de suas atividades urbanas, em que pese não ser mais o pivô deste processo de expansão econômica, mas constituindo-se, mesmo assim, como o principal centro econômico, político e cultural do Estado, com exceção da própria capital.¹⁵

Desde os anos 1880, a diversificação da vida urbana vinha sendo acompanhada por um conjunto significativo de construções, introduzindo na cidade um novo padrão arquitetônico que se articulava à pretensão da construção da cidade moderna; as construções que se realizavam e, sobretudo, os edifícios públicos, impunham-se no espaço urbano, dotados de uma certa monumentalidade que não deixava de expressar a força e o poder da burguesia urbana local. O engenheiro-arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851-1928)¹⁶ teve uma participação fundamental na implantação dessa nova estética arquitetônica, sendo responsável por muitos edifícios de porte construídos até meados dos anos 1880, como a Escola Ferreira Penteadó (1880), o Bosque dos Jequitibás (1880), a conclusão das obras da Matriz Nova (1883), o Teatro

¹⁴ CASTRO MENDES, op. cit.

¹⁵ SEMEGHINI, Ulisses C. , op. cit.; BAENINGER, Rosana. **Espaço e tempo em Campinas: migrantes e a expansão do pólo industrial paulista**. Campinas. Área de Publicações/Centro de Memória da UNICAMP, 1996.

¹⁶ Entre os anos de 1879 e 1886, Campinas foi o principal foco da atuação profissional de Ramos de Azevedo; segundo Ana Maria R.G.Monteiro, diversos segmentos sociais, no intuito de “afiançar e demonstrar seu poder, valeram-se da arquitetura como uma forma simbólica de se fazerem presentes no espaço citadino”. Mesmo após 1886, quando se mudou para São Paulo, Ramos de Azevedo manteve a ligação com a cidade, tendo sido chamado por diversas vezes a dar pareceres, realizar projetos e obras (MONTEIRO, Ana Maria Reis de Góes- “Ramos de Azevedo e seu projeto de posturas para uma nova Campinas. In: **Revista Oculum**, FAU/PUCCAMP, 2002, p.43).

Carlos Gomes (1884), o Matadouro Municipal (1885), o frontispício da capela de São Benedito (1885), o Circolo Italiani Uniti (1885).¹⁷ A partir da década de 1890, diversos outros projetos de sua autoria vieram a público, expressando e consolidando um certo gosto, um certo padrão de beleza e funcionalidade urbana: a Cadeia Nova (1896), o Primeiro Grupo Escolar (1897), o Asilo de Órfãs (190_), o Mercado Novo (1908), a Praça Carlos Gomes (1912), o Paço Municipal (1912), o Instituto Profissional Bento Quirino (1918). Nesses anos todos, a busca do moderno também encaminhava-se para a organização e reorientação da paisagem urbana, cujas construções deveriam sinalizar correspondências com as noções, então vigentes, de uma cidade salubre, saneada, mas também bela, funcional e que expressasse os padrões de estética e de poder das elites urbanas campineiras. Não se deve esquecer que essa modelação do espaço urbano também está associada aos códigos de posturas municipais, promulgados durante os anos finais do século XIX, que visavam produzir e regulamentar essa ordem social urbana e moderna. Estou me referindo ao Código de Posturas de 1880 e à Lei n.43, de 1895. O Código de 1880, por exemplo, na parte referente às edificações, explicita a concepção de uma relação estreita entre saneamento e embelezamento urbano, relação que conduziria a modernização da cidade. A Lei de 1895 mostra toda uma preocupação com as condições de higiene das construções nos limites da área urbana, estabelecendo a obrigatoriedade de ventilação e iluminação natural nos ambientes, os recuos mínimos, pés direitos, proibindo, também, construções em terrenos alagadiços ou pantanosos e exigindo ligações de esgotos e captação de águas pluviais. Consta que muitos dos artigos desta lei de 1895 foram baseados num manuscrito produzido por Ramos de Azevedo em 1885, um “*Projecto de Código de Posturas, Arruamentos, Nomenclatura, Construções, etc*”, não promulgado, mas que evidenciaria, segundo Ana Maria Monteiro, “uma concepção calcada em modelos europeus de salubridade e estética urbana”. Segundo essa autora, teria ficado evidente, na análise deste projeto de posturas, que Ramos de Azevedo, “além de reconhecer e partilhar do modelo republicano, demonstrava conhecer as mais modernas intervenções urbanas européias e também compartilhava uma visão que em tudo se afinava com a da burguesia local ...”¹⁸

Porém, as atividades urbanas e, notadamente, o crescimento industrial que então se verificava, vão sofrer um impacto no período marcado pelas epidemias de febre amarela, ou seja,

¹⁷ MONTEIRO, op. cit., p.43.

¹⁸ MONTEIRO, op. cit., p.26.

entre 1889 e 1897. Há um decréscimo significativo da população urbana e muitos estabelecimentos fecham as portas. Vários estabelecimentos industriais e comerciais de porte transferem-se para São Paulo. A cidade vive, neste momento, uma grave crise urbana, que se apresenta como um problema evidente de saúde pública, mas também como um problema econômico e social. A crise se inicia, praticamente, um ano após a abolição da escravidão e num momento de grande fluxo migratório de trabalhadores livres europeus, um período em que a prioridade do Estado passa muito longe de preocupações com questões sociais e em que os escravos estão submetidos a condições conhecidamente precárias. A epidemia, portanto, “vem encontrar uma massa de trabalhadores com salários aviltados, operando em condições precárias de trabalho e de vida, notadamente as higiênicas, sanitárias e habitacionais”.¹⁹ A crise urbana, intensificada pelos surtos de epidemia, desnudava os efeitos perversos sobre a sociedade local daquela modernidade tão propalada pelas elites urbanas das décadas finais do XIX. Explicitava o caráter elitista, conservador e excludente daquelas aspirações. Esse período de crise marca o momento em que a cidade de São Paulo assume, definitivamente, a hegemonia do desenvolvimento urbano e das atividades industriais no Estado. Se entre 1874 e 1886 Campinas ostentava uma população equivalente à da capital, no final do século há um crescimento espantoso da população de São Paulo, da ordem de 403%.²⁰

Na tentativa de recompor a cidade, são tomadas medidas de combate à epidemia, evidenciando uma maior preocupação com higiene e saneamento. Grandes investimentos são realizados em obras de saneamento; ruas são pavimentadas, córregos canalizados, áreas pantanosas aterradas. O sistema domiciliar de abastecimento de água tratada é concluído em 1891 e a rede de coleta de esgotos em 1892.²¹ A participação do engenheiro Saturnino de Brito nas obras de saneamento da cidade, entre os anos de 1896 e 1898, vai se constituir numa contribuição fundamental para terminar com os surtos epidêmicos que assolavam a cidade. As propostas de Saturnino estão alinhadas a todo um conjunto de produções e investigações sobre o habitat urbano, e que acabam por constituir “um saber sobre a cidade no bojo de uma ideologia

¹⁹ CARPINTERO, op. cit., p.33-34.

²⁰ Em 1874 Campinas apresenta 31.397 hab., e São Paulo 31.385 hab.; em 1886 Campinas está com 41.253 hab e São Paulo com 47.697. Mas em 1900 Campinas está com 67.694 hab. e São Paulo exibe 239.820 (SEMEGHINI, op. cit., p.80).

²¹ CARPINTERO, op. cit., p.34.

intervencionista, que visava transformar a cidade de meio corruptor em meio corretor”.²² Será pioneiro no Brasil, no campo da engenharia, “no projeto e execução de uma nova maquinaria urbana, cuja função era construir a cidade higiênica”. Está articulado a um grupo de engenheiros e médicos sanitaristas e positivistas atuantes no movimento higienista no Brasil e que, através de construção de obras de saneamento urbano ou de campanhas de saúde pública, introduzem a modernidade técnica e estética nas cidades brasileiras.²³ No tocante a Campinas, as obras de saneamento do engenheiro Saturnino estão explicitando, nessa reorganização sanitária da cidade, a preponderância dos critérios técnicos e de funcionalidade em detrimento de outros.²⁴

Com estas medidas tomadas, Campinas procurará exibir, na primeira década do século XX, a imagem de uma cidade limpa e saudável, com condições de vida urbana supostamente consideradas boas. São significativos, a esse respeito, os comentários, veiculados pela revista *Brazil Magazine* em 1909, articulados a um esforço de propaganda, nos anos iniciais do século, destinado a mostrar Campinas como uma cidade saudável, moderna, bonita, sem os vestígios das epidemias que a assolaram tão terrivelmente:

Campinas ficou apoz estas medidas sanitárias extremamente radicaes uma cidade admiravelmente salubre.(...) A nota dominante e superiormente agradável de Campinas é o perfeito asseio das suas ruas com as suas casas sempre de novo pintadas, o que faz lembrar as bem cuidadas cidades da Allemanha e, especialmente, as da Saxônia. Sobre este ponto e diversos outros cuidados urbanos, a municipalidade de Campinas leva grande vantagem sobre a sua collega da Capital paulista, que descara por completo do asseio das ruas constantemente invadidas por materiaes de construcções intermináveis, e sempre maltratadas por um detestável serviço de limpeza pública.²⁵

Campinas entra no século XX, após o surto epidêmico, com a vida urbana em crescimento. Para uma população total no município de 41.253 habitantes em 1886 temos, em 1900, 67.694 habitantes, registrando-se neste período uma taxa de crescimento populacional (3,6%) superior a do período 1874-1886 (2,3%). O porte da cidade também teria exercido atração

²² ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de – “Projetos e obras do Engenheiro Saturnino de Brito para Campinas em fins do século XIX”. IN **Revista Oculum**, Campinas: FAU/PUCCAMP, 2002, p.17-18.

²³ ANDRADE, op. cit., p.18-19.

²⁴ É interessante registrar aqui um dos aspectos de suas propostas que dizem respeito à implantação de avenidas marginais aos cursos d’água existentes na cidade. Construir avenidas margeando canais a céu aberto ladeados por passeios arborizados era uma solução de cunho modernizador do ponto de vista paisagístico. Carlos Roberto M.Andrade salienta que vai ser a partir das obras de drenagem pluvial sugeridas para Campinas, em que o canal passa a desenhar a cidade, que a solução de avenidas marginais em fundos de vale passará a ser adotada em grande parte das cidades brasileiras. Conclui que “tal modo de aproveitamento do talvegue, aplicado ao longo de todo o século XX, em que se privilegia a circulação das águas e dos veículos em detrimento das condições naturais, apenas recentemente tem sido questionado”(ANDRADE, C.R.M.op.cit., p.21) As avenidas em questão são a Orosimbo Maia e a Anchieta.

²⁵ BADARÓ, op. cit., p.34.

sobre uma parcela de imigrantes que procuraram se encaixar nas atividades comerciais e industriais que vinham se desenvolvendo. Há uma ampliação e diversificação das atividades comerciais e de serviços. Algumas alterações que ocorrem, neste momento, na base agrária do município, também contribuem para a sustentação dessa ampla atividade urbana, como a diversificação agrícola em curso, junto ao retalhamento de grandes propriedades nas áreas mais velhas para investir nas zonas pioneiras em expansão, possibilitando a ocupação por pequenos e médios agricultores. Entre 1900 e 1920, a indústria não sofre nenhuma mudança de porte significativo, porém, continua o crescimento das atividades industriais sob o impulso do aumento da população, da urbanização e da expansão ferroviária.²⁶ Neste período, se a população rural tem seu crescimento estabilizado, a população urbana aumenta a taxas maiores. Dos cerca de 67.000 habitantes em 1900, o *Almanach de Campinas para 1908* registra 79.924 habitantes em 1902, e estima para 1908 cerca de 90.000 habitantes, sendo 30.000 para a área urbana. Mesmo sendo exageradas essas estimativas, e se tomarmos como corretas as estimativas de decréscimo da população urbana para 5.000 pessoas, por ocasião das epidemias na década final do século, vê-se que seu crescimento não deve de forma alguma ter passado despercebido aos contemporâneos. As funções urbanas do município adquirem, portanto, com esse pano de fundo, cada vez mais autonomia. Em 1918, cerca de 44% da população do município morava na cidade;²⁷ particularmente, o distrito de Campinas já era majoritariamente urbano.²⁸ Boa parte da população economicamente ativa estava empregada, além da construção civil e indústrias, sobretudo no setor de serviços, como comércio, transportes, profissões liberais e serviços domésticos. O peso das atividades urbanas no município torna-se progressivamente maior neste período, sendo que em 1920 absorviam já 43,5% da população economicamente ativa do município.²⁹

No contexto da expansão das atividades urbanas e compondo o cenário em que os bondes elétricos vão dar entrada no palco da cidade, podemos, também, recolher os indícios da continuidade de uma busca de sintonia com a modernidade cultural da chamada “Belle Époque”.

²⁶ Para uma abordagem mais detalhada deste período em relação a Campinas e ao Estado de São Paulo, ver SEMEGHINI (1991), BADARÓ (1996), BAENINGER (1996), CARPINTERO (1996), CANO, Wilson – “Base e superestrutura em São Paulo: 1886-1929, in DE LORENZO, Helena C.; COSTA, Wilma P. (orgs.) **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. São Paulo: UNESP, 1997.

²⁷ BAENINGER, op. cit., p.35; SEMEGHINI, op.cit., p.87.

²⁸ Nesta época, o município de Campinas contava, além de Campinas, com os distritos de Sousas, Vila Americana, Cosmópolis, Valinhos, Rebouças(Sumaré).

²⁹ SEMEGHINI, op. cit., p.89.

Estou me referindo, por exemplo, desde a época de introdução do telefone: tendo já havido uma demonstração em 1878 sobre o aparelho, apenas dois anos após o anúncio de sua invenção, organiza-se em 1884 a Empresa Campineira de Telefones, obtendo permissão para assentamento de linha; na reunião de inauguração da empresa, que teria trazido para a cidade “esse valioso meio de comunicação adotado hoje nas cidades importantes”, uma banda de música tocou durante a visita de famílias e de “grande número de cavalheiros”. Foram feitas “ligações com todos os assinantes, que são em número de 56, podendo desse modo ouvirem a música que então se executava ali”.³⁰ Também é o caso de ser ressaltada a situação do cinematógrafo, anunciado na Europa em 1895 pelos irmãos Lumière e que, já em 1897, tem uma sessão de exibição no Teatro São Carlos. Já em 1895 anunciava-se a exibição, também no Teatro São Carlos, do “kynetoscópio” de Edson, aparelho precursor do cinematógrafo. A leitura do programa que anuncia a exibição nos aproxima da sensação de fascínio despertada por essa novidade:

O Kynetoscópio revela-nos mais uma das engenhosas applicações da electricidade. Naquelle instrumento uma photographia dá 42 rotações por segundo! De modo que as figuras vivem, animam-se, e o que se vê impassível no papel photographico torna-se palpitante de vida no assombroso kynetoscópio!

O sr. Luiz Ricca, o exhibidor deste instrumento e do phonographo no botequim do Theatro São Carlos, hoje mostrará no kynetoscópio: Miss Luiza Fuller, Serpentina; e uma briga de gallos.³¹

Atente-se, no trecho acima, para a convivência curiosa de práticas culturais modernas, instalando-se, com práticas culturais tradicionais, como uma briga de galos.

Em 1899 se estabelece à rua General Osório um salão especificamente cinematográfico que passa a exhibir diversos tipos de documentários; no Teatro Rink, a partir de 1901, passa a haver sessões regulares do Cinematógrafo Universal e da American Biograph; e é também nesses anos que a Casa do Livro Azul exhibe regularmente as fitas adquiridas na Exposição de Paris por seu proprietário, editor e livreiro, Antonio Benedito de Castro Mendes. Desse momento em diante, e podemos dizer que em torno de 1905, as sessões de cinema se incorporaram ao entretenimento de parte das famílias da cidade com condições de usufruir destas novidades modernas.³²

³⁰ Jornal Diário de Campinas, 04/04/1884.

³¹ CASTRO MENDES, 1963, op. cit., p.81.

³² GOMES, Eustáquio. “Modernidade e política” In **Resgate** . Revista de Cultura do Centro de Memória – UNICAMP, Campinas: Papyrus, 1991, p. 36-36

Além da presença maior na cidade desse grande ícone da modernidade que é o cinematógrafo, outras realizações de perfil cultural contribuem para sustentar, aos olhos das elites urbanas, a percepção de uma cidade moderna, de espírito republicano, saudável, bonita, e também realizadora dos propósitos civilizadores da República, principalmente quanto à importância da instrução e da cultura letrada de modo geral. Assim temos, no campo da educação, a inauguração do Ginásio de Campinas no prédio do antigo Colégio Culto a Ciência (1896), o Grupo Escolar Municipal Correa de Melo e o Liceu de Artes e Ofícios (1897), que pretendia recolher meninos pobres e órfãos devido à epidemia de febre amarela; temos também o Colégio Progresso Campineiro (1900), o Segundo Grupo Escolar (1902), a Escola Complementar (1903), o Colégio Sagrado Coração de Jesus (1909), o Externato São João (1909), a Escola de Comércio Bento Quirino (1910), o Colégio Cesário Mota (1911).

É de 1902 a formação do Centro de Ciências, Letras e Artes (CCLA), que vai se constituir num importante centro cultural apoiado pelas elites urbanas, divulgador da arte e de estudos científicos, com realização frequente de conferências, saraus, exposições, concertos musicais, congregando, assim, um conjunto significativo de intelectuais, artistas, poetas, literatos em geral. O aparecimento e também a permanência de jornais e revistas, neste período que cerca o surgimento do bonde elétrico, pode evidenciar, de alguma forma, a existência de atividades intelectuais significativas na cidade. É o caso da existência do *Correio de Campinas* (de 1885 a 1919), do *Cidade de Campinas* (de 1896 a 1915), do *Comércio de Campinas* (de 1900 a 1920) e do *Diário do Povo*, que aparece em 1912 e atravessa as várias décadas seguintes. Há algumas revistas que também marcaram presença nesta época, como *A Ronda* em 1914, *O Monóculo* em 1915, o semanário *O Ferrão* a partir de 1917, e entre 1921 e 1924 a *A Onda*, revista de perfil modernista.³³

Com a intensificação da vida urbana e com a difusão do cinema, além do Teatro São Carlos e do Rink, abrem-se novas casas como o Cine Bijou e o Cine Recreio em 1909, o Cinema “Salão Caritas” em 1910, o Teatro Carlos Gomes (Cassino) em outubro de 1910, o Cine Radium em 1911. O Coliseu, antes destinado à prática das touradas, vai ser adaptado também para cinema em 1916.³⁴

³³ MARIANO, Júlio. **A história da imprensa em Campinas**, 1972.

³⁴ CASTRO MENDES, 1963, op. cit.; GOMES, 1991, op. cit., 1991.

Toda essa intensificação da vida urbana está articulada aos interesses da burguesia local que, nas décadas finais do século XIX e iniciais do XX, empenhou-se na reconfiguração da ordem social local, inspirada nos postulados cientificistas, positivistas da época e na crença dos valores do progresso e da civilização. Jornais, revistas, cinemas, escolas fizeram parte deste esforço civilizatório. As modificações ocorridas no espaço urbano e as novas construções estão articuladas às tentativas de materializar e conferir visibilidade às supostas conquistas do progresso desta cidade, numa demonstração, também, de sua afinação com os preceitos do higienismo moderno. Particularmente na primeira década do século XX, estas pretensões têm, entre seus referenciais de inteligibilidade, a intenção de projetar uma cidade totalmente recuperada dos terríveis problemas sócio-econômicos acarretados pelos surtos de epidemia.

A construção da imagem da Campinas moderna e progressista também se fez pela divulgação maciça de fotos e postais, sobretudo na primeira década do século XX. Essas imagens apresentaram uma versão oficial da cidade. Suzana Barretto Ribeiro, em seu livro *Percursos do Olhar: Campinas no início do século XX*, procura analisar como as transformações ocorridas no espaço urbano foram fotografadas, delineando uma imagem oficial da cidade e ignorando as tensões da modernidade e as contradições do progresso.³⁵ Para isto, valeu-se do estudo da fotografia profissional deste período, trabalhando com as séries de cartões-postais impressas pelas Casas Tipográficas locais, a Casa Mascotte, a Casa do Livro Azul e a Casa Genoud,³⁶ a coleção de fotos dos Álbuns da Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo e as fotografias publicadas no almanaque *A cidade de Campinas em 1900*. O trabalho de Suzana Ribeiro procura questionar, em relação a Campinas, entre outras questões, o que os cartões-postais, solidários a uma visão laudatória e promocional da cidade, associados às outras imagens oficiais, divulgaram e encobriram.³⁷

³⁵ RIBEIRO, Suzana Barretto. **Percursos do olhar: Campinas no início do século XX**. SP: Annablume; FAPESP, 2006.

³⁶ Segundo a autora, surgiram na primeira década do século XX as primeiras séries impressas de cartões postais por essas casas tipográficas. “Com equipamentos sofisticados de reprodução, imprimiram postais com fotografias a partir dos processos de fotolitogravura, cromofototipia e fototipia, com qualidade superior, aumento das tiragens e, principalmente, custos reduzidos”(op.cit.,p.45).

³⁷ O período de 1900-1920 foi um período de grande produção e circulação de cartões-postais. Expressão das inovações técnicas da época, das condições de reprodução das imagens, além de se constituir naquele momento como um instrumento eficiente de comunicação, seu consumo também se prestou à exibição de signos de ostentação de grupos sociais mais privilegiados. Foram introduzidos no Brasil em 1901, constituindo-se num “meio para divulgação da fotografia, assim como os álbuns com vistas das cidades, as revistas ilustradas e os “reclames”. Diversas cidades brasileiras tiveram seus cartões-postais. Suzana Ribeiro ressalta que se destacaram nesta produção capitais como Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, e Manaus e estâncias turísticas como Petrópolis, Poços de Caldas

Tive acesso a parte destes postais no Centro de Memória da Unicamp, através da Coleção Antonio Miranda, colecionador particular que disponibilizou seu acervo de 85 postais para reprodução pelo CMU. De modo geral, o enfoque destes cartões postais está centrado nas igrejas, nas construções imponentes, ligadas à estética do neoclassicismo europeu, nos locais da cidade de movimentação social significativa, como a Rua Barão de Jaguará, o largo da Estação, o largo do Rosário, nos edifícios das escolas, lembrando a importância da instrução no ideário liberal republicano, nas praças e largos a indicarem a preocupação com o aformoseamento da cidade dentro da concepção de reintroduzir elementos da paisagem natural na paisagem urbana, nos hospitais e indicadores de obras de saneamento, a sugerirem a preocupação com as condições de saúde da população e da higiene pública. Todas estas imagens, ao lado de outras fotos oficiais do período, compõem uma narrativa visual de Campinas, alinhavada ao discurso do progresso, realçando instituições ligadas aos interesses sócio-culturais predominantes nas relações locais de poder. Neste recorte seletivo da cidade, divulga-se uma cidade idealizada: “higienizada, culta, progressista e perfeitamente adaptada às novas orientações urbanísticas”.³⁸

De modo geral, o enfoque é centrado nos edifícios retratados, ou em determinadas áreas da cidade, sem que possamos perceber melhor o entorno, áreas vizinhas. Não há a preocupação de apresentar a cidade de modo mais abrangente. Suzana Ribeiro observa de forma pertinente:

A seleção do local e o enquadramento pressupõem recortes e ocultações que evidenciam uma construção intencionalmente planejada pelo enunciador e com objetivos claramente determinados. O que foi excluído pelos limites determinados pela composição fotográfica tornou o espaço da representação um ambiente autônomo e independente das condições que o geraram.³⁹

Os cartões-postais, através de suas imagens, educam o olhar na direção dos valores da ordem e do progresso que se deseja alcançar, silenciando sobre os conflitos sociais, as relações de dominação e de exclusão social que fazem parte desta cidade idealizada. Como bem salienta Suzana Ribeiro,

O posicionamento adotado pelo fotógrafo permitiu a exclusão e o desconhecimento da situação em que vivia a maioria da população urbana, constituída por ex-escravos e imigrantes em busca de um lugar, aos quais não era permitido usufruir das mudanças enfaticamente divulgadas.⁴⁰

e Santos (RIBEIRO, op.cit., p.42-44); sobre postais ver também SCHAPOCHNIK, Nelson. “Cartões-postais, álbuns de família e ícones da intimidade”. In: **História da vida privada no Brasil. República: da Belle Époque à era do rádio**. V.3. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

³⁸ RIBEIRO, op.cit., p.73.

³⁹ RIBEIRO, op.cit., p.48.

⁴⁰ RIBEIRO, op.cit., p.79



Imagem 2 - Clube Campineiro, década de 1920. Coleção BMC, MIS.



Imagem 3 - Rua Barão de Jaguará - 1910. Casa Mascote. Coleção Antonio Miranda. CMU.



Imagem 4 - Praça Bento Quirino, 1912. Coleção Antonio Miranda. CMU.

A narrativa visual implícita nestas imagens, difundindo concepções e valores da racionalidade urbana preconizada pelas elites dirigentes, juntamente com os meios que utilizaram a reprodução impressa, “atuaram como produtores de ilusão que legitimam a cidade idealizada. Nesse efeito de sedução, impõe-se uma estética, um gosto, um padrão de vida”.⁴¹

Em sua linguagem ligeira, panorâmica e apaziguadora, os cartões-postais apagam as contradições e conflitos sócio-políticos, conferindo uma ilusão de harmonia a esse espaço em que foram ocultados os vestígios da presença de outros sujeitos que poderiam escancarar as dissonâncias dessa modernidade.

É em todo este contexto sócio-cultural, portanto, que os bondes elétricos fazem sua entrada no cenário urbano campineiro.

Querelas e tensões por entre fogos de artifício

Os bondes vão ser festejados, em Campinas, mais uma vez, com povo nas ruas, banda de música, autoridades presentes, discursos, brindes, etc., tudo o que recomenda a celebração da chegada a uma cidade de um grande melhoramento urbano esperado. Se parece haver unanimidade quanto à expectativa positiva pela chegada do bonde elétrico, o mesmo não se pode dizer quanto aos interesses e visões que se cruzam através da atuação das companhias concessionárias.

Em 15 de junho de 1912 foi organizada uma comissão que promoveria as festas da inauguração, marcada para o dia 23 deste mês. Alguns dias depois foi providenciada a instalação da energia elétrica na Rua Barão de Jaguara para a iluminação da noite da inauguração.

No dia 23 de junho, pelo trem das 14h30min., chegou a banda da brigada policial de São Paulo, que se dirigiu para a praça Visconde de Indaiatuba (Largo do Rosário). Segundo o relato de Stiel (1978), baseado em noticiário da época,⁴² às 15hs começaram a afluir os convidados, que ocuparam os bondes preparados.

No da frente tomou lugar a comissão mais o Dr. Antonio Lobo, presidente da Câmara e o Dr. Omar Magro, prefeito municipal.

Às 3 e meia saíram os elétricos do galpão e começaram a descer rumo ao centro da cidade. No Largo do Rosário a massa de povo era compacta. A banda da brigada policial executou a sinfonia do Guarani, que foi ouvida com o máximo respeito pelo povo. Em seguida deslocou-se para a frente da estátua do grande compositor e ali executou a mesma peça.

Os bondes romperam uma longa fita com as cores nacionais, cortada pelos Drs. Presidente da Câmara e Prefeito Municipal, momento em que falou o sr. Lafayette Egydio acompanhado pelo sr. Luiz de Paula França. Então os bondes seguiram para o jardim sob aclamação do povo.

Transpondo a rua General Osório, chegados ao jardim da Praça da Imprensa Fluminense, estavam inaugurados os carros e começaram a trafegar recebendo passageiros, revertendo o preço das passagens em benefício das seguintes instituições de caridade: Asilo de Inválidos, Hospital de Hansenianos, Maternidade, Sociedade Amiga dos Pobres e conferências de São Vicente de Paulo. Durante o trajeto, em todas as esquinas da General Osório foram queimadas girândolas de foguetes e lançados confetes e serpentinas para os veículos e dos veículos para o povo.

⁴¹ RIBEIRO, op.cit., p.130.

⁴² Em 1912 registrava-se a presença, na cidade, dos jornais diários: Correio de Campinas e Comércio de Campinas, ligados ao jornalista Henrique de Barcelos; o Cidade de Campinas, que contava com a colaboração de Francisco Glicério, e também de Alberto Faria, dos irmãos Sarmento e dos Lobo (Antonio Lobo, Paulo Lobo e Pelágio Lobo), mais articulados ao situacionismo local; e, por fim, o Diário do Povo, fundado em 20/01/1912 por Álvaro Ribeiro e Antonio Francisco Cardoso, que saíram do Comércio de Campinas por ocasião da morte de Henrique de Barcelos. Ex-redator do Comércio de Campinas, Álvaro Ribeiro foi muito ligado ao estilo de jornalismo de Barcelos, dizendo-se porta-voz das classes populares. Militante na imprensa e na política, foi vereador na Câmara Municipal de Campinas, sendo também responsável pelos editoriais do Diário do Povo, onde fica até 1926, quando o jornal passa a ser propriedade apenas de Antonio Francisco Cardoso. Vendido em 1960 pela família Cardoso, este jornal hoje pertence ao grupo Rede Anhanguera de Comunicação(RAC), de que também faz parte atualmente o jornal Correio Popular de Campinas. Para o ano de 1912, apenas o jornal Diário do Povo foi encontrado nos arquivos disponíveis para pesquisa na cidade. Vale ressaltar que o lugar social prevalecente dos articulistas desses jornais articulava-se às classes dominantes, compreendendo tais vinculações, muitas vezes, no interior de campos culturais ambivalentes e contraditórios.

Às 16h30min, no restaurante da Estação, a comissão ofereceu lauto jantar aos músicos de São Paulo e representantes da imprensa, “sendo trocadas amistosas saudações”.

Às 18h30min, no jardim público iniciou-se o concerto da banda policial, que executou um programa variado, ouvindo o povo, entre outros, o 3 ato da Tosca, duas grandes fantasias do Guarani, fantasia da Carmem, um tango brasileiro de Arthur Levy, a Patrulha Americana e o Hino ao Sol de Mascagni. Tocaram também as bandas Ítalo-Brasileira, Progresso Campineiro e União Campineira.

Às 21h30min, findo o concerto da banda, organizou-se no jardim público uma passeata em “marche aux flambeaux”, que se dirigiu ao palacete do sr. Antonio Lobo, presidente da Câmara, à rua Augusto César.⁴³

Este relato, sereno e tranquilo, organizado por um pesquisador da história dos transportes coletivos e partilhando, num certo sentido, de uma cumplicidade com o tom celebratório de diversos noticiários referentes a eventos dessa natureza, difere, por exemplo, do relato encontrado no *Diário do Povo*, o jornal do vereador Álvaro Ribeiro, que se dizia interessado em estar mais próximo aos interesses do que chamava de “povo”. A leitura desse diário nos fornece indícios de que, apesar de desejados, os bondes entraram num cenário urbano recheado de tensões envolvendo interesses econômicos e políticos em disputa. Acompanhem, por um momento, esta sugestão, que se anuncia, de arena de conflitos de interesses.

No dia da inauguração, em primeira página, numa grande matéria em destaque *Eletricidade – povo, enganam-te – recordações necessárias*, o jornal destaca:

Annuncia-se para hoje, espalhafatosa festa publica, para solennisar, dizem elles, os autores da comédia, a inauguração da viação electrica.⁴⁴

A inauguração dos bondes elétricos é apresentada, imagetivamente, como uma “comédia”; os autores desta comédia, ou seja, a Companhia Campineira de Tração, Luz e Força (CCTLF), prepararam uma festa pública “espalhafatosa”. Há uma carga inegável de tensão nas palavras escolhidas. A festa é desqualificada, é vista como uma farsa. No entanto, isto não impede o jornal de reconhecer ser indispensável a “regularidade desse importante serviço público”; colocando-se os jornalistas como “extremados partidários do progresso local” atestam que é “um motivo de grata satisfação o início de tão grande melhoramento”. Contudo, trata-se de uma “experiência”, não de uma “inauguração” que não poderia ser realizada por faltarem diversas formalidades indispensáveis previstas no contrato firmado entre a Campineira e a Câmara Municipal de Campinas. Segundo o jornal não existem horários definidos, o percurso inaugurado é

⁴³ STIEL, 1978, op. cit., p.234-235.

⁴⁴ Jornal Diário do Povo, 23/06/1912.

“insignificante” em relação ao compromisso legal, as ruas em que houve o assentamento dos trilhos “estão mal recalçadas”, o preço pretendido para as passagens é “exagerado”, infringindo cláusulas do contrato.⁴⁵

A insatisfação e mesmo repúdio do jornal em relação à Campineira parece vir, provavelmente, desde a sua formação, em 1908, quando a então antiga Companhia Campineira de Iluminação e Força transformou-se na Companhia Campineira de Tração, Luz e Força, após intensas negociações dos antigos diretores para fusão com a firma Cavalcanti, Byington & Companhia.⁴⁶ Desde então, conforme o jornal *Diário do Povo*, a Companhia teria praticado “verdadeiros atentados contra o desenvolvimento de Campinas”; desde a “primeira phase” seus atos teriam sido “abusivos, introduzindo-se clandestinamente na cidade”; “vereadores honestos pelo bem publico” lutaram contra cláusulas “extorsivas” do contrato de gás, bem como contra “pretensões absurdas” da Companhia relativas à iluminação pública e ao fornecimento de luz a particulares; os interesses da Companhia parecem ter contado com a simpatia do então prefeito Orosimbo Maia; a luta contra “esse monopólio desaforado que se pretendia impor a Campinas” teria durado “tres longos anos, sem tréguas”, contando durante esse período com agressões de “pasquins alugados” que procuravam, com falsos argumentos, iludir a opinião pública, da mesma forma como “hoje a pretendem illudir com luminarias, foguetes e musicas” na realização desta “farsa ridicula para evitar a applicação da multa de duzentos mil réis diários”, como pretende denunciar o jornal. O fato é que, após um período de pressões, a Companhia, diante de proposta aberta de uma firma da capital (Bromberg, Hacker & Comp.) diminuiu suas exigências, fazendo-se novo contrato com reduções de até 50 por cento no preço da luz e 60 por cento no preço da força motriz, e ainda com o encargo de construção de bondes eletricos “que a Companhia não queria explorar porque não lhe garantia renda equivalente ao capital a empregar”. Assim, teria ficado provado que o jornal teria razão nessa “campanha terrivel” que teria valido um processo a seu diretor. E durante esse tempo, “onde estavam os festejadores de hoje e essa imprensa que aclama o melhoramento como indicio de progresso?” Teriam se recolhido a um “covarde ou

⁴⁵ Jornal *Diário do Povo*, 24/06/1912

⁴⁶ MARIANO, Julio. “Crônica da Iluminação em Campinas”, In **Monografia Histórica de Campinas**, IBGE, 1952, p.532-3 e STIEL, 1978, op. cit. p.231. Convém ressaltar que a referida Companhia Campineira de Iluminação e Força que assim passa a se chamar a partir de 1906, provinha da antiga Companhia de Iluminação a Gás, fundada em 1875 por acionistas campineiros, tendo como presidente o coronel Joaquim Quirino dos Santos, conhecido fazendeiro da cidade. É interessante notar na evolução histórica desta empresa a passagem da presença de capitais exclusivamente locais para uma associação com capitais externos, quando se transformou na Companhia Campineira de Tração, Luz e Força.

conveniente silencio para agora colherem com falsos pretextos os fructos do trabalho alheio”. Continuando a denunciar os abusos da Companhia na cobrança dos medidores de força, colocam-se como solitários neste combate, pois os outros (provavelmente jornalistas de outros jornais da época) estariam “comendo sandwichts e bebendo chops, pensando na festa de hoje em que pretendiam fazer brilhante figura á custa desse povo que sempre desprezaram e que nunca souberam defender.”

O tom ácido e duro das críticas deixa entrever o clima de tensões existente no momento da entrada do bonde elétrico em cena. É possível entrever uma discussão acalorada na imprensa da época, em torno dos caminhos a serem seguidos pela modernização da cidade. Do texto do jornal emergem diversos protagonistas: o próprio Diário do Povo, que se diz defensor do povo, um “povo” genérico, abstrato, que tem sua atenção disputada pela imprensa e pela Companhia, a Companhia que se vê às voltas com os processos movidos contra ela pela Companhia Campineira de Carris de Ferro (CCCCF).

O jornal faz um apelo ao povo: “recusa o teu apoio a esse acto que te rebaixa”, pois as festas serviriam de pretexto para novas explorações e o bem público não se limitaria a “luminárias, musicas e foguetes”.

No dia seguinte, o jornal procura minimizar o acontecimento da inauguração. “A cidade apesar do grande espalhafato impresso, amanheceu com o seu aspecto habitual de Domingo, como se nada houvesse de anormal”. Às 2h40min da tarde chegou de São Paulo uma banda da brigada policial do Estado para participar das festas; e às 3h30 da tarde desceram da Estação para o largo do Rosário quatro bondes elétricos cheios de convidados, aí parando diante “de grande massa popular” que teria sido atraída pela curiosidade e para ouvir a banda policial que tocou o “Guarany”, execução repetida novamente momentos depois em frente à estátua de Carlos Gomes. Ao anoitecer foi realizado um concerto no Jardim Público havendo uma grande quantidade de público que ali teria ido pelo programa do concerto; à noite, “as ruas illuminadas e as bandas de musica trouxeram affluencia de pessoas ao centro”, havendo muito movimento na rua Barão de Jaguará, praça Visconde de Indaiatuba e arredores. “Depois de feita a experiência”, os bondes continuaram a trafegar até tarde da noite, conduzindo grande quantidade de passageiros que “levados pela curiosidade quizeram experimentar os bondes electricos”. Os festejos foram até as dez da noite quando se realizou uma passeata partindo do jardim Público, precedida das bandas contratadas, percorrendo diversas ruas da cidade, e dissolvendo-se na praça Bento Quirino . No

entanto, ressalta o jornal, essa passeata, “como os demais actos, não teve entusiasmo e nem importância”; e declara ser provável que “noticiaristas suspeitos procurem adulterar, exagerando a concorrência e emprestando às suas descrições o brilho que faltou e que prevíamos, para honra e dignidade deste povo, torpemente explorado pela empresa que se quer engrossar”. Na tentativa de esvaziar a importância e a ressonância da festa de inauguração dos bondes e minimizar o peso do grande comparecimento de público, o jornal enfatiza que “notava-se que a maior parte dos que concorreram às ruas, foram levados por méra curiosidade, sem excessos nem entusiasmos, como, naturalmente, será noticiado”.⁴⁷

No entanto, em meio às informações colhidas pelo jornal sobre o dia da inauguração, aparece o relato de uma situação que pode esclarecer melhor o campo de tensões a envolver o *Diário do Povo* e a CCTLF. Um orador improvisado teria tido a “infeliz idéia de deitar falação para deprimir a Companhia Campineira Carris de Ferro”, que se sabe opôs resistência à instalação dos trilhos para os bondes elétricos, procurando deter a manutenção de posse da concessão para o serviço de bondes na cidade. Na visão do jornal, essa companhia “há quarenta anos presta o seu concurso a esta terra, sem pedir favores e sem ser pesada ao povo”; é refeita aqui a crítica ao caráter de exploração da CCTLF, uma empresa que abusa, explora e engana a população, à qual a CCCF “tem servido com a melhor vontade e com sacrifício dos capitaes nella empregados”. Esclarece-se aqui um dos campos de tensão presentes neste cenário urbano de 1912. A visão claramente positiva e elogiosa da Carris revela aspectos das relações de interesses entre grupos da sociedade de então. Consta que em anos anteriores, pelo menos a partir de setembro de 1909, a Carris teria decidido mudar seus bondes de tração animal para a tração elétrica, sendo que nos meses seguintes sua diretoria procura se municiar das informações necessárias para tal substituição. No entanto, em dezembro de 1910, a Prefeitura de Campinas, através da Resolução de número 364, autoriza a abertura de concorrência pública sobre o tráfego de bondes elétricos; a licitação feita pela prefeitura indicará como vencedora a Companhia Campineira de Tração, Luz e Força,⁴⁸ já atuante na cidade nos serviços de iluminação a gás e elétrica, iniciando-se a partir daí uma série de rugas e acusações entre as duas companhias. Quando já iam adiantados os serviços de estabelecimento da viação elétrica, e quando, em agosto

⁴⁷ Jornal Diário do Povo, 24/06/1912.

⁴⁸ Em abril de 1911 a Cia Campineira de Tração apresenta à Prefeitura o plano de traçado de 5 linhas circulares para bondes elétricos, com a fotografia do tipo de bonde a ser adotado, que seria o do usado em Niterói, RJ, com 10 bancos para 4 passageiros cada um. (STIEL, 1978, op.cit., p.231).

de 1911, chegam em Campinas 45 vagões com material para o serviço,⁴⁹ é expedido pelo juiz da 1ª Vara mandado de manutenção de posse requerida pela CCCF contra a CCTLF, sob a alegação de que tinha o privilégio exclusivo para a exploração do serviço de bondes em Campinas e pedindo que fossem suspensos os trabalhos para a viação elétrica que então estavam sendo realizados. No entanto, em abril de 1912, o juiz de direito da 1ª Vara faz um despacho definitivo, julgando improcedente a ação de manutenção de posse tentada contra a CCTLF. Recomeçam, então, os trabalhos de construção das linhas elétricas, não sem atitudes de pressão por parte da CCCF. Desde a suspensão do tráfego de seus bondes até novas apelações ao Tribunal de Justiça, a Carris procurou resistir à instalação dos elétricos por parte da CCTLF, acabando por ser encampada por esta.⁵⁰

Na esteira das críticas aos abusos de preço praticados pela CCTLF, lemos nas páginas do jornal que se está articulando a formação de uma cooperativa que surja como alternativa de fornecimento de energia elétrica e que faça frente à atuação desta Companhia; pela leitura do noticiário presente nas páginas do jornal, percebe-se que alguns nomes presentes na organização desta cooperativa são de pessoas também ligadas à antiga Carris.

Os bondes elétricos, apesar de serem desejados e esperados como uma novidade moderna, um notável melhoramento urbano, um símbolo positivo do progresso da cidade, faz sua entrada em cena em meio a conflitos e tensões entre interesses econômicos e políticos diversos. Os interesses ligados aos bondes movidos a tração animal estão perdendo espaço e apoio diante do conforto e da eficiência maior do bonde elétrico. Por outro lado, o bonde elétrico aparece ligado a interesses econômicos articulados à presença do capital estrangeiro que tem entrado no país desde o século anterior e que também se faz presente numa cidade como Campinas, atritando-se com interesses articulados aos capitais locais. A presença cada vez maior de capitais estrangeiros no país, expressão dos diversos aspectos econômicos que articulavam a economia brasileira ao mercado internacional, é evidenciada também na criação da empresa canadense Brazilian Traction, Light and Power Company Limited, em 1899, empresa que vai ser responsável pelo fornecimento de energia elétrica e pela viação elétrica em São Paulo. Contando com o apoio de figuras importantes da elite política paulista, a Light consegue vitórias importantes contra a Viação Paulista, que explorava os serviços de bonde a tração animal em São Paulo e que muito

⁴⁹ STIEL, 1978, op.cit., p.231.

⁵⁰ O jornal Diário do Povo, principalmente durante os meses de abril e maio de 1912, acompanha as tramitações do processo de compra da CCCF pela CCTLF.

tentou impedir a colocação de trilhos para os bondes da Light. “Já em 1901, a Light absorve a concorrente e em 6 de junho de 1903 o último bonde de tração animal é retirado de serviço”.⁵¹

Redesenhando relações no espaço urbano

Para além destas questões, e ao largo delas, a presença barulhenta e “chacoalhenta” do bonde vai interferindo no espaço da cidade.

Em Campinas, antes mesmo da inauguração, o trabalho de assentamento dos trilhos altera o visual de ruas, atinge o cotidiano urbano. Vários aspectos da rotina cotidiana dos moradores são afetados. Passa a ser necessário uma adaptação e um maior nível de paciência em relação aos possíveis transtornos provocados pela instalação das linhas dos bondes elétricos.

É alterado, por exemplo, o ponto de “carros de praça”, que costumavam permanecer na praça Visconde de Indaiatuba (Largo do Rosário) e que tiveram que se mudar para a praça Bento Quirino (em frente à atual Matriz do Carmo, antiga Matriz Velha).⁵²

Reclamações constantes e denúncias contra a forma de atuação da CCTLF povoam as páginas da imprensa local, em especial do *Diário do Povo*. A Companhia não teria tido “o necessario escrupulo na execução do serviço”, pois havia transformado “longo trecho de uma rua importante como a General Ozorio em verdadeiros logares escabrosos, impedindo completamente o transito, prejudicando enormemente as casas commerciaes ali existentes, incommodando as familias que ali têm seus lares”.⁵³

Porém, essas queixas convivem, nas páginas do jornal, com a transmissão de uma sensação de progresso contínuo a ser constantemente celebrado. Congratula-se por “felizmente” estarem em construção as linhas de bonde que já chegaram ao largo do Rosário, o que é para Campinas

uma esperança de vêr dentro em pouco tempo realizado mais esse importante melhoramento que trará provavelmente um incremento extraordinario á nossa cidade, levando aos nossos bairros, até hoje quasi sem movimento e animação, a vida, o rumor, dando-lhes outro desenvolvimento, transformando-os em lugares populosos e apraziveis.⁵⁴

51 Segundo CARVALHO, a Light teria contado em especial com o apoio de Carlos de Campos, (que à época fornecia assessoria jurídica à empresa e seria o futuro presidente do Estado de São Paulo), do presidente Campos Sales e do prefeito Antonio Prado. (CARVALHO, Rogério Lopes Pinheiro. **Ritmos e impressões: modernidade e cosmopolitismo em São Paulo: 1899-1920**. SP, FFLCH, Dissertação de Mestrado em História Social, USP, 2003, p. 31).

52 Jornal Diário do Povo, 12/05/1912.

53 Jornal Diário do Povo, 8/05/1912.

54 Jornal Diário do Povo, 8/05/1912.

Podemos ver, neste trecho, a insinuação de um ritmo mais acelerado que se vivencia ou se deseja para a cidade; os bondes elétricos poderiam levar a vida para os bairros; e o que seria um bairro com mais vida? Um bairro com movimento, com animação, com rumor, com mais população. Mais movimento, com mais evidências de idas e vindas em relação a atividades de trabalho, mais barulho, mais aglomeração de pessoas – imagens que se tornaram freqüentes nas considerações acerca da modernidade urbana.

Supostos abusos são denunciados a respeito da CCTLF, que agiria como se estivesse em terra “conquistada” ou “desgovernada”, bem como a respeito de uma suposta falta de fiscalização por parte da Prefeitura; com o assentamento dos trilhos para os bondes elétricos, ruas estariam sendo revolvidas, “estragando passeios”.⁵⁵ O recalçamento péssimo feito na General Osório amontoaria terra solta, transformando-se em “poeira fina”, permitindo que o vento levantasse “grandes nuvens de pó suffocante, invadindo as casas commerciaes e as residencias, com verdadeiro supplicio para os moradores”.⁵⁶ A rua General Osório, com o passar dos dias, continuava “intransitavel em toda a sua extensão”,⁵⁷ parecendo, junto com outras ruas, “o deserto do Saarha”, tanto era a “poeira nellas existente”.⁵⁸

Diante dessa situação, chegam ao jornal reclamações contra a varrição das ruas da cidade durante o dia, pois, “com a illuminação actual, pode ser feita perfeitamente á noite”. Foi necessário, por exemplo, fechar as vidraças do Escritório Central da Mogiana, “invadido por um alluvião de pó, quando era varrida a rua Visconde do Rio Branco”.⁵⁹

Assim, uma chuva eventual era muito bem vinda, aliviando as ruas da poeira, o que merecia até quadrinhas como esta:

Foi pela chuva regada,
tivemos essa ventura,
toda a zona empoeirada
que deixava a rua escura.
Teve de nós clemencia
e abriu as bicas dos Céus,
o Olho da Providencia,
guiando o Dedo de Deus.
SALITRE⁶⁰

⁵⁵ Jornal Diário do Povo, 17/05/1912.

⁵⁶ Jornal Diário do Povo, 25/05/1912 e também 21/05/1912.

⁵⁷ Jornal Diário do Povo, 7/06/1912.

⁵⁸ Jornal Diário do Povo, 8/06/1912.

⁵⁹ Jornal Diário do Povo, 8/06/1912.

⁶⁰ Jornal Diário do Povo, 26/05/1912, seção “Estalos”, sempre presente na primeira página e que se ocupa de comentar, em geral de forma irônica, diversos acontecimentos e situações da vida urbana.

Mesmo após a inauguração do serviço de bondes elétricos, continuam cenas de provável desconforto para moradores das imediações de locais em que estão se fazendo ampliações das linhas de bonde. É o caso, por ex., das obras no caminho do cemitério do Fundão (atual Cemitério da Saudade), que produziram com as chuvas do mês de outubro diversos buracos no leito da linha entre os trilhos, formando “verdadeiras ratoeiras”, que praticamente impossibilitariam ali a passagem de veículos, ficando presos os mais ousados que se dispusessem a transpô-los.

Ainda hontem o coche funebre da empresa do sr. Elyseu Pedroso, que conduzia um cadaver para o cemiterio do Fundão, viu-se com muita dificuldade para atravessar tal local, assim como os conductores de carros e carroças e que nos vieram pedir para reclamar providencias dos poderes publicos.⁶¹

Também continuam as críticas às “defeituosas reposições de calçamentos no perímetro central”:

É preciso ser cego, ou possuir muito boa vontade para não enxergar o estado lastimavel das ruas centraes revolvidas, enlameadas, com os calçamentos destruidos e os paralelepipedos amontoados a granél, interceptando o transito publico; e isto há mezes sem que ninguem obrigue a Companhia a concluir os serviços, com ausencia de fiscalisação, em perfeita anarchia, sem uma única providencia que revéle existencia de uma administração no municipio.⁶²

Essas questões do cotidiano urbano estão revestidas pelas especificidades das relações sócio-culturais presentes na Campinas do início do século XX, possuem uma coloração local. Mas, as diversas formas de transtornos e incômodos causados aos moradores por modificações na paisagem urbana são tema presente de várias cidades brasileiras do início do século XX ou das duas primeiras décadas do século.

A cidade de São Paulo, por exemplo, na primeira década do século, está passando visivelmente por uma série de transformações em seu espaço urbano. Ruas têm seu traçado alterado ou são alargadas; casas e largos representativos de um período anterior, de feição mais colonial, são demolidos para dar lugar a construções de novo padrão arquitetônico que vão compor o cenário da São Paulo moderna e progressista que se deseja projetar. Viajantes, memorialistas, que passam por São Paulo entre fins do século XIX e começo do XX, produzem relatos entusiasmados das transformações, da modernização por que passa a cidade. Esse trecho do relato, por volta de 1910, do italiano Nicolau Fanuele expressa de modo exemplar essas impressões:

⁶¹Jornal Diário do Povo, 11/10/1912.

⁶²Jornal Diário do Povo, 15/10/1912.

Hoje São Paulo está completamente transformada; a antiga povoação desapareceu de todo, substituída por outra, magnífica e moderna.

A impressão que se recebe, ao chegar a São Paulo, é estupenda: por toda parte vêem-se ruas arborizadas, passeios, parques, jardins bem conservados, onde as crianças brincam alegremente sob a vigilância das pagens.

(...) São Paulo, como todas as grandes cidades, é provida das mais modernas comodidades: a canalização dos esgotos tornou a cidade salubérrima, o telégrafo e o telefone asseguram a rapidez das comunicações, a eletricidade é utilizada na iluminação e no serviço de bondes e das fábricas, sendo fornecida pela empresa canadense Light & Power.

A água potável é abundantemente fornecida pelos grandes reservatórios da Cantareira e Canguaçu.

As numerosas e regulares linhas de bondes, por meio dos quais os moradores podem se transportar, rapidamente, de um ponto a outro da cidade, os automóveis que percorrem em todos os sentidos, tudo isto, em suma, que representa atividade, movimento e ruído, dá a São Paulo a feição de uma grande cidade moderna.⁶³

As transformações ocorridas na cidade, com seu repertório variado de transtornos, incômodos e impactos diversos, foram abordadas largamente pela linguagem humorística e caricata presente em publicações da época.⁶⁴ A Light em São Paulo foi um personagem constantemente abordado por essa produção humorística. Controlando o serviço de bondes elétricos, o fornecimento de energia elétrica e de água, era o “polvo canadense” a perturbar o cotidiano dos moradores paulistanos com as obras intermináveis nas ruas da cidade, devido à colocação de trilhos e instalação de fios e postes de luz. O volume de pó nas ruas, transformadas num incômodo e interminável canteiro de obras, foi objeto freqüente das abordagens de ilustrações caricatas da época. Analisando essas representações e pontuando a ironia e as referências críticas a esses dissabores, causados pelo processo acelerado de modernização urbana que então se vivia, Paula Ester Janovitch comenta:

Do pó das ruas, surgem as impossibilidades de se seguir a moda das estações tão divulgadas nas revistas ilustradas parisienses, a grande cidade luz. O cidadão, ao andar nas ruas de São Paulo, antes mesmo de ser visto usando seu novo traje de estação, inevitavelmente se sujava. A questão que perseguia a todos também vinha estampada nas caricaturas e pequenos textos piadas: como ser civilizado morando em São Paulo?⁶⁵

⁶³ Relato citado por CARVALHO, op. cit., p.20-21, extraído de SILVA, Ernani. **Memórias da cidade de São Paulo – depoimentos de moradores e visitantes/ 1553-1958**, p.156-157.

⁶⁴ A chamada crônica da cidade tratada na imprensa e nas revistas ilustradas da época destacavam problemas relacionados com o processo de modernização urbana que se vivia, e que incluíam os problemas com a instalação de fios elétricos, de trilhos, com o alargamento das ruas, com regras de trânsito, com a presença de imigrantes, com o jogo do bicho. Na produção humorística da época destaca-se o *Pirralho*, jornal humorístico paulistano de 1911. É interessante, a esse respeito, ver o trabalho de Paula E. JANOVITCH. **Preso por trocadilho: a imprensa de narrativa irreverente paulistana de 1900 a 1911**. Tese de doutorado: DH-USP, 2003. Além do *Pirralho*, a autora também aborda, entre outros, escritores humorísticos como Juó Bananere e Cornélio Pires, que através dos personagens criados expressam, ironicamente, críticas às diversas questões então colocadas por esse momento da história urbana de São Paulo.

⁶⁵ JANOVITCH, op. cit., p.4.

A existência de charges, piadas, tiradas curtas, versos na imprensa a respeito do incômodo causado pelo pó, é um indício sugestivo do nível de interferência nos padrões de bem estar que parcelas da população urbana, provavelmente, deviam ter. Esse pó não é percebido e sentido como natural ou habitual, é algo que perturba. Formas de reclamação que podem ser lidas como observações ou protesto indireto contra perturbações em estilos de vida já tradicionalmente assentados, contra a presença de outros personagens no espaço urbano que podem trazer novidades pelas quais se anseia, mas, também, um receio pelo que essas novidades podem instaurar na cotidianidade urbana. A análise do noticiário diário produzido pela imprensa paulistana, por exemplo, nos primeiros anos do século XX, conforme o estudo de Rogério de Carvalho, também permite que se apreenda, além do discurso laudatório da elite protagonista e beneficiária das transformações urbanas, outras “percepções sentidas pela população em sua relação com os novos mecanismos tecnológicos”.⁶⁶

E assim, quanto a Campinas, o comportamento da CCTLF continua a receber críticas de diversos sentidos. Continuam aquelas relativas à sua relação com a velha Cia.Campineira de Carris de Ferro. Nos cruzamentos com os trilhos da CCCF, a CCTLF,

se prevalecendo do apoio que a inercia administrativa lhe concede, cortou os trilhos da concorrente para não estragar os seus, dificultando a passagem dos bondes á tração animal, que são obrigados a fazer saltos, dando tremendos chóques nos passageiros, damnificando o material.⁶⁷

Esses atritos entre interesses políticos e econômicos diferentes, representados pelas duas companhias, permanecem até que os bondes puxados por burros sejam retirados definitivamente de circulação, em 1913, e a CCTLF encampe a velha Carris.⁶⁸

Em algumas situações, talvez por falta de mais graxa, os bondes, ao passarem em algumas ruas, produzem um ruído considerado desagradável por moradores. O jornal *Diário do Povo* não perde oportunidade de atacar mais uma vez a Companhia de bondes elétricos:

Os moradores da rua Augusto Cesar, esquina da rua General Osorio e circumvisinhanças, reclamam contra o barulho infernal que faz o bonde ao passar por aquelle trecho. A linha se acha completamente secca, não tendo a minima gotta de graxa; o bonde, ao transitar por alli esfrega as rodas de encontro aos trilhos, de sorte que dahi resulta um “guincho” demorado e muito intolerante.⁶⁹

⁶⁶ Rogério de Carvalho aprofunda esta discussão sobre o caso de São Paulo. Ele tem como um de seus objetivos principais recuperar o estranhamento inicial sentido pela população em seus primeiros contatos com as novidades tecnológicas que estão se fazendo presentes na cidade neste período. Ver CARVALHO, R. op. cit.

⁶⁷ Jornal *Diário do Povo*, 15/10/1912.

⁶⁸ Consta que os bondes a tração animal circularam pelas ruas até fins de 1913, quando então foram colocados num depósito próximo ao Gasômetro, à rua D. Libânia (STIEL, 1978, op. cit, p.237).

⁶⁹ Jornal *Diário do Povo*, 15/10/1912.

O articulista pede que a empresa tome providências, antes que a vizinhança comprasse “banha” para passar sobre os trilhos, já que a empresa não se importa se os seus bondes incomodam a população, “contanto que o “cobre” venha...”⁷⁰

Essa situação, provavelmente, teria sido alvo de inúmeros comentários e descontentamentos na cidade, recebendo tratamento destacado por parte da satírica seção *Estalos*, que aproveita a ocasião para dirigir “alfinetadas” extras à empresa de bondes:

Grita o povinho zangado
contra a egregia Companhia,
contra a enorme gritaria
do trilho, mal **engraxado**.

No entanto, sem mais ensaio,
do povo a reclamação
vae, sem resposta, ao balaio
no escriptorio da Tração.
O prejuizo é mal notado
e nada estranho seria
si fosse o caso contado
d’algum’outra companhia.
Mas a “Tração,Luz e Força”
que tanta **graxa** possui
e em nada quase s’esforça
quando a **graxa** distribue!...
Pois vive sempre **engraxada**
de tantos **engraxadores**
que podia sem mais nada
evitar taes dissabores.
Não haveria impecilho
que a um **graxa** mandasse um dia
gastar a **graxa** no trilho
e... mais ninguem gritaria.

SA PINHO⁷¹

Provavelmente no mesmo dia, devido a uma possível repercussão do jornal, a CCTLF teria tomado as providências necessárias, o que resultaria, no dia seguinte, em novos versos satíricos:

A Companhia zangada
co’a nossa reclamação
deixou o trilho **engraxado**,
poz lhe **graxa** em profusão ...
Ante-hontem gritava tanto
que o povinho reclamou,
hoje passa como um santo:
- ninguem sabe que passou! ...
Agora o povo reclama,

⁷⁰ Jornal Diário do povo, 15/10/1912.

⁷¹ Jornal Diário do Povo, 15/10/1912.

da maciez, tudo pasma ...
na esquina o moleque exclama:
la vem o bonde-phantasma! ...
E á companhia, de novo,
que um pouco de **graxa** tire
reclama choroso o povo
com medo que o bonde vire.
SA PINHO⁷²

A brincadeira com os vários sentidos da palavra “graxa” age na configuração de uma crítica mais ácida à atuação da Companhia. As colocações recorrentes da CCTLF como uma entidade exploradora, sem escrúpulos, descuidada e descompromissada com o público, juntamente com reclamações frequentes de uma suposta falta de atuação e fiscalização por parte das autoridades municipais, sugerem algumas possibilidades de análise. O que estaria significando, naquele momento, a persistência de reclamações diante de uma empresa concessionária de serviços públicos e a insistente cobrança de uma suposta falta de atuação da prefeitura? Há interesses políticos e econômicos distintos, representados pelo jornal *Diário do Povo* e pela empresa em questão. Pela leitura de suas páginas, é possível depreender que o jornal, ligado ao vereador Álvaro Ribeiro, representa uma visão, neste momento, de maior receptividade aos empreendimentos locais, e de resistência a capitais externos ao município; aparenta, também, um posicionamento mais receptivo às atividades industriais e às questões relativas à melhoria das condições urbanas de bairros mais populares, como a Vila Industrial. No entanto, parece haver alguns elementos culturais a mais nestas rusgas, os quais gostaria de levantar como hipóteses. Talvez estejamos, também, diante de um certo tipo de tensão entre lógicas diferentes a sustentarem comportamentos e visões nesse momento. A atuação da Companhia pode estar sendo pautada por uma lógica mais impessoal, evidentemente correlacionada a seus interesses mais imediatos de lucratividade e eficiência, interesses esses que não necessariamente se coadunam com os interesses mais imediatos de moradores, no que respeita a conforto e comodidade, ao se locomoverem pelas ruas. Essas colocações ganham mais pertinência, principalmente, se atentarmos para a possível condição social de boa parte destes moradores que reclamam; certamente, não são reclamações provenientes de áreas mais periféricas da cidade; dado o itinerário das principais linhas de bonde, que percorrem as ruas do centro e dos bairros mais adjacentes a este centro, esse “povo” que reclama deve pertencer às classes médias urbanas e setores das classes dominantes locais, leitores de jornais e usuários de seus serviços. Reclamações

constantes, talvez, sejam indícios de resistências de um padrão de comportamento, mais afeito a conseguir ser escutado e atendido pelos poderes públicos do município, a um outro padrão de comportamento pautado, sobretudo, por uma racionalidade técnica, permeada por interesses que associam, estreitamente, critérios de rentabilidade econômica e prazos; uma lógica mais impessoal, mais distante de interesses particulares locais, estaria presente nessa reorganização do espaço urbano; e, mais do que presente, constituindo-se numa ameaça de vir a predominar. Setores urbanos mais privilegiados também têm suas sensibilidades sendo incomodadas e reeducadas por essa modernidade que desejam.

Quero ressaltar, também, a presença do humor nas situações evocadas. A linguagem humorística presente em publicações da época, em grande parte das vezes, aponta para a existência de dissonâncias, de resistências, no interior das relações sociais, em relação aos aspectos preponderantes dos projetos de modernização em curso. Rompem com a ilusão de um possível consenso. Insinuem a presença de vozes outras a contracenar. A quebra de comportamentos previsíveis, a explicitação daquilo que habitualmente fica na sombra, invisível, a crítica satírica a comportamentos oportunistas, bajuladores, que se desenrolam nos bastidores das relações de poder locais provocam o riso, dado que subvertem e desmascaram aspectos da ordem social dominante. O riso aparece, então, como indício de resistência, de discordância.⁷³

No entanto, a cidade está se modernizando, e a leitura da imprensa indica que, pelo menos, a parcela leitora da população urbana mostra-se visivelmente satisfeita com o “melhoramento” proporcionado pela instalação dos bondes elétricos. Porém, as ruas se tornaram mais perigosas, mais inseguras. Um automóvel grande da CCTLF, empregado no assentamento de fios, teria se tornado o “flagelo dos pobres cães”, recebendo o apelido de “mata-cachorro”.⁷⁴ Meninos desavisados correm o risco de se machucarem seriamente com uma brincadeira que fazem, à noite, com um “trolley”, deixado sobre os trilhos dos bondes pelos trabalhadores da CCTLF na Avenida Andrade Neves: “ante-hontem, às 9 horas da noite, vinte e tantos meninos ocupavam-se no mister de rebocar o trolley até as proximidades da MacHardy e depois a descer nelle n’uma vertiginosa carreira”.⁷⁵

⁷² Jornal Diário do Povo, 16/10/1912.

⁷³ Ver, a esse respeito, o trabalho de SALIBA, Elias Thomé. **Raízes do riso: a representação humorística na história brasileira: da Belle Époque aos primeiros tempos do rádio**. SP: Companhia das Letras, 2002.

⁷⁴ Jornal Diário do Povo, 17/05/1912.

⁷⁵ Jornal Diário do Povo, 17/05/1912.

São inúmeras as notícias relativas ao “Perigo Verde” – referência ao bonde elétrico – nas páginas do jornal *Diário do Povo*. São constantes relatos minuciosos de “desastres” cotidianos envolvendo a presença do bonde.

Através destes relatos, surpreendemos cenas cotidianas, personagens que povoam as ruas do centro; flagramos momentos iniciais destas tensões entre a novidade e o já estabelecido, tensões de um momento de transição da vida urbana que, ao mesmo tempo, parece encantar e atemorizar seus moradores.

Os bondes elétricos convivem ainda por um tempo com os bondes a burro – como já foi destacado - e com outros veículos puxados por animais. Transitam pelas ruas carrocinhas de limpeza pública, carros da Comissão Sanitária, tálburis usados como carros de praça, carrinhos de verdura, carroças de entrega de mercadorias a domicílio, carroças de padeiro. Também estão circulando pelas ruas da cidade ciclistas, um “sport em moda” e os primeiros automóveis, provocando, ao mesmo tempo, admiração e espanto pela sua presença.

Os moradores da época parecem ter a sensação de um trânsito movimentado. Mesmo num dia mais calmo como um domingo, explicita-se a percepção de um movimento mais intenso, em que os sons das ruas contribuem para um colorido mais forte:

“... e desde cedo ouvia-se o fonfonar de automóveis, o tilintar de guizos de animais de carros que subiam e desciam as ruas, cruzando-se em varias direcções; ouvia-se o tan-tan dos electricos, via-se o bulicio nas praças, havia em toda a parte o rumor expansivo dos dias consagrados ao descanso dominical.”⁷⁶

A imagem do bonde como equipamento urbano moderno e desejável convive com a imagem de perigo – o “perigo verde” – sinal de intranquilidade e preocupação para pais, condutores de outros veículos de tração animal, para transeuntes em geral. As ruas deixaram de ser tranquilas, agora oferecem mais riscos. A popular seção *Estalos do Diário do Povo*, já citada, expressa essa inquietação e essa possível sensação de fragilidade, sentida por muitos moradores. Com o título exatamente de *Perigo Verde*, publica essas quadrinhas:

A morte torna-se verde
O verde tudo povoa;
Quem não tem medo se perde
E morre sosinho atôa ...

Por isso quem sae á rua
Pensando no seu futuro,
É bom garantir a sua

⁷⁶ Jornal Diário do Povo, 08/07/1912.

Vidinha, pondo-a em seguro.

E quem cansado da vida
Quizer por ponto na sua
É despedir da “querida”
E dar um pulo na rua.

SA PINHO ⁷⁷

O noticiário diário colabora também para a produção da sensação de bastar dar “um pulo na rua” para correr o risco de ter a vida encerrada; é farto em relatos de choques, encontros entre bondes elétricos e bondes a burro, entre os elétricos e os tílburis e carroças de todo o tipo, principalmente nas esquinas e cruzamentos da cidade; também são inúmeros os casos de incidentes variados, com ferimentos leves, atropelamentos sem maiores consequências e alguns casos mais trágicos com vítimas fatais.

Na linha do Guanabara, nas proximidades de uma curva, numa tarde de setembro, um bonde elétrico, ao parar bruscamente, é alcançado por outro que não parou a tempo, produzindo um “choque violento”, causando pânico entre os passageiros, com uma “senhorita cuspidada fora do veículo”. ⁷⁸

Um elétrico da Vila Industrial, num cruzamento de ruas, encontrou-se com um tílburis, “entrando o varal e a cabeça do cavallo” dentro do bonde, quase atingindo um senhor que estava sentado no banco com uma criança ao colo. Dessa forma, “convém procurar não sentar-se na beira dos bancos, pois além de estar a gente sujeita a ficar espetada, ainda pôde cair, como aconteceu na linha do Guanabara, a uma senhora que trazia nos braços uma criancinha”. ⁷⁹

Mesmo não havendo encontros, os bondes oferecem perigos, como a um certo cobrador de passagens que, numa dada altura da Rua Cônego Cipião, teria ido “de encontro a um dos postes que supportam os fios conductores da energia elétrica”, sofrendo várias contusões pelo corpo. ⁸⁰ Também oferecem perigo por excesso de lotação, conforme reclamação chegada à redação do jornal, a respeito de bonde da linha do Fundão, “tão lotado que seria quase impossível uma senhora ou criança viajar naquele veículo sem o risco de ser asfíxiada”. ⁸¹

O excesso de lotação teria provocado outro “lamentável desastre”, pois teriam sido improvisados, por ocasião de Finados, “bondes gradeados de finas ripas”, não oferecendo

⁷⁷ Jornal Diário do Povo, 05/09/1912.

⁷⁸ Jornal Diário do Povo, 08/09/1912.

⁷⁹ Jornal Diário do Povo, 09/09/1912.

⁸⁰ Jornal Diário do Povo, 22/10/1912.

⁸¹ Jornal Diário do Povo, 23/10/1912.

resistência aos passageiros “que se aglomeravam em número de 80 a 90 em cada carro”; “num dos bondes, numa curva, arreventou o gradil de ripas caindo umas 12 pessoas por terra”.⁸²

Os encontros com tilburis e carroças se sucedem, a grande maioria sem ferimentos graves ou fatais para as pessoas envolvidas. Há inúmeros relatos destas situações, na imprensa pesquisada, durante o ano de 1912 em Campinas. Por exemplo, numa certa manhã, logo às 7 horas, um bonde elétrico se choca com um carrinho de pão da padaria Hespanhola, na Rua Barão de Jaguará,⁸³ ou na esquina da General Osório com Senador Saraiva, vai de encontro a um carrinho de verduras; ou, ainda, na esquina da Gal. Osório com Irmã Serafina, o bonde 7 da linha do Frontão atropela um trole que conduzia uma família, ficando os animais caídos no limp-trilhos do bonde elétrico.⁸⁴

Essas cenas envolvendo os elétricos convivem com situações de incidentes protagonizados também pelos bondes a tração animal que, ainda, insistem em manter sua presença nas ruas da cidade. Assim, temos notícia de que o bonde a tração animal nº 3, quando “descia vertiginosamente” a rua Andrade Neves, atropela a menina Jacy, de 2 anos, salva “por um milagre”, sendo retirada debaixo do bonde “apenas com escoriações no rosto, escapando milagrosamente de uma morte certa”.⁸⁵ Também teve sorte um menor que tentou tomar o bonde andando e “errando o pulo, escorregou do estribo para baixo da roda, ficando com um pé entalado”; apesar do cocheiro ter parado o bonde imediatamente, atendendo ao alarme, “o menor ficou com os dedos do pé amassados”, sendo socorrido pelo condutor e por bombeiros.⁸⁶

Ocorrem também imprevistos que atemorizam os transeuntes, como o caso do bonde 14 que, ao fazer uma volta à rua Francisco Glicério, disparou, não podendo ser seguro pelo condutor; indo de encontro a outro bonde que esperava no largo do Rosário, “o condutor poz os animaes sobre o passeio e fazendo um violento esforço fel-o parar”.⁸⁷ Ou, então, é o caso de uma carroça subir em disparada pela Andrade Neves, chocando-se com “violência” com um bonde que descia para a Maternidade e que teve um dos bancos quebrados pelo choque.⁸⁸ Apuro semelhante se deu com um cabriolé que “ficou com o eixo totalmente torcido” ao chocar-se com

⁸² Jornal Diário do Povo, 04/11/1912.

⁸³ Jornal Diário do Povo, 25/09/1912.

⁸⁴ Jornal Diário do Povo, 29/08/1912.

⁸⁵ Jornal Diário do Povo, 01/04/1912.

⁸⁶ Jornal Diário do Povo, 12/04/1912.

⁸⁷ Jornal Diário do Povo, 24/04/1912.

⁸⁸ Jornal Diário do Povo, 16/05/1912.

o bonde 2 na rua Barão de Jaguará, pois o animal do cabriolé havia cismado de parar sobre os trilhos da rua; “os condutores do cabriolé salvaram-se, pulando a tempo”.⁸⁹

Não foi sem dificuldades ou incidentes, portanto, a convivência entre os bondes elétricos e os animais. Vejamos o caso de um leiteiro, o sr. Antonio Araújo, que teria deixado sua carrocinha diante de uma casa na rua Gal. Osório, sob a vigilância de um pedreiro que por ali trabalhava; no entanto, com a aproximação de um bonde elétrico, o animal se assustou, “saindo em disparada pela rua abaixo”; um guarda cívico, “depois de muito correr” conseguiu detê-lo.⁹⁰ A esta cena, talvez divertida a nossos olhos de hoje, acrescenta-se outra em que um bonde a tração animal “deu de encontro com um bonde elétrico de carga, ficando feridos os animais”, merecendo da imprensa, que deu a notícia com o irônico título de “*Bonde Mau*”, o comentário jocoso de que “os electricos não gostam de cavallos”.⁹¹

E assim sucedem-se, dia a dia, cenas de descarrilamento de bondes elétricos e de bondes a tração animal; encontros de bondes com inúmeras carrocinhas e tilburis pelas esquinas das ruas; alguns atropelamentos como o da “negra” Eva da Conceição que teve ferimentos no rosto, no joelho e contusões pelo corpo quando atravessava a Gal. Osório,⁹² ou o do ciclista José de Oliveira Santos que ganhou ferimentos no rosto após se chocar com o bonde elétrico 13.⁹³ Aqui é importante destacar o modo do jornal se referir a Eva como a “negra Eva” e ao José como um ciclista. Se José era um ciclista, quem era Eva? Por que a necessidade de qualificá-la como negra? Os fios da discriminação e do preconceito, que atravessam a rede de relações sociais da sociedade campineira de expressivo passado escravista, deixam-se entrever através desta notícia.⁹⁴

Chama a atenção, no noticiário a respeito dos vários tipos de desastres que envolvem os bondes, o tom dramático da maioria das descrições, mesmo quando, em boa parte dos casos, não ocorrem mais do que sustos ou ferimentos leves. São indícios possíveis da carga de pressão emocional que deve estar incidindo sobre os habitantes da cidade, nesses momentos de convivência inicial com as inovações tecnológicas. Principalmente quando se trata de crianças, o

⁸⁹ Jornal Diário do Povo, 02/05/1912.

⁹⁰ Jornal Diário do Povo, 09/07/1912.

⁹¹ Jornal Diário do Povo, 10/07/1912.

⁹² Jornal Diário do Povo, 06/09/1912.

⁹³ Jornal Diário do Povo, 11/07/1912.

⁹⁴ Note-se que também é recorrente nas páginas do jornal, em pequenas notícias de brigas de ruas, a referência explícita à cor da pele, indicando ao leitor quem eram os participantes “negros” ou “pardos”.

aspecto trágico do acidente recebe um tratamento especial. Atentemos para a seguinte manchete de uma notícia encontrada no jornal *Diário do Povo*:

“Perigo Verde
Criança apanhada por um bonde. – O motorneiro salva-a da morte. – De quem é a culpa?”

A notícia assim se inicia:

Si os sabios designios da Providencia, não se tivessem manifestado hontem em favor da innocencia, teriam hoje os noticiaristas das folhas locais, que registrar a primeira morte occorrida nos “rails” dos electricos da Tracção, Luz e Força”.⁹⁵

Margarida Faria, casada com o marceneiro Paschoal Faria, residentes à rua Barreto Leme, teria saído por volta das 8 horas da manhã, deixando em casa a filha Amélia, “uma encantadora criança de 4 annos de idade, que tem a innocencia a illuminar-lhe o rosto angelical e a imprevidencia propria da sua idade, como guia de seus actos”. A criança, vendo-se sozinha, tentou provavelmente ir atrás da mãe e saiu de casa, correndo e tentando atravessar a avenida Andrade Neves, no momento em que vinha vindo “em veloz carreira” o bonde 1 vindo do Hipódromo. O motorneiro teria parado o bonde, sendo a menina retirada dos trilhos. No entanto, com o bonde novamente em movimento, a criança corre e é apanhada no limpa-trilhos, sendo arrastada. “Foi um momento horroroso e todos suppunham a menor morta já, quando o motorneiro, com muita actividade pára o vehiculo, sendo a criança conduzida para a residencia de seus paes, com escoriações pelo corpo”. A noticia termina chamando a atenção dos pais em geral, pois as ruas são “muito trafegadas”, “há grande movimento de vehiculos e muito transito”.⁹⁶

O perigo da velocidade atemoriza e cresce, claramente, quando a situação se encaminha para uma tragédia explícita. É o caso de uma notícia sobre uma “criança horrivelmente esmagada” por um bonde elétrico, um “bonde assassino”. Vale a pena reproduzir boa parte dela, prestando atenção à descrição minuciosa da tragédia, ressaltando seu caráter grotesco:

Hontem, á tarde, com a rapidez de um raio, correu pela cidade que um bonde havia apanhado em Villa Industrial uma creança. Immediatamente puzemo-nos em campo, destacando um dos nossos auxiliares para o local do desastre.

Proximo á curva que os trilhos da C.C.Tracção, Luz e Força fazem para tomar rumo do Fundão, na avenida João Jorge, estacionavam, proximos a um lago de sangue, onde se viam detricos de ossos e carne humana, innumeros populares que, calorosamente, discutiam o accidente havido.

⁹⁵ Jornal Diário do Povo, 20/10/1912.

⁹⁶ Jornal Diário do Povo, 20/10/1912.

Os commentarios muito desencontrados, porém accusatorios ao motorneiro que guiava o bonde, mostravam a indignação de que se viam possuidos os assistentes casuaes do horripilante espectáculo que, por muito tempo, certamente, perdurará no espirito dos que o presenciaram.

No predio numero 35 então a aglomeração era maior. Grupos de homens, mulheres e creanças, pezarosos, com os olhos razos de pranto, delle sahiam, emquanto no interior, vagamente, entre o murmurio doloroso de prantos e lamentações, vinham os gemidos cruciantes de quem soffre horripilantemente.

Entramos. No collo de uma senhora, de nacionalidade italiana, uma linda creança, robusta, de 2 annos de idade, quedava-se, inerte, tendo ás vezes movimentações dolorosas, envolta num lençol rubro pelo muito sangue que perdera.

Indagando então aqui e acolá chegámos á conclusão do que houvera: Natale, assim se chamava a infeliz creança, brincava com outros menores, em frente ao predio de residencia de seus paes, ás 6 ½ da tarde, quando, em dado momento, viu fazer a curva que entra na avenida João Jorge e da qual se achava distante uns 40 metros, o bonde 13, guiado pelo motorneiro de chapa numero 51, José Mendes, que se dirigia para a cidade.

Immediatamente, movido desse temor proprio da infancia, quis correr e, ao atravessar o trilho, foi apanhado pelo vehiculo, que vinha sem “salva-vidas”, sendo arrastado debaixo das rodas uns 3 a 4 metros.

Parado o vehiculo foi retirado o pequeno com a perna direita cortada na região illiaca, apenas presa ao tronco por um pedaço de carne e pelle, com o braço direito horripilantemente mutilado e tendo contusões pelo corpo todo, sendo levado á casa de seu pae, sr. Liberato Frazzato, negociante naquelle prospero bairro.(...)

Ao ser collocado sobre uma mesa o pequeno, este com um tom de voz capaz de mover o mais empedernido coração, voltando do torpor em que se achava, disse ao pae “que a perna estava cahindo” e pediu-lhe que a segurasse.

Sendo impossivel se fazer ali os curativos de que necessitava o menor, o dr. Guedes aconselhou a sua remoção para a Santa Casa onde deveria ser feita immediata amputação da perna. (...)Aprestavam-se então [os médicos] para ella [a operação], quando ás 9 horas o desventurado pequeno falleceu, depois de horriveis soffrimentos. O corpo da pequenina victima foi transportado para a casa de sua familia de onde será levado para o cemiterio municipal.⁹⁷

O jornal termina o relato apresentando seus pêsames à familia, depois de informar que o motorneiro foi preso e que o delegado de polícia abriu inquérito para apurar responsabilidades.

Abuso sensacionalista da reportagem? Parece que não. Há uma forte carga emocional nas palavras e expressões utilizadas nesta descrição permeada por um misto de perplexidade, compaixão, indignação. “Detrictos de ossos e carne humana”, “horripilante espectáculo”, “gemidos cruciantes”, são expressões fortes que procuram dar conta ao leitor dos “horriveis soffrimentos” da “pequenina victima”, uma linda criança robusta de 2 anos, que teve a perna direita “apenas presa ao tronco por um pedaço de carne e pelle” e também o braço direito “horripilantemente mutilado”. O tom de voz da criança “capaz de mover o mais empedernido coração” torna jornalistas e leitores cúmplices e solidários na recepção desse choque emocional causado pela presença deste perigoso maquinismo. Os habitantes dessa cidade, se por um lado

⁹⁷ Jornal Diário do Povo, 15/11/1912.

sentem-se seduzidos, sem dúvida, por essas novidades tecnológicas, por outro, são habitantes bastante sobressaltados ...

O bonde paulistano da Light também foi frequentemente representado na imprensa como vilão das mazelas urbanas. Na produção caricata e humorística do período sobram críticas a condutores que não conseguem controlar os carros e provocam acidentes. Atropelamentos são também temas recorrentes; as ruas, antes tranqüilas, tornaram-se perigosas, sobretudo para as crianças que tinham o hábito de brincarem pelas ruas da cidade. Quedas dos bondes porque se dependurou nos estribos ou porque se pulou do bonde em movimento, fazem parte das denúncias dos perigos dessa cidade moderna. De acordo com João Eduardo Vilhena “não é difícil encontrar em muitas charges do período os bondes da Light fundidos com crocodilos e demais monstros enormes e ameaçadores, parecendo sedentos pelos cidadãos em fuga...”⁹⁸

Ruas mais perigosas em São Paulo, em Campinas, mas também no Rio de Janeiro, e em São Carlos, Sorocaba, Ribeirão Preto, em Recife, Porto Alegre ... A alteração de referenciais de velocidade está em pauta. Os perigos da rua exigem uma reeducação dos sentidos do habitante das cidades.

Ritmos diversos atravessando os trilhos dos bondes

Circular de bonde por esta cidade possibilitaria a visualização de quais outras cenas urbanas, além dos inúmeros acidentes envolvendo os bondes? O que poderia ser apreendido do viver em Campinas em 1912? Poderíamos tentar um passeio imaginário pelas ruas da cidade ao longo deste ano. Buscar flagrar cenas cotidianas, comportamentos e, sobretudo, imagens construídas sobre a cidade e que circulam pela parcela letrada da população, constituindo-se como os traços predominantes do imaginário social daquele momento.

Passando pelo ponto dos bondes no Largo do Rosário, nas proximidades da Casa Mascotte, encontraríamos sempre estudantes e jovens fazendo “ponto de palestra” no local, “para gosarem do bello movimento noturno do centro da cidade”.⁹⁹ Às vezes, uma certa algazarra e um vozerio mais alto dos estudantes suscitam protestos em jornais locais.

⁹⁸ VILHENA, João Eduardo C. “Paulicéia de Bengala: charges e a urbanização de São Paulo no início do século XX. In: **Anais do XVII Encontro Regional de História – O lugar da História**. ANPUH/SP- UNICAMP. Campinas, setembro de 2004. Cd-rom. 2004, p.3.

⁹⁹ Jornal Diário do Povo, 20/04/1912.

Também nos depararíamos, diversas vezes, com um “verdadeiro batalhão de cyclistas”, alguns aprendizes, outros veteranos, tomados da “vertigem da velocidade”,¹⁰⁰ provocando não raramente casos de atropelamentos, como o que teria ocorrido com “um filhinho do sr. Damasceno Magalhães, (...) vítima do popular sport tão em moda em Campinas”.¹⁰¹ Na praça Bento Quirino, no centro da cidade, ponto de encontro predileto de ciclistas que “ali exibem suas habilidades”, muitas vezes, assiste-se a acidentes entre eles, durante as “evoluções caprichosas” realizadas por alguns desses “apaixonados pela bicyclette”.¹⁰² Além do centro, moradores da Villa Industrial reclamam de abusos dos ciclistas, que costumam fazer exercícios por cima dos passeios, “correndo assim os transeuntes graves perigos”. Teria sido o caso de uma família atropelada por oito ciclistas que em “vertiginosa carreira desciam pelo passeio da avenida Francisco Teodoro”.¹⁰³

A popularidade da bicicleta chega ao policiamento que, a partir de maio de 1912, conta com seis bicicletas que chegaram de São Paulo, para que o policiamento noturno da cidade possa ser feito com mais rapidez.¹⁰⁴ Campeonatos entre bicicletas e motocicletas também podem ser apreciados no Hipódromo Campineiro.¹⁰⁵

Antes mesmo da inauguração dos bondes elétricos, as ruas da cidade já são atravessadas por automóveis. Vários incidentes entre automóveis, e entre automóveis e bondes, são notícia nas páginas dos jornais.

Assim, num passeio possível pela cidade, nos depararíamos com alguns desses incidentes. Na rua Dr. Quirino, ao se desviar de um bonde, um automóvel foi de encontro a um poste da iluminação pública, ficando bastante danificado.¹⁰⁶ Na rua Barão de Jaguara, quase foi possível presenciar um encontro perigoso na esquina com a rua Dr. Quirino, entre o “automóvel n.19 (branco)” e o “n.3 (vermelho)”, felizmente evitado pela hábil manobra de um “chauffeur”, que “atirou sua machina para cima da calçada”, causando grande susto aos passageiros.¹⁰⁷ Também poderíamos assistir a um “choque” causado pelo automóvel n.11 contra uma carrocinha de mão com bebidas, entre as ruas Francisco Glicério e Treze de Maio, no que resultou as “garrafas

¹⁰⁰ Jornal Diário do Povo, 28/01/1912.

¹⁰¹ Jornal Diário do Povo, 09/02/1912.

¹⁰² Jornal Diário do Povo, 11/12/1912.

¹⁰³ Jornal Diário do Povo, 04/04/1912.

¹⁰⁴ Jornal Diário do Povo, 16/05/1912.

¹⁰⁵ Jornal Diário do Povo, 07/09/1912.

¹⁰⁶ Jornal Diário do Povo, 13/02/1912.

¹⁰⁷ Jornal Diário do Povo, 04/04/1912.

atiradas quebrarem-se sobre o calçamento das ruas”.¹⁰⁸ Ou, então, na praça Floriano Peixoto, em frente à Estação, assistir ao atropelamento de um desconhecido, atirado “violentamente ao solo” pelo automóvel n.5, sendo a “primeira vítima”, com diversos ferimentos, da “atitude desrespeitosa e abusiva dos chauffeurs que atravessam a cidade em vertiginosas carreiras”. O acontecido merece a primeira página do jornal que, indignadamente, comenta e adverte:

Até agora eram pobres cães inoffensivos as vítimas dessas correrias inqualificáveis; mas, hontem iniciou-se o attentado contra a vida dos cidadãos e o publico campineiro prepare-se para assistir a carnificina, ao assassínio porque outros qualificativos não se póde dar a essas correrias de automóveis, que se transformaram em verdadeiros vehiculos phantasmas ameaçando a tranquillidade publica e a vida dos transeuntes.¹⁰⁹

Note-se o tom duro do comentário, proporcional à possível sensação de grande perigo representado pelos automóveis, um perigo ainda da ordem do inusitado. A alteração dos padrões de velocidade, representados pelos bondes elétricos e pelos automóveis, parece efetivamente representar um desconforto para os moradores.

Apesar das constantes advertências da imprensa, continua sendo possível presenciar “vertiginosas carreiras” de automóveis pelas ruas da cidade, como as do “incorrigível auto n.7”, mais conhecido por “automóvel maluco”, já denunciado por colidir com o automóvel n. 4¹¹⁰ ou por, “correndo desesperadamente” em torno da praça Bento Quirino, ir de encontro a uma bicicleta conduzida por um menor, deixando-a “em pedaços”.¹¹¹ De qualquer modo, são inúmeras as queixas e reclamações que se fazem aos jornais contra “a velocidade descomedida dos automóveis pelas ruas da cidade, principalmente às horas vespertinas e alta noite”.¹¹²

Todavia, embora recriminados, os automóveis são objeto de admiração.

Folheando o jornal *Diário do Povo*, que inicia sua publicação diária em janeiro de 1912, encontramos numa matéria de 28 de janeiro deste ano, *A Cidade*, em primeira página:

Campinas vem, paulatinamente, apossando-se de todas as conquistas do modernismo, desse “chic” da civilização intensa que faz o encanto das grandes cidades.
(...) Tudo o que se traduz em commodidade e conforto, conquistados pela moderna civilização, ella o possui em alto grau.

¹⁰⁸ Jornal Diário do Povo, 19/05/1912.

¹⁰⁹ Jornal Diário do Povo, 31/05/1912.

¹¹⁰ Jornal Diário do Povo, 18/06/1912.

¹¹¹ Jornal Diário do Povo, 14/08/1912.

¹¹² Jornal Diário do Povo, 28/11/1912.

Ora, o que seria esse “chic” da civilização em Campinas e que a faz parecida com as grandes cidades nesse momento? E mais, cabe lançar a pergunta e deixá-la, por enquanto, no ar: e todos os moradores da cidade teriam acesso, “em alto grau”, à comodidade e ao conforto?

A matéria destaca o “não pequeno número” de automóveis que “emprestam excepcional cunho de elegância e de animação às nossas ruas”, automóveis “velozes” que dão um “raro tom de elegância ao nosso viver pacato”, propiciando que se desenvolva entre os campineiros “o gosto por esse fidalgo ‘sport’ que empolga, em pleno apogêo, todos os mais cultos centros do velho mundo”. No entanto, causa preocupação a velocidade “de causar vertigem, de que são dotadas algumas dessas machinas”; o percurso bastante conhecido na cidade, do Jardim Público ao Largo do Rosário, seria feito por estes automóveis “no curto lapso de alguns segundos apenas”, o que fariam “despenhando-se pela ladeira da rua General Ozório abaixo”; na “vertigem da carreira”, esses motoristas se esqueceriam “de que nada menos de seis ruas, de volumoso transito, cortam a improvisada pista...” Nesse sentido, é bem visto pela imprensa da cidade o anúncio de que a Prefeitura estaria elaborando um projeto de regulamentação para os automóveis na cidade.

A admiração pelos automóveis, esses “explendidos vehiculos”, alimenta reclamações contra o estado de ruas e estradas próximas, pois “todas as cidades modernas procuram adaptar suas estradas e ruas para o percurso dos automóveis, nivelando-as e asphaltando-as”;¹¹³ é urgente melhorar o estado de estradas urbanas e suburbanas, para ligar os arrabaldes ao centro, “desenvolvendo o gosto automobilístico”.¹¹⁴ E assim, o avanço do automóvel no espaço urbano é regularmente notícia destacada. A montagem de uma “garage” em maio de 1912 na rua da Conceição, anunciada como “mais um melhoramento”, disporá de “todos os aperfeiçoamentos modernos para concertos, limpeza e conservação de automóveis”. Conforme esclarece a notícia, “o fim principal do novo estabelecimento é a importação de automóveis modernos e a sua venda por preços vantajosos, a prazos longos e em prestações, facultando a guarda e conservação por módico aluguel, desenvolvendo o gosto pelo automobilismo em nosso município...”¹¹⁵

Outras “garages” estabelecidas este ano podem ser utilizadas pela restrita parcela da população com poder aquisitivo suficiente para comprar ou alugar os elegantes automóveis anunciados. É o caso da *Garage Campineira*, à rua Bernardino de Campos, que espera chamados

¹¹³ Jornal Diário do Povo, 27/04/1912.

¹¹⁴ Jornal Diário do Povo, 26/04/1912.

¹¹⁵ Jornal Diário do Povo, 08/05/1912.

para seus “dous esplendidos e superiores automóveis Fiat e Bianchi”¹¹⁶ ou da *Alda Garage*, à rua Treze de Maio, que anuncia a partir de agosto a estréia de “um superior ‘landeau’ na praça aos preços de costume”.¹¹⁷ Novos automóveis que chegam à cidade adquiridos pelas “garage” ou por particulares, são objeto de notícia, como a “nova machina” de propriedade dos senhores Costa e Torre, “uma das mais elegantes da cidade, sendo da Fábrica Bianchi e a única dessa marca existente no Brasil” e com a qual os jornalistas que com ela tiveram contato, ficaram “deveras encantados com a perfeição e solidez de seu maquinismo”.¹¹⁸ O tom de grande novidade e de situação ainda incomum com relação aos automóveis transparece na forma pela qual são relatados episódios como o de uma “excursão automobilística”, com destino a Cabras, realizada pelos senhores Antonio Albino, José Albino, Guilherme Muller, e José Ferreira de Godoy, saindo às 13 horas e regressando às 18 horas, “após uma viagem boa e divertida”, tendo passado por Joaquim Egídio e Arraial dos Sousas.¹¹⁹ Ou o caso de outra “excursão automobilística” mais longa, em que partiram da cidade, às 7h00 da manhã, quatro rapazes em um automóvel “Bellier”, de propriedade do senhor Olimpio Rodrigues, com destino a Araras, onde chegaram à noite e pernoveram, “fazendo um feliz percurso”; no dia seguinte teriam saído às 8h30min., chegando a Campinas no final da tarde, sendo que “durante este trajecto automobilístico, em que nenhum incidente sobreveio, foram os excursionistas bem acolhidos nas localidades por onde passaram”; para esse sucesso teria concorrido o serviço “irreprehensível” do ‘chauffeur’ Moysés de Lima.¹²⁰

No entanto, embora sendo anunciadas novas possibilidades de vivência das relações entre tempo e espaço, o ritmo urbano preponderante não é ainda o do automóvel, mas sim o do bonde, que imprime seus compassos de tempo à dinâmica das relações sócio-culturais no espaço urbano. Portanto, continuemos com o que mais pode ser entrevisto da cidade através dos bondes neste momento.

Uma circulada pelas ruas centrais da cidade, não deixando de passar pela rua Barão de Jaguará (a antiga rua Direita), que continua sendo, até então, a rua mais sofisticada da cidade, nos permitiria observar a variedade de mercadorias à disposição de um público sempre entusiasmado

¹¹⁶ Jornal Diário do Povo, 21/06/1912.

¹¹⁷ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

¹¹⁸ V. mais exemplos a respeito nas edições do Jornal Diário do Povo de 25/06, 01/07, 02/07, 23/09/1912.

¹¹⁹ Convém observar que esta notícia é dada em primeira página do jornal, o que nos leva a pensar no caráter ainda inédito destas primeiras experiências de passeios de automóveis. Ver Diário do Povo, 07/10/1912. Sousas, Joaquim Egídio e Cabras são localidades muito próximas da cidade de Campinas, são distritos do município.

¹²⁰ Jornal Diário do Povo, 02/07/1912.

pelas novidades. Nesse sentido, estaríamos atentos a aspectos seletivos, priorizados pela mesma educação moderna dos sentidos.

À rua Treze de Maio, a Companhia América do Norte oferece gramofones e discos nacionais, além de italianos, espanhóis, alemães, franceses e ingleses; também abriu recentemente uma seção especial de reproduções de retratos pelo “systema América do Norte”, trabalhando a “photo-crayon, photo-oleographia, óleo, aquarella, pastel, etc”.¹²¹ Também se pode comprar gramofones importados e discos dos melhores fabricantes europeus, juntamente com perfumarias finas, artigos de eletricidade e de fotografia na Casa Neubern, à rua Barão de Jaguará, 58.¹²² Na mesma sofisticada Barão de Jaguará podemos passar pelo Café Americano, pela Alfaiataria De Lucca, com seus artigos ingleses e franceses, paletós em padrões modernos, de acordo com os últimos figurinos. Continuamos com a Casa Israel, para apreciar seus relógios de precisão Omega, merecedores de prêmios na Exposição Universal de Paris de 1900.¹²³ Muitas pessoas entram na casa de Antonio Andrade, agente das loterias federal e de São Paulo e também na Photographia Forster.¹²⁴ Na Colchoaria e Móveis de Manoel Francisco dos Santos, à rua Dr. Quirino, pode-se ter acesso à variedade de móveis e objetos apreciados pelo gosto da época, como camas de ferro, lavatórios de ferro e madeira, bacias e jarros, cadeiras austríacas, cadeiras de balanço, guarda-louça, guarda-comida, porta-chapéus, porta-toalhas, cantoneiras, mesas, espanadores, estantes para livros, porta-bibelots etc.¹²⁵ Na mesma rua Dr. Quirino, a grande loja Syria exhibe chapéus importados e grande variedade de tecidos, rendas, artigos de armarinho, roupas brancas, blusas, camisas de dormir entre outras peças. Mais à frente, a Nova Casa Franceza “La Mode Parisienne” atrai a freguesia com suas mercadorias finas vendidas a preços rebaixados.

Uma olhada pela Frutaria Ítalo-Brasileira, à rua da Conceição, em frente ao Rink, permite verificar o grande sortimento de doces e bombons finos recebidos da Casa Tolle de São Paulo.¹²⁶

No Largo da Catedral, a Casa Kauffmann, além dos tecidos e roupas finas que tradicionalmente vende, apresenta aos barbeiros a última novidade em cadeiras americanas para barbeiro, “de mola, encostos de porcellana para os braços, toda almofadada, molas simples e

¹²¹ Jornal Diário do Povo, 05/05/1912.

¹²² ALMANACH POPULAR DE CAMPINAS PARA O ANNO DE 1912

¹²³ Jornal Diário do Povo, 27/02/1912.

¹²⁴ Jornal Diário do Povo, 25/06/1912.

¹²⁵ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

¹²⁶ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

facílimas”.¹²⁷ O Salão Carneiro, de barbeiro, ali próximo à rua Treze de Maio, já possui essas cadeiras, além de “todos os utensílios modernos adoptados para bem servir a sua enorme freguezia”.¹²⁸

Além dessa possível circulação pelas casas comerciais, os bondes também levam aos cinemas, que mantêm sessões regulares. Pode-se assistir à *Odyssea de Homero*, com 1500 metros em 2 partes no Cassino Carlos Gomes e também no Rink;¹²⁹ ou então, às sessões contínuas regularmente apresentadas no Carlos Gomes. O “film artístico” *Palavra de Honra*, com 1400 metros em 2 atos, pode ser apreciado em outra ocasião; vale dizer que as sessões do Cassino contam com a “orquestra como sempre correcta, executando números modernos de autores de nomeada”.¹³⁰ É possível utilizar os bondes para estar em dia com as programações diariamente anunciadas do cine Recreio e do cine Radium. Ou, então, optar por ir até o Teatro São Carlos assistir ao concerto do “notável pianista português Vianna da Mota”¹³¹ ou apreciar a Grande Companhia de Operetas de Ernesto Lahoz.¹³² O bonde também pode nos levar ao Circo Chileno, instalado à rua César Bierrenbach, esquina com o largo Carlos Gomes, com uma programação que “tem atraído numeroso publico para todas as apresentações”.¹³³ Não se pode esquecer a possibilidade de sempre ir ao Centro de Ciências, Letras e Artes (CCLA) para uma exposição de pinturas ou de esculturas, ou para um concerto de piano, para os saraus, ou mesmo para usufruir de sua biblioteca.

Podemos também perceber, neste suposto passeio pelas ruas da cidade, a permanência de situações que contradizem a imagem construída dessa “moderna urbs”. Situações que lembram que a cidade, em sua totalidade, não vive sob o impulso do ritmo urbano mais moderno, valorizado e divulgado nas páginas do *Diário do Povo*. O tom de censura a estas situações indica a preocupação com as manchas que elas podem produzir na imagem da cidade moderna. É possível nos depararmos, por exemplo, com “5 vacas, um bezerro e 2 cavallos encontrados em abandono pelas ruas”,¹³⁴ ou com “3 cabras”,¹³⁵ que serão apreendidos e recolhidos ao depósito municipal. Ou, então, toparemos na rua Regente Feijó com uma “tropa de animaes” que sobe a

¹²⁷ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

¹²⁸ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

¹²⁹ Jornal Diário do Povo, 27/01/1912.

¹³⁰ Jornal Diário do Povo, 14/08/1912.

¹³¹ Jornal Diário do Povo, 13/07/1912.

¹³² Jornal Diário do Povo, 09/09/1912.

¹³³ Jornal Diário do Povo, 30/06/1912.

¹³⁴ Jornal Diário do Povo, 04/04/1912.

rua todas as tardes com “destino ao pasto”, causando “graves riscos” para crianças e transeuntes por andarem “em cima dos passeios”, conforme esclarecem as reclamações feitas aos fiscais.¹³⁶

Quem abandonou esses animais? Quem conduzia a tropa de animais? Outros sujeitos do espaço urbano insinuam sua presença, apesar do ocultamento efetuado pela linguagem do jornal. No entanto, sua invisibilidade não pode ser total. Sua presença constante nas ruas lembram que há mais áreas da cidade não percorridas pelos trilhos dos bondes, e desprovidas dos tão almejados “melhoramentos urbanos”.

Mendigos circulando pelas ruas incomodam os moradores das áreas mais urbanizadas. A visão liberal da importância moralizadora do trabalho funcional, eficiente, sistemático, sob controle, não abre espaço para a percepção da produção da marginalidade pela própria sociedade liberal. A visão do “triste e degradante espetáculo da mendicidade pública” inspira notas indignadas e críticas à tolerância das autoridades que “não procuram coibir a exploração” de um “nobre sentimento humano”; pede-se providências para “sanar esse mal, verdadeira chaga social”, pois os verdadeiros necessitados “são perfeitamente socorridos pelos estabelecimentos caritativos que existem em nossa cidade em grande numero, muito maior que em outras cidades mais populosas”.¹³⁷ A pobreza submissa e sob controle das elites locais dá a medida para a consideração do que seja a “verdadeira necessidade”. A filantropia se mostra, de certa forma, aliada à concepção do trabalhador disciplinado e politicamente dócil.

A prisão de indivíduos por mendigarem nas ruas,¹³⁸ bem como a reclusão em estabelecimentos caritativos, parece não ser suficiente para apaziguar o espírito de leitores incomodados. “Um saneamento moral nesta terra” é posto como uma questão urgente por um leitor indignado,¹³⁹ que não deseja que se aplique a Campinas a expressão “cidade rica de pobres”, que teria sido endereçada ao Rio de Janeiro pela revista *O Malho*. Este leitor, em sua carta indignada ao jornal desabafa:

será possível que numa cidade como esta, que prima, entre as congêneres, pela beleza, pelo asseio local, pelo ardor com que seus filhos conquistam os louros no trabalho, não possa um chefe de família arriscar um passo fora da casa, sem que seja seu lar ameaçado por uma cafila de vagabundos, que vestindo a nobre roupeta da pobreza, arrastam-se por essas ruas, invadindo portas, pulando janellas(!) onde sabem não existir quem lhes embargue os passos e saltando em frente a uma veneranda senhora ou uma delicada moça ou então de uma frágil criança a ameçam e

¹³⁵ Jornal Diário do Povo, 13/08/1912.

¹³⁶ Jornal Diário do Povo, 02/05/1912.

¹³⁷ Jornal Diário do Povo, 13/05/1912.

¹³⁸ Jornal Diário do Povo, 18/07/1912.

¹³⁹ Jornal Diário do Povo, 19/09/1912.

exigem; assaltam e arrancam das suas mãos a esmola que desejam, como se fosse um dever alimentar o *vicio de ser pobre!*...¹⁴⁰

A visão de mendigos e de indivíduos supostamente desocupados incomoda os portadores da concepção da cidade em constante progresso, que consideram preciso tomar providências em relação a “vagabundos em grande numero”, que se reúnem, às noites, às portas dos armazéns da Companhia Paulista e ali passam a noite.¹⁴¹ É necessário, também, evitar o desembarque na Estação da Paulista de indivíduos “suspeitos, maltrapilhos e pestilentos”, que abusariam do espírito de caridade do povo campineiro e que “degradam a cidade e prejudicam forçosamente o seu bello progresso”.¹⁴² Reclama-se que os trens que chegam à cidade, “quase diariamente despejam essas fezes sociaes tão nocivas à moral publica e ao nosso progresso”.¹⁴³

Do mesmo modo, incomoda a “espantosa” afluência de moleques na Praça Visconde de Indaiatuba (Largo do Rosário), cometendo “estrepolias” e escandalizando “a moral publica” com palavrões.¹⁴⁴ É motivo para dar origem à coluna de primeira página o “grande numero de menores desoccupados, alguns já adolescentes, mal educados, insolentes que perambulam pelas ruas e praças, noite e dia, verdadeira horda selvagem, desrespeitando a tudo e a todos, sem que ninguém os reprima ou procure ao menos admoestal-os”.¹⁴⁵ Considera-se lamentável que o comportamento destes garotos contraste “de modo frisante com o progresso, a cultura, a civilização desta cidade que tanto avanta em melhoramentos”.¹⁴⁶

Uma população pobre, fruto do progresso excludente, atravessa as ruas e praças da cidade e suscita a convicção da necessidade do controle. Nas concepções liberais dessa República conservadora e moderna, pobres que não estejam integrados de forma disciplinada ao sistema de trabalho são rapidamente associados à vadiagem e à vagabundagem.

A apreensão de animais e de inúmeros cães pelas ruas, noticiada com frequência pela imprensa, as queixas recorrentes quanto a presença de mendigos, desocupados, menores pelas ruas da cidade, enquadram-se nas preocupações com a normatização do uso das ruas, com a disciplinarização do espaço público. Busca-se uma estética das ruas apropriada para compor a imagem de uma cidade saudável, limpa, moderna, polida. Uma educação política dos sentidos em

¹⁴⁰ Jornal Diário do Povo, 19/09/1912.

¹⁴¹ Jornal Diário do Povo, 14/08/1912.

¹⁴² Jornal Diário do Povo, 28/09/1912.

¹⁴³ Jornal Diário do Povo, 28/09/1912.

¹⁴⁴ Jornal Diário do Povo, 27/06/1912.

¹⁴⁵ Jornal Diário do Povo, 11/05/1912.

relação a essa urbanidade moderna é operada, também, pelos jornais, na medida em que, no processo de produção das informações veiculadas, comentam essas notícias de forma desqualificadora quanto aos sujeitos envolvidos.

E a procura pelos melhoramentos urbanos e pelo embelezamento das ruas constitui-se numa preocupação constante. É recebida com entusiasmo a notícia do calçamento da rua Barão de Jaguará por “asfalto”, pois assim “ficará a nossa principal via pública com uma bella apparencia reveladora do constante progresso de Campinas”.¹⁴⁷ A possibilidade aventada de um parque a ser montado no alto do bairro do Guanabara pela Cia. Antarctica, em terrenos que se valorizaram bastante, contribuindo para o “embelezamento” da cidade, “permite que se diga que Campinas progride”.¹⁴⁸

Em maio, um mês antes da inauguração oficial dos bondes elétricos, o jornal *Diário do Povo* assim se refere à cidade:

Pelo lado material, aqui tudo avança e se desenvolve – está installada a illuminação electrica, e os bonds, em breve, terão também tração electrica, cortando as vias principaes; as edificações levantam-se, obedecendo ás exigências da architectura, modernas, de modelos de gosto; habitações aprazíveis, agradáveis, embelezando a cidade.(...) ¹⁴⁹

A parcialidade da visão do editorial do *Diário do Povo* é manifesta. Sabe-se que a illuminação elétrica se estende apenas a uma parte da cidade. Onde é que “tudo avança e se desenvolve”? O centro e bairros próximos são transformados na representação da totalidade da cidade, havendo um silêncio sobre o restante da área urbana, que assim, de maneira discreta, é excluído da possibilidade de também representar Campinas.

As atividades industriais, na ótica do jornal *Diário do Povo*, fazem parte da construção dessa cidade moderna e de seu embelezamento. É o caso da fábrica Companhia Calçados Campinas que, em menos de 3 meses, “fará fumegar as suas enormes chaminés , dando mais intensidade à vida local, transformando o trecho da cidade, onde se vae installar, contrastando com a vegetação humorosa das cercanias, com as construcções rústicas, dando-lhes mais interesse e belleza”.¹⁵⁰

Chaminés, fumaça, eletricidade, bondes articulam-se em imagens que conferem mais “interesse e beleza” aos lugares: a estética da cidade moderna opera o elogio da técnica, num

¹⁴⁶ Jornal Diário do Povo, 11/05/1912.

¹⁴⁷ Jornal Diário do Povo, 05/04/1912.

¹⁴⁸ Jornal Diário do Povo, 24/04/1912.

¹⁴⁹ Jornal Diário do Povo, 12/05/1912.

¹⁵⁰ Jornal Diário do Povo, 12/05/1912.

processo simultâneo de valorização dos sinais exteriores da modernidade e desvalorização daquilo que pode denunciar a existência de desigualdades sociais, como as “construções rústicas”, mais pobres que, no interior dessas concepções, devem enfeiar a paisagem urbana.

A disciplinarização das ruas não parece ter sido tarefa fácil, nem tampouco rápida. Há sons diversos nestas ruas, elas são diversificadamente barulhentas. Alguns sons parecem incomodar, não fazem parte do perfil de civilidade urbana que se deseja.

Não é apenas o vozerio irreverente dos moleques nas ruas que perturba. É também o caso dos “pássaros da rua”, vendedores ambulantes que “atormentam com pregões aos transeuntes”.¹⁵¹ As quadrinhas abaixo oferecem um quadro sugestivo desse movimento ruidoso das ruas:

Se a prefeitura quizesse
Com o barulho acabar,
Desse bando que aparece
Pelas ruas a berrar.

Apregoam a quitanda,
Bilhetes de loteria;
Atropellam a quem anda
Dia e noite, noite e dia.

- Amendoim, rebuçados,
Balas de côco, e de ôvo,
“cosa barata”, bordados,
- Olha o “Diário do Povo”!

Uma algazarra, um berreiro,
De por a cabeça quente;
O engraxate, o quitandeiro,
O diabo que os agüente!

SALITRE ¹⁵²

Engraxates, quitandeiros, jornaleiros, vendedores e vendedoras de balas, de bordados, de bilhetes de loteria, muitos deles imigrantes (europeus, asiáticos) e negros, compõem personagens urbanos que atravessam os trilhos dos bondes constantemente, mas nem sempre sobem neles. Os sons que produzem são diferentes dos sons da modernidade desejada pela cidade. O barulho da circulação dos bondes pelas ruas, o som de suas campainhas, “o tan-tan dos electricos” juntam-se ao “fonfonar de automóveis”, ao “tilintar de guizos de animaes de carros que subiam e desciam as ruas”.¹⁵³ Cruzando-se em várias direções numa “vertigem de vida”, produzem sons mais agradáveis aos ouvidos das elites dominantes.

¹⁵¹ Jornal Diário do Povo, 05/06/1912.

¹⁵² Jornal Diário do Povo, 05/06/1912.

¹⁵³ Jornal Diário do Povo, 08/07/1912.

Aos domingos e feriados, as ruas centrais ficam “completamente cheias de povo”¹⁵⁴ ou repletas de “muitas senhoritas e senhoras, cavalheiros e povo”.¹⁵⁵ Ouve-se “manifestações ruidosas de risos, num borbórinho, num bulício sensacional, dando às ruas um aspecto de opulencia, de vida de cidade moderna”.¹⁵⁶ Vê-se num “formidável contentamento, moças e rapazes repimpados nos electricos, em automóveis, aproveitando as regalias do dia de descanso”.¹⁵⁷ Em vários lugares, dentro dos bondes, nos autos e nas ruas movimentadas do centro, pode-se observar “grupos de senhoritas graciosas, de rapazes *smarts*, na elegância das *toilettes* de cores claras, collarinhos alvos, peitinhos de camisas a tremeluzir”,¹⁵⁸ usufruindo de uma atmosfera serena que faz florescer “o goso e irradiar em todos os espíritos o riso estrepitante”.

Os bondes, nestas ocasiões, estão sempre tráfegando “cheios de passageiros durante todo o dia”¹⁵⁹ e à noite, quando cresce “o movimento de transeuntes na rua Barão de Jaguará”,¹⁶⁰ continua “a mesma intensidade de vida nas ruas principais”, quando, muitas vezes, a cidade assume “proporções de capital”:

Os automóveis a cruzarem-se, sem cessar, repletos de familiares e rapazes; os bondes electricos, os carros de praça, os bondes de tracção animal, os cinemas, os clubs, tudo regorgitando, festivamente, cheio de animação e vida, provando o actual progresso dessa terra, que caminha a passos de gigante para um futuro brilhante.¹⁶¹

O suposto progresso dessa cidade também pode ser observado na Guarda Cívica, que passou a se apresentar com o “clássico bastão” de policiamento, deixando de usar os rifles. É preciso disciplinar o grande movimento que se percebe existir nas ruas:

Para o serviço do centro da cidade, nos cruzamentos e esquinas, por causa do grande movimento de povo, automóveis, carros, bondes, carroças, etc., foram collocadas praças, que fizeram uso dos referidos bastões no intuito de regularisar o crusamento de vehiculos. O povo, com esse melhoramento, mostrou-se, hontem, devéras satisfeito, vendo Campinas tomando ares de capital¹⁶²

As imagens da cidade moderna, sempre movimentada, com enormes aglomerações humanas nos pontos centrais, com os bares e cinemas sempre repletos são recorrentes nas páginas

¹⁵⁴ Jornal Diário do Povo, 16/08/1912.

¹⁵⁵ Jornal Diário do Povo, 04/05/1912.

¹⁵⁶ Jornal Diário do Povo, 15/07/1912.

¹⁵⁷ Jornal Diário do Povo, 15/07/1912.

¹⁵⁸ Jornal Diário do Povo, 08/07/1912.

¹⁵⁹ Jornal Diário do Povo, 15/07/1912.

¹⁶⁰ Jornal Diário do Povo, 15/07/1912.

¹⁶¹ Jornal Diário do Povo, 16/08/1912.

¹⁶² Jornal Diário do Povo, 17/05/1912.

das folhas locais, quase obsessivas, no intuito de estar sempre confirmando o caminho de progresso que se vive. Atente-se para as expressões usadas no trecho seguinte, exemplar quanto à construção dessas imagens:

Em nossas ruas há o fulgor de inúmeras lâmpadas eléctricas que vão aos poucos se apossando de toda a *urbs*, numa conquista luminosa.
Como serpentes de aço, os *rails* de *tramways* velozes, arrastados pela força invencível da electricidade, se vão extendendo em longa fita por todos os recantos da cidade.
Autos, em grande numero, correm velozes, emprestando á *urbs* delicado tom de vida elegante.
O movimento nas ruas cresce a olhos vistos: espairose toda uma multidão, e em que são raros os “nu-pieds” e os maltrapilhos.
Em tudo há uma nota de bom gosto, de opulência, de viver commodo em terra rica.
As visitas ao Velho Mundo multiplicam-se: é uma verdadeira emigração.
É a civilização em seu pleno requinte.
É El-Rei Café que passa vitorioso.¹⁶³

Note-se, aqui, certa dose de alívio no comentário sobre os maltrapilhos: eles são raros! No entanto, eles existem e não são poucos. Novamente, a redução da cidade a uma região mais central. O “viver cômodo em terra rica” está longe de ser uma possibilidade para boa parte dos habitantes de Campinas. O discurso do progresso apresenta uma imagem harmoniosa da cidade, apagando as contradições sociais, ignorando as desigualdades sociais.

Apesar de possuir “todos os requisitos de uma grande cidade, que a põem em plano superior a não poucas capitães brasileiras, Campinas não possui, infelizmente, um “arrabalde” que mereça o “incommodo de uma excursão vespertina”. Em todos os “grandes centros como Campinas”, os arrabaldes seriam “deliciosos pontos de alegre e convidativa excursão” ao final do dia para se respirar ar puro e recobrar as forças gastas durante os afazeres do dia; no entanto, os arrabaldes campineiros, com suas ruas “innundadas pela lama e pelo pó”, seriam destituídos por completo de conforto e de atrativos, “uma verdadeira desolação!”.¹⁶⁴ Apela-se, com veemência, à Prefeitura, por mais água e ruas mais transitáveis.

Também causa desolação e indignação o estado das ruas de um bairro populoso como a Villa Industrial, que só progrediria pelos “esforços exclusivos dos particulares”, pois a Prefeitura os teria relegado a um estado de “abandono, de relaxamento”, deixando-os à mercê do suplício do pó ou do lamaçal.¹⁶⁵ Moradores do bairro atribuem esse abandono por parte das autoridades municipais “à modéstia dos seus habitantes, na maioria operários, que não gosam das boas graças e das regalias concedidas a outros e especialmente aos felizardos contractantes dos serviços

¹⁶³ É preciso destacar, com relação ao trecho citado, que se vive neste momento uma alta dos preços do café, ampliando as possibilidades de acumulação de capital proveniente deste importante setor da economia.

¹⁶⁴ Jornal Diário do Povo, 28/01/1912.

públicos”.¹⁶⁶ No entanto, esses moradores, em boa parte operários e ferroviários, reclamam uma ação mais efetiva da Prefeitura quanto às ruas esburacadas, ao calçamento, à iluminação elétrica, limpeza, arborização, mais extensão das linhas de bondes. Em documento de reivindicação à Prefeitura, publicado na imprensa, moradores pontuam que, “se a Prefeitura pode dispender centenas de contos de réis com embelezamento do centro da cidade, também pode providenciar os melhoramentos de que se faz preciso em seus arrabaldes, mórmente neste bairro, que está progredindo de modo extraordinário conforme demonstra o movimento de construções, etc”.¹⁶⁷

A modernidade que as elites urbanas pretendem ver assegurada na cidade, com certeza, é seletiva, excludente. Em torno da noção de progresso agrupam-se concepções heterogêneas de como alcançá-lo e assegurá-lo. A leitura dos jornais da época nos sugere que um ponto importante de tensão entre as posições que defendem os melhoramentos urbanos, o progresso, a cidade moderna, diz respeito à importância da atividade industrial. Para os partidários das concepções de que o jornal *Diário do Povo* é portador, facilitar a instalação de indústrias no município “importa em um desenvolvimento colossal”, “criando novas indústrias e com ellas novos empregos, verdadeiras escolas de trabalho, engrandecendo a nossa terra, educando a juventude para a lucta, affastando-a dos vícios, evitando a emigração e provocando a imigração”.¹⁶⁸ Há tensões sugeridas em torno da visão de progresso. A este respeito, questiona-se com mais acidez: “Para o progresso de Campinas, será bastante existir bondes electricos, estradas de ferro, que outra cousa não são que meios de transporte, movimento passageiro?” A possível disputa entre posições políticas locais divergentes transparece com mais clareza:

Para a vida local, fixa e permanente, não precisamos de iniciar grandes edificações, fundar fabricas, dar serviço aos braços desocupados e movimento ao industrialismo? Se isso não for feito, teremos amanhã o exodo, a saída em massa da população, porque ninguém pode viver de brisas, embora haja a tormenta dos automoveis, as orchestras de cinemas, os apitos de locomotivas, os tympanos dos electricos e a fama do progresso.¹⁶⁹

O que se entrevê é que a visão de progresso, exposta pelo *Diário do Povo*, inclui a questão do trabalho, um trabalho que moraliza, articulado a atividades industriais, contrapondo-se

¹⁶⁵ Jornal Diário do Povo, 12/06/1912.

¹⁶⁶ Jornal Diário do Povo, 12/06/1912.

¹⁶⁷ Jornal Diário do Povo, 19/09/1912.

¹⁶⁸ Jornal Diário do Povo, 26/06/12. Álvaro Ribeiro, representante do Diário do Povo, e vereador da cidade, criticando a Prefeitura por não facilitar a instalação de novas indústrias, afirmava que “lamentava ainda mais como campineiro, porque via que era inútil qualquer tentativa que visasse o engrandecimento local e o emprego de milhares de pessoas, porque o poder publico entendia que avenidas e jardins traduziam o progresso, quando o povo não tinha trabalho e os filhos da terra emigravam pela falta de recursos, e os estranhos não podiam se fixar pela ausência de elementos activos” (Jornal Diário do Povo, 03/09/1912, relato de sessão da Câmara Municipal).

a uma outra visão compartilhada por parte das elites urbanas mais ligadas aos negócios do café e detentoras de posições importantes no poder local, que pensariam o progresso mais a partir da possibilidade de consumo de suas novidades técnicas. Numa referência irônica a essa parcela da elite, esses trabalhadores ficariam “esperando o ...*progresso*” dessa “princesa destronada” que é a cidade de Campinas. Da mesma forma, a riqueza adquirida com os lucros proporcionados pelo café não conduziram à melhoria das condições de vida dos “operários humildes” e dos “funcionários anônimos” da cidade.¹⁷⁰

Acompanhando as imagens construídas sobre a Campinas moderna através das páginas do *Diário do Povo*, percebemos uma presença constante de elementos românticos a permearem a construção dessas imagens; o enaltecimento e idealização de elementos da natureza parece ser buscado como um anteparo mais seguro e confortável diante de acontecimentos mais pesados ou desagradáveis relativos à política nacional ou internacional. A chegada da Primavera em coluna editorial de 22 de setembro é vista como um acontecimento que tem

mais valor, muito mais, do que as discussões sobre assumptos políticos e sociaes, taes como o divorcio, com a ruptura do vinculo, medida com a qual o radicalismo vermelho quer abalar de *fond em comble* o organismo da família; tem mais valor do que as tricas parlamentares e do que as opiniões da imprensa que trata assumptos sem pensar, por falta de tempo, e que por ahí anda, sempre arrufada e, às vezes, impertinente, a ver defeitos em toda parte, em tudo, em todos.¹⁷¹

Na verdade, essas colocações parecem ser mais um recurso retórico a camuflar conflitos de concepções políticas, sociais, morais diferentes, uma vez que na semana seguinte a mesma coluna se ocupa de comentar escândalos na Câmara dos deputados, dos conflitos da região do Contestado em Santa Catarina, das relações entre Brasil e Argentina.¹⁷² Comentários de natureza política, aliás, são bastante frequentes ao longo de todo o ano, mas sempre rápidos, superficiais, obedecendo aos moldes de uma visão dita moderna de imprensa que assim se explicita: “a resenha semanal é feita em pequenas doses, entrelinhadas, como convem ao jornal moderno; deve

¹⁶⁹ Jornal Diário do Povo, 06/09/1912.

¹⁷⁰ “Ao operário humilde, ao funcionário anonymo que vive do minguido ordenado, que melhoria lhes pode representar a alta esplendida do café que veio assignalar nova era aos ... homens de dinheiro, á burguezia que não mais teme privações?” (Jornal Diário do Povo, 22/04/1912)

¹⁷¹ Note-se as imagens românticas e idealizadas da natureza neste período do ano: “Na Primavera tudo são affagos e caricias; a seiva corre doce e fresca no ventre tumido das folhas dos arbustos; as trepadeiras cahem em cachos floridos; a atmospherá é prenhe de efflúvios captosos; os rosaes farfalham; tudo freme, numa florescencia constante; tudo palpita, fazendo palpitar os corações ermos e vazios” (Jornal Diário do Povo, 22/09/1912, *A Semana*).

¹⁷² Jornal Diário do Povo, 29/09/1912.

ser bem humorada, em formulas concisas, em breves *suetos*, que não detenham a quem lê em cogitações”.¹⁷³

Comentários elogiosos a recantos da cidade ajardinados ou arborizados são colocados em evidência nas páginas do jornal, como uma carta transcrita de um correspondente da capital, São Paulo, que assim se refere à “formosa” praça Carlos Gomes:

A amplitude silenciosa e fresca do largo Carlos Gomes, enfeitado de gigantescas e esmeraldinas palmeiras, por si só já cheio de encantos e de poesias singulares, e que, além disso, nos apresenta o maravilhoso espectáculo produzido pelas densas e vastas nuvens das formosas andorinhas, que ao cahir da tarde, vão fazer seu pouso no Mercado Velho. É na formosa praça Carlos Gomes que se assiste a um dos espectáculos mais sublimes da natureza, desses espectáculos que nunca poderão ser originariamente, e com perfeição imitados pelos maiores talentos e pelas mais geniaes creações do engenho humano.¹⁷⁴

Todavia, não há como evitar, pelo menos, a citação breve de conflitos político-sociais ocorrendo no país ou no exterior, das greves, dos problemas em Santa Catarina e no Ceará, de perturbações na Inglaterra, na Espanha, na França, na Alemanha, na região de Budapeste, numa indicação de conflitos, que vão se avolumando, neste período que antecede a 1914. Sente-se “reluctancia em tratar esses sucessos”; não se quer ter “sobre os hombros a responsabilidade de apavorar” as pessoas mais “nervosas”. E assim,

Emquanto por lá não é restabelecida a paz, fiquemos nós por aqui em plena tranqüilidade, vendo romper o inverno; tendo poentes cor de ouro velho; tardes em que as faixas claras de luz se estendem pelo espaço, recortando os píncaros dos morros, e em que nas meias tintas anniladas, na immobilidade das nuvens, surgem astros receiosos, piscando a pupilla brilhante.¹⁷⁵

Esta expressão de um espírito romântico mais confortador e, talvez, alienante parece sugerir um recurso de proteção contra pressões de ordem emocional, provocadas por informações que chegam mais rapidamente acerca de acontecimentos da conjuntura nacional ou internacional.

Porém, outras formas de pressões emocionais podem ser captadas através de alguns indícios. Refiro-me a pressões exercidas pelos apelos diversos da vida moderna sobre as pessoas. Os versos irônicos e divertidos da coluna *Estalos*, por exemplo, comentam, de modo irreverente, uma tentativa de suicídio por uma mulher que tentara ingerir gasolina:

A idea do modernismo
Modificar tudo quer
Que operou um transformismo
Na cabeça da mulher.

¹⁷³ Jornal Diário do Povo, 22/09/1912.

¹⁷⁴ Jornal Diário do Povo, 26/05/1912, “*Missiva paulistana*”.

¹⁷⁵ Jornal Diário do Povo, 09/06/1912, seção “A semana.”

Quiz metter-se no smartismo,
Transformou-se em Lúcifer
E bebeu com mui cynismo
Gasolina, a vã mulher.

Metteu-se-lhe na cabeça,
Que jamais seria imóvel
E que andaria depressa...

E tomou da lamparina,
Quis ser um bello automóvel,
E devorou gasolina...

SA' PINHO¹⁷⁶

Os versos satirizam o ‘transformismo’ na cabeça da mulher operado pelo que chamam de “modernismo”, essa forma de se referir ao ritmo mais acelerado das mudanças sócio-culturais trazidas pela modernidade. Sugere-se que as pessoas se sentem pressionadas por constantes mudanças e se transtornam; os estímulos da vida moderna podem levar ao desequilíbrio emocional que estaria na base daquela tentativa de suicídio; o apelo desse comportamento “smartista”, a sedução do movimento contínuo, da velocidade expressa no automóvel devem contribuir para o desequilíbrio da moça que, na versão irônica dos versos, teria tomado gasolina pensando em ser um “bello automóvel”.

É provável que boa parte dos moradores da cidade, em 1912, não se sintam preparados ou adaptados o suficiente para digerir as inúmeras formas de pressão que passam a se fazer presentes no espaço urbano. A contraposição cotidiana de vivências diferenciadas quanto aos inúmeros ritmos e temporalidades que configuram a dinâmica das relações socioculturais urbanas parece produzir o amálgama de sensações de perplexidade, encanto, desejo, temor, fascínio, medo. A sugestão de frustrações, contida na interpretação do suicídio da moça, nos chama a atenção para o seguinte ponto: independente das razões reais que a teriam levado àquele gesto, importa reter o enquadramento com que é feita a interpretação do acontecimento, a qual, seguramente, parte de uma observação, difusa que seja, dos efeitos ambíguos produzidos no comportamento das pessoas pelos apelos de ordem emocional, contidos nas diversas formas de maquinismo que vão sendo incorporadas ao cotidiano da população. Apelos que, também, são relativos a questões de identidade, de prestígio social, de relações de pertencimento. Vive-se os momentos iniciais dos diversos tipos de impactos produzidos no cotidiano por uma gama variada de artefatos tecnológicos. Impactos permeados pelas diferenças e desigualdades sociais, pelas diferentes

possibilidades de acesso a estas novidades. Para além da sedução, do desejo, da possível frustração, parece residir o quase-consenso do temor, do temor de perigos, do imponderável, do que não se tem certeza da possibilidade de controlar . É o que se pode depreender, também, da alusão a estas formas mais visíveis de perigo pelo personagem-comentarista de cenas urbanas *Sa'Pinho* :

A tristeza em tudo pára,
Tudo parece asymerico,
O perigo a tudo ampara,
Ando spleenetico, tectrico...

Por mais qu'esta vida avára
Eu metta em systema métrico
Em tudo o horror se depara:
- vendo ao longe um bonde electrico!

O perigo paira atôa,
Depressa, não corre, voa
Sorumbático, sombrio...

E é por isso que eu me quedo
Sosinho, triste e com medo
Não faço versos, não rio.¹⁷⁷

Ou, então, numa referência às “correrias” de automóveis que continuam:

Quasi derreto
Com tal calor
E fico preto
De dissabor
Eu não supporto,
Feroz verão,
Pois fico morto
De insolação.
E preso em casa
P'ra não morrer
Almejo um'aza,
Quero correr...
Mas tenho medo
Bastante tectrico,
(muito em segredo!)
De bonde electrico!...
E aqui me abrigo,
que triste sina!
Como inimigo
Da gazolina.¹⁷⁸

¹⁷⁶ Jornal Diário do Povo, 09/10/1912.

¹⁷⁷ Jornal Diário do Povo, 13/10/1912.

¹⁷⁸ Jornal Diário do Povo, 05/11/1912.

Ficar preso em casa para não morrer. Abrigar-se em casa contra a vontade (“que triste sina!”) e desejar correr, querer ter uma asa... Abrigar-se e deixar-se levar pelo encantamento da velocidade ... Fascínio e temor, duas facetas sempre presentes na personalidade moderna. Indícios da tendência de isolamento do indivíduo urbano moderno? O indivíduo é constantemente pressionado, solicitado, acuado por forças externas a ele no espaço urbano. Necessita reforçar seu olhar armado, ficar mais constantemente na defensiva. É necessário reeducar sua sensibilidade. O homem urbano moderno precisa ficar sempre alerta, atento, com os sentidos sempre à espreita, para poder se defender de um possível ataque ...

Experiências/vivências urbanas e educação das sensibilidades

Uma geração que ainda fora à escola num bonde puxado por cavalos, viu-se abandonada, sem teto, numa paisagem diferente em tudo, exceto nas nuvens, e em cujo centro, num campo de forças de correntes e explosões destruidoras, estava o frágil e minúsculo corpo humano.(W. Benjamin)¹⁷⁹

Nas várias cidades brasileiras, com graus diferentes de intensidade, vive-se, no final do século XIX e início do século XX, momentos de transição de modos de ver, estar e sentir a cidade. Há temporalidades diferentes entrecruzando-se no espaço urbano.

O número maior de novidades presentes nas cidades brasileiras, permeadas pelo avanço desse processo de modernização urbana, permite que nos perguntemos pela natureza dessas experiências urbanas que estão se constituindo historicamente.

Os inúmeros acidentes que envolvem os bondes, outros veículos e os transeuntes, noticiados com destaque e muitos desses acidentes colocados em primeira página, e descritos minuciosamente, sugerem algo de inusitado, de perplexidade; os parâmetros do perigo, da vulnerabilidade estão mudando. Há mais razões para sobressaltos. Há mais sons e ruídos; há mais trânsito; intensifica-se a circulação na área urbana: circulação de veículos, de pessoas, de notícias, de valores e padrões de comportamento. Os trens, de modo geral, e os bondes, mais especificamente, no espaço urbano, contribuem para a alteração das noções de espaço, tempo, velocidade. Percursos mais longos em menos tempo; aproximação de espaços, diminuição de tempos. Circula-se mais entre pessoas não conhecidas ou não tão conhecidas; o círculo das

¹⁷⁹ BENJAMIN,W. “Experiência e pobreza”. In: **Magia e técnica, arte e política – ensaios sobre literatura e história da cultura. Obras escolhidas, vol.I.** SP: Brasiliense, 1985, op. cit., p.115.

relações sociais, mesmo que atravessado por estranhamentos e conflitos, se alarga. Visualiza-se mais aglomerações de pessoas nas ruas. Há mais mercadorias sedutoras expostas em vitrines para serem olhadas e desejadas. Há mais coisas para serem assimiladas/compreendidas/aceitas e/ou refutadas.

Tudo isso são fatores causadores de impressões, de pressões, constituem-se em estímulos de naturezas diversas que incidem nos indivíduos enquanto portadores de sensibilidades.

Estas colocações nos lembram, em primeiro lugar, da forma como foram tratadas questões sobre a vida urbana moderna e a sensibilidade moderna por Georg Simmel e por Walter Benjamin, também leitor de Simmel e de Freud.

Simmel, já em 1902, realiza uma reflexão instigante sobre as relações entre vida mental e metrópole urbana, entre o indivíduo e as diversas forças sociais que lhe são exteriores e que incidem sobre ele. Interessado em investigar o significado íntimo da vida moderna, procura analisar as condições psicológicas criadas pelas metrópoles urbanas. Para ele, o habitante da grande cidade está sujeito a uma intensificação dos estímulos nervosos, às diferenças entre as impressões de um dado momento e as que precederam esse momento. Segundo Simmel,

Com cada atravessar de rua, com o ritmo e a multiplicidade da vida econômica, ocupacional e social, a cidade faz um contraste profundo com a vida de cidade pequena e a vida rural no que se refere aos fundamentos sensoriais da vida psíquica. A metrópole extrai do homem, enquanto criatura que procede a discriminações, uma quantidade de consciência diferente da que a vida rural extrai.¹⁸⁰

O sujeito metropolitano desenvolveria uma racionalidade maior, desenvolveria mais seu intelecto a fim de preservar sua vida subjetiva contra o “poder avassalador” da vida da grande cidade; precisaria se proteger das “correntes e discrepâncias ameaçadoras de sua ambientação externa, as quais, do contrário, o desenraizariam”.¹⁸¹

O ritmo de vida de uma cidade pequena fluiria mais lentamente, de modo mais uniforme, possibilitando que os relacionamentos sejam “profundamente sentidos e emocionais”. Ao contrário, o indivíduo da grande cidade estaria diante do “inesperado de impressões súbitas”, diante da “rápida convergência de imagens em mudança”, diante de “descontinuidades agudas”.¹⁸²

Marcada predominantemente pela economia monetária, pelas relações de mercado, a cidade moderna tenderia a uma mercantilização maior das relações sociais, a uma maior

¹⁸⁰ SIMMEL, Georg. *Metrópole e Vida Mental*. IN:VELHO,O.G.(org.)**O Fenômeno Urbano**.RJ: Zahar Editores, 1976, p.12.

¹⁸¹ SIMMEL, op. cit. Idem, p.13.

impessoalidade nas relações. A predominância da “economia do dinheiro” na vida urbana contribuiria para o apagamento dos significados e dos “valores diferenciais das coisas”, pois as “diferenças qualitativas das coisas” seriam expressas prioritariamente em termos de “quanto?”. Simmel ressalta em sua reflexão que “o dinheiro, com toda sua ausência de cor e indiferença, torna-se o denominador comum de todos os valores; arranca irreparavelmente a essência das coisas, sua individualidade, seu valor específico e sua incomparabilidade”.¹⁸³ A interiorização do espírito desta economia monetária, associada aos estímulos contrastantes “impostos aos nervos” na cidade grande, produziria um comportamento “*blasé*”. Uma atitude (que seria comum ao perfil do homem metropolitano) que se traduziria no “embotamento do poder de discriminar” os valores essenciais das coisas, num processo de desvalorização do mundo objetivo que redundaria, em última instância, na desvalorização da própria pessoa, que experimentaria de si “uma sensação de igual inutilidade”.¹⁸⁴ Essa atitude *blasé* traria consigo uma “incapacidade de reagir a novas sensações com a energia apropriada”,¹⁸⁵ configurando um movimento de autopreservação que se expressaria como um comportamento dotado de mais reserva, de mais indiferença, de frieza. Essa reserva, que encobriria um sentimento de estranheza, de leve aversão a contatos mais próximos, explicaria porque “frequentemente nem sequer conhecemos de vista aqueles que foram nossos vizinhos durante anos”.¹⁸⁶ Todavia, essa postura autopreservativa de reserva contribuiria para conferir ao indivíduo uma “qualidade e quantidade de liberdade pessoal que não tem analogia sob outras condições”.¹⁸⁷ Porém, essa maior liberdade, mais característica do sujeito metropolitano, não significa, necessariamente, uma vida emocional de maior conforto. Vai ser na multidão mais concentrada das grandes cidades que a postura de indiferença e reserva dos indivíduos se faz sentir com mais impacto em sua independência: “a proximidade física e a estreiteza de espaço tornam a distância mental mais visível”.¹⁸⁸ E Simmel arremata, com sua percepção aguda, que em

¹⁸² SIMMEL, op. cit., p.12.

¹⁸³ SIMMEL, op. cit., p.16.

¹⁸⁴ SIMMEL, op. cit., p.17.

¹⁸⁵ SIMMEL, op. cit., p.16.

¹⁸⁶ SIMMEL, op. cit., p.17.

¹⁸⁷ SIMMEL, op.cit., p.18. E Simmel acrescenta na pagina 119 : “(...) à medida que o grupo cresce – numericamente, espacialmente, em significado e conteúdo de vida – na mesma medida, a unidade direta, interna, do grupo se afrouxa e a rigidez da demarcação original contra os outros é amaciada através das relações e conexões mútuas. Ao mesmo tempo, o indivíduo ganha liberdade de movimento, muito para além da primeira delimitação ciumenta.”

¹⁸⁸ SIMMEL, op. cit., p.20.

nenhum outro lugar, a pessoa “se sente tão solitária e perdida quanto na multidão metropolitana”.¹⁸⁹

Em Walter Benjamin encontramos diversas conexões e articulações com as reflexões levantadas por G.Simmel. Apoiando-se em Freud e citando-o, a leitura de Benjamin destaca que o consciente teria a importante função de agir como proteção contra estímulos:

Para o organismo vivo, proteger-se contra os estímulos é uma função quase mais importante do que recebê-los; o organismo está dotado de reservas de energia próprias e, acima de tudo, deve estar empenhado em preservar as formas específicas de conversão de energia nele operantes contra a influência uniformizante e, por conseguinte, destrutiva das imensas energias ativas no exterior.(Freud, citado por Benjamin)¹⁹⁰

A ameaça destas energias externas se faria sentir através de choques, que seriam atenuados, amortecidos por mecanismos de controle dos estímulos externos, desenvolvidos pelo consciente. O rompimento dessa proteção contra a intensificação dos estímulos levaria ao choque traumático, de acordo com a teoria psicanalítica. Assim, quanto mais nossas impressões forem suscetíveis de serem portadoras do fator choque, mais o consciente estará presente na proteção contra estes estímulos; e quanto mais ativo estiver o consciente nesta função – e aqui reside uma questão importante na reflexão benjaminiana – “menos estas impressões serão incorporadas à experiência” e mais corresponderão ao “conceito de vivência”.¹⁹¹

Benjamin, em sua leitura de Baudelaire, apreende a relação entre a imagem do choque e o contato com as massas urbanas, com a multidão das grandes cidades. Tal filósofo percebe essa multidão como uma imagem oculta impressa no processo de criação de Baudelaire, o que lhe permite afirmar que Baudelaire “inseriu a experiência do choque no âmago de seu trabalho artístico”.¹⁹²

Para Baudelaire, o indivíduo nas “cidades gigantescas está afeito às tramas de suas inúmeras relações entrecortantes”.¹⁹³ Para Simmel, este indivíduo metropolitano está sujeito à

¹⁸⁹ SIMMEL, op. cit., p.20.

¹⁹⁰ BENJAMIN, Walter. “Sobre alguns temas em Baudelaire”. IN: **Obras Escolhidas, III, Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo**. SP:Brasiliense, 1989, p.109.

¹⁹¹ BENJAMIN, 1989, op. cit., p.111.

¹⁹² BENJAMIN, 1989, op. cit., p.111.

¹⁹³ BENJAMIN, 1989, op. cit., p.113. A respeito da presença da multidão na obra de Baudelaire, Benjamin comenta: “Em Baudelaire, a massa é de tal forma intrínseca que em vão buscamos nele a sua descrição.(p.115) (...)Baudelaire não descreve nem a população, nem a cidade. Ao abrir mão de tais descrições colocou-se em condições de evocar uma na imagem da outra. Sua multidão é sempre a da cidade grande; a sua Paris é invariavelmente superpovoada. (p116) (...) Nos “*Quadros parisienses*” é possível demonstrar, em quase toda parte, a presença secreta da massa. (116) ...A massa era o véu agitado através do qual Baudelaire via Paris. Sua presença caracteriza um dos poemas mais célebres de *As Flores do Mal*. Nenhuma expressão, nenhuma palavra designa a multidão no soneto “*A uma*

intensificação dos estímulos nervosos, o que redundará, como vimos, na configuração de relações sociais mais impessoais, mais reservadas, de menor contato emocional entre si.

Vemos, portanto, nestes autores, que suas reflexões sobre as multidões, sobre as relações entre os indivíduos e essas aglomerações urbanas apontam para a problematização dessas relações, no que diz respeito às sensações de estranhamento, de indiferença, de temor, de fascínio, de provocação de possíveis choques.

A vivência nas grandes cidades aproximaria ou imergiria seus habitantes na experiência do choque da modernidade. A constância da ocorrência destes choques nas sensibilidades, desenvolvendo mais a capacidade de racionalização, faria com que a vida numa grande cidade moderna levaria seus habitantes a deixarem de viver experiências mais compartilhadas, de contato mais direto entre as pessoas, para terem vivências, noção que apontaria para situações de isolamento, não partilha, menor aproximação, distanciamento de relações mais próximas e emocionais. A vida moderna estaria carregada de estimulações nervosas, de relações entrecortantes, que produziriam comportamentos mais defensivos por parte dos indivíduos. Walter Benjamin chama a atenção para a circulação na grande cidade:

O mover-se através do tráfego implicava uma série de choques e colisões para cada indivíduo. Nos cruzamentos perigosos, inervações fazem-no estremecer em rápidas seqüências, como descargas de uma bateria. Baudelaire fala do homem que mergulha na multidão como em um tanque de energia elétrica. E, logo depois, descrevendo a experiência do choque, ele chama esse homem de um “caleidoscópio dotado de consciência”. Se, em Poe, os passantes lançam olhares ainda aparentemente despropositados em todas as direções, os pedestres modernos são obrigados a fazê-lo para se orientar pelos sinais de trânsito. A técnica submeteu, assim, o sistema sensorial a um treinamento de natureza complexa.¹⁹⁴

A perplexidade e indignação presentes nas notícias da imprensa acerca dos inúmeros acidentes envolvendo os bondes, bondes e automóveis, bondes e carros de tração animal, bondes e pedestres parecem indicar que o treinamento deste sistema sensorial do sujeito urbano ainda está em andamento. Os constantes acidentes, e muitos fatais, tornam o sobressalto, a sensação do perigo, da vulnerabilidade uma situação mais freqüente. Benjamin recorre a Simmel para lembrar que o olho do habitante das metrópoles está sobrecarregado com funções de segurança. Citando o sociólogo alemão, Benjamin traz à tona uma importante reflexão acerca das condições de vida numa grande cidade moderna:

Passante”. No entanto, o seu desenvolvimento repousa inteiramente nela, do mesmo modo como o curso do veleiro depende do vento (p.117).

¹⁹⁴ BENJAMIN, 1989, op. cit., p.124-125.

Quem vê sem ouvir, é muito mais ... inquieto do que quem ouve sem ver. Eis aí algo característico da ... cidade grande. As relações recíprocas dos homens nas grandes cidades distinguem-se por uma preponderância notável da atividade da visão sobre a audição. O principal motivo para tal são os meios de transporte públicos. Antes da invenção dos ônibus, trens e bondes no século XIX, as pessoas não haviam chegado ao ponto de serem obrigadas a se olharem mutuamente, por longos minutos ou mesmo horas, sem se dirigirem a palavra.¹⁹⁵

A convivência com estranhos num bonde, nos anos iniciais de sua existência urbana, exige um aprendizado novo. Um aprendizado de formas de sociabilidade num espaço público. Nos bancos do bonde não há garantia para o respeito sem quebras das hierarquias sociais. Não há controle sobre quem vai subir no bonde no próximo ponto. Fica-se mais sujeito às simpatias e antipatias dos relacionamentos sociais. Regras de civilidade urbana tornam-se mais necessárias. Polidez como postura de reserva, de silêncio diante do outro. Sinais de mais introspecção na vida urbana?

Por seu caráter de circulação, o bonde favorece mais a atividade da visão sobre a audição; e na ponderação de Simmel, “quem vê sem ouvir é muito mais inquieto do que quem ouve sem ver”. O bonde como posto móvel de observação da paisagem urbana amplifica a visibilidade de cenas urbanas diversas; não necessariamente amplia sua inteligibilidade. Há mais elementos a penetrar o campo de percepção dos indivíduos; há mais situações a serem assimiladas e/ou a exigirem critérios de inteligibilidade. Há mais motivos para a inquietação ...

Georg Simmel faz sua reflexão tendo em vista o cenário de uma grande cidade, de uma metrópole. Não se trata aqui de transpor mecanicamente para Campinas, ou mesmo para outras cidades brasileiras, as reflexões de Simmel e de Benjamin, contextualizadas no cenário de avanço da modernidade capitalista, principalmente no mundo europeu. Apenas quero assinalar que essas experiências urbanas ocorrem em intensidades variáveis por entre diversas cidades que estão vivenciando um processo de urbanização mais intenso, ligado, de forma direta ou indireta, ao avanço da modernidade industrial capitalista no início do século XX. Pretendo apontar os indícios da existência desse processo em andamento na cidade de Campinas, provavelmente de forma menos intensa do que em São Paulo e Rio de Janeiro, por exemplo, mas nem por isso inexistente.

No diálogo com os jornais citadinos do período ora focalizado, relações mais impessoais foram flagradas misturadas com relações mais pessoais. A vinculação emocional mais direta com

¹⁹⁵ Citado por BENJAMIN, 1989, op.cit., p.142.

os acontecimentos ainda foi percebida. A descrição minuciosa de um acidente, ao mesmo tempo, pode ser, ainda, a expressão de uma postura de vínculo emocional mais próximo a acontecimentos, discriminando mais fortemente o valor das coisas, pessoas e situações e também uma resistência em aceitar o modo brutal com que certos acontecimentos, como os desastres, incidem em suas vidas, quebrando sensações anteriores de mais segurança, previsibilidade e controle sobre suas vidas.

Nas décadas iniciais de sua existência, os bondes são vistos como um dos símbolos da modernidade. Sua imagem como um ícone moderno articula-se com a valorização do movimento, das aglomerações humanas, com o “bulício da vida moderna”.

No seu circular pelas ruas da cidade, o bonde participa da construção das imagens de progresso carregadas pela cidade. Através dos bondes, os indivíduos circulam pelos lugares valorizados como portadores de elementos de progresso, de civilização. Há uma reiteração cotidiana desses valores.

Circula-se pelo guarda cívico com seu moderno bastão de policiamento, pelas ruas de comércio, pelos cinemas e teatros, pelas praças e largos mais procurados e embelezados recentemente, pelas instituições de ensino reputadas como condutoras da instrução necessária ao mundo moderno; também circula-se por inúmeras cenas de acidentes e incidentes nas ruas, confirmando que, de fato, estas se tornaram perigosas, tanto pela sua própria presença neste espaço urbano, como pela de outros fatores de vulnerabilidade. Circular cotidianamente por esta cidade é sujeitar-se a estar mais disponível, a enfrentar uma diversidade maior de estímulos, de informações, de conceitos e pré-conceitos; é sujeitar-se a redimensionar concepções de tempo e de espaço, é vivenciar uma variedade maior de ritmos urbanos, uma impressão de instabilidade de uma época que se movimenta através de mudanças e novidades constantes.

Richard Sennett, em seus conhecidos trabalhos, como *Carne e Pedra* e mesmo *O Declínio do Homem Público*,¹⁹⁶ já chamara a atenção para o fato dos homens modernos urbanos constituírem-se 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

¹⁹⁶ SENNETT, Richard. *Carne e Pedra. O corpo e a cidade na civilização ocidental*. RJ: Record, 1997 e *O declínio do homem público*. SP: Companhia das Letras, 1998.

neles se encontrem”, 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”.¹⁹⁷ Sennett está preocupado com a conformação do individualismo urbano, com 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 podem produzir nas formas de sociabilidade, nas sensibilidades, nas formas de vinculação com estes espaços. Isto também nos aproxima da noção de educação dos sentidos desenvolvida pelo historiador Peter Gay, já anunciada em parte anterior deste trabalho. Este historiador nos encaminha para pensar nas mais variadas instâncias, de diversas procedências sócio-culturais, que agem de modo descontínuo e heterogêneo sobre as sensibilidades dos diferentes indivíduos e grupos sociais, amalgamando-se com as condições sociais de existência destes indivíduos e grupos, num processo de modelagem silenciosa e sutil das visões de mundo que vão se constituindo. A noção de educação dos sentidos nos remete, portanto, a processos de educação informais e difusos que incidem, simultaneamente, sobre as faculdades racionais e sensíveis dos diferentes indivíduos e grupos sociais.

Produzido por e também favorecedor da expansão urbana, a presença do bonde permitia, portanto, uma circulação maior pelos diversos espaços da cidade, permitia maior conforto aos deslocamentos no espaço urbano. Contribuía, desse modo, para a alteração de formas de percepção do espaço urbano e dos critérios de valorização das inovações técnicas que aí se processavam.

A cidade e seus equipamentos urbanos diversos, expressando relações e práticas de poder, modelam as formas de viver esse espaço. De alguma maneira, a cidade exerce, não de forma homogênea, uma função educadora sobre seus habitantes. Os diversos equipamentos urbanos contêm uma função pedagógica implícita – dizem sobre o que é possível, o que é vedado, o que é permitido, o que é interdito, o que se espera que afirme sua existência, o que se espera que seja eliminado. Processos educativos, constantemente em curso, incidem de forma diferenciada sobre

¹⁹⁷ SENNETT, 1997, p.214-215.

os diferentes grupos sociais. E, notadamente, a educação urbana das sensibilidades das elites dominantes difere, em sua produção de significados, daquela de classes trabalhadoras.

Entre esses diversos processos educativos em curso nas cidades, é preciso destacar o papel desempenhado pela imprensa e, sobretudo, a imprensa no contexto do ideário liberal republicano. Na dupla condição tanto de instituição privada quanto pública, os jornais produzem informações e também formam, orientam opiniões. A imprensa constitui-se numa forma de intervenção social. E, em especial, no período da chamada Primeira República, na ausência de um pluripartidarismo efetivo, a imprensa tendeu a assumir e a se propor um papel maior de intervenção social. Proprietários de jornais e seus colaboradores imbuíram-se dos ideais de formação do cidadão civilizado, moderno, disciplinado no trabalho, que a república liberal preconizava. O pensamento liberal deste período concebia o papel do jornalista como uma “missão”, uma espécie de sacerdócio; dada a complexidade de seu trabalho, deveria ser alguém dotado de “vocação”, de qualidades especiais que garantissem a clareza das informações e a boa formação do leitor. A imprensa liberal se fez, portanto, portadora da pretensão iluminista de apresentar-se como portadora da verdade, da capacidade de iluminar o que está obscuro. Os jornais iluminariam, espelhariam a suposta verdade dos fatos. Na visão do jornal como espelho da sociedade, interesses e relações de poder que constituem as condições de produção de um jornal, não aparecem para o leitor, ou no mínimo, são diluídas. “O social, fragmentado, dividido, e marcado pelo conflito, pelos interesses contraditórios, oculta-se na aparência de um todo uniforme e indiviso”.¹⁹⁸ A representação do mundo [da sociedade, da cidade de Campinas], apresentada pela imprensa a seus leitores, é marcada pela ilusão da harmonia. O dissonante é apresentado como desvio, como algo a ser reeducado, combatido ou eliminado, e não como constitutivo do tecido social.

Dentre os diversos equipamentos urbanos, o bonde, ao lado da imprensa, participa ativamente desse processo multifacetado de educação urbana dos cidadãos, de educação de suas formas de sociabilidade, de educação de suas sensibilidades. Ao circular constantemente pelo espaço público, durante várias décadas, foi um “artefato” visível para todas as classes sociais,

¹⁹⁸ CAPELATO, M.H. Imprensa na República: uma instituição pública e privada. In: **República, Liberalismo e Cidadania**. Piracicaba: Unimep, 2003, p.147.

interagindo com elas, mesmo que em diversos momentos desse longo período de sua existência não fosse acessível e/ou usado por todos.

Nos momentos iniciais de sua circulação por Campinas, como vimos, 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. 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.

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.

Para além da escola e da imprensa como formadoras de opinião, a cidade, através dos equipamentos urbanos diversos, também realiza uma operação de modelagem racional e sensível desse indivíduo urbano moderno. E, sobretudo, o movimento do bonde, associado ao movimento de visões de mundo e de sensibilidades veiculado também por parte significativa da imprensa, compõem uma trama que parece envolver as pessoas na tessitura de um imaginário social, apoiado em concepções de moderno e de progresso, que privilegiam os sinais exteriores deste

progresso. Pela sua movimentação na cidade, o bonde oferece aos olhos de seus usuários a possibilidade de utilizarem os critérios de inteligibilidade veiculados pela imprensa para compreenderem/interpretarem espaços e cenas urbanas visualizados através dele.

Em momentos iniciais, as vivências no bonde, e através dele, podiam estar sendo marcadas pela predominância da reserva, talvez até de uma certa indiferença diante de outros usuários, permeadas muitas vezes por mais sobressaltos e inquietações. Todavia, é possível pensar que essas atitudes poderiam passar por reformulações ao longo do tempo, apresentando nuances mais diversificadas. O bonde elétrico passou a conviver com outras formas de velocidade, com ritmos mais velozes, como o dos automóveis e mesmo o dos aviões, que se encontravam em seus momentos de infância e juventude. Ainda em processo de consolidação de sua presença no espaço urbano, o bonde conviveu com indícios de sua possível substituição. Já estão sendo gestadas, portanto, condições de sua superação, de ressignificação de sua importância.



Imagem 5 - Avenida Anchieta em frente à Escola Normal, década de 1920. Acervo MIS.

ATO QUARTO

óinas

Memórias e histórias urbanas



inas - Rua 13 de Maio 3

Benjamin insiste no “culto apaixonado das semelhanças” em Proust e ressalta que a busca das semelhanças não deve ser confundida com a procura da identidade. Se pode haver uma salvação do passado no e pelo presente, é porque o passado nunca volta como era, na repetição de um pseudo-idêntico. Ao ressurgir no presente, ele se mostra como sendo, ao mesmo tempo, irremediavelmente perdido enquanto passado, mas também como transformado por este seu ressurgir: o passado é outro e, no entanto, semelhante a si mesmo. Por isso, a sua imagem não é simples cópia, reprodução do mesmo. É uma imagem dialética, como a chama Benjamin. Dialética porque junta o passado e o presente numa intensidade temporal diferente de ambos; dialética também porque o passado, neste seu ressurgir, não é repetição de si mesmo; tampouco pode o presente, nesta relação de interpelação pelo passado, continuar igual a si mesmo. Ambos continuam a ser passado e presente mas, no entanto, diferentes de si mesmos na imagem fugitiva que, ao reuni-los, indica a possibilidade da sua redenção.

GAGNEBIN, Jeanne-Marie. Por que um mundo todo nos detalhes do cotidiano? IN **Revista USP**, n. 15, Dossiê Walter Benjamin, set/out/nov 92, p.47.

A memória inspira, recupera a graça do tempo, devolve o entusiasmo pelo que era caro e se perdeu, redime o sagrado. A memória devolve não simplesmente o passado, mas o que o passado prometia. A memória devolve o que o passado vislumbrou e o presente esqueceu. A memória vinga os vencidos.

GONÇALVES FILHO, José Moura. In: apresentação de *O tempo vivo da memória*, de Ecléa Bosi. SP: Ateliê Editorial, 2003.

Experiência e Memória

Memórias já carregadas de nostalgia, que vieram a público nos momentos finais da existência dos bondes, inscrevem-se num processo de enunciação de perdas. Aceleração de perdas de referenciais de significação no espaço urbano, de tendências de isolamento, fortalecimento do impulso das novidades tecnológicas submetendo cada vez mais o ritmo de vida urbano, conduzem à ampla abordagem desenvolvida pelo filósofo Walter Benjamin sobre a modernidade capitalista. A questão da experiência assume um lugar fundamental nesta discussão que, como bem pontua Rouanet, debruça-se sobre aspectos da vida social dentro da modernidade.¹ É no âmbito desta discussão que também se desenvolve uma reflexão sobre a memória.

A velocidade das mudanças que marcam o tempo da modernidade, o peso e impacto de catástrofes político-sociais que se abateram sobre os homens, produziram impactos significativos sobre as formas de se viver e de estar no mundo. Na modernidade capitalista, nessa época da “industrialização em grande escala”, Benjamin assinala ter havido uma mudança na estrutura da experiência. As transformações das condições sociais de existência, a evolução das forças produtivas, formam um quadro sócio-cultural sob o qual a experiência se alterou. Nesse contexto histórico-cultural, em que forças externas avassaladoras pressionam de várias formas os indivíduos, Walter Benjamin assinala a tendência de perda ou de declínio da experiência. Experiência, nas palavras de Jeanne-Marie Gagnebin,

no sentido forte e substancial do termo, que a filosofia clássica desenvolveu, que repousa sobre a possibilidade de uma *tradição* compartilhada por uma comunidade humana, tradição retomada e transformada, em cada geração, na continuidade de uma palavra transmitida de pai para filho.²

As pessoas estão sendo privadas da “faculdade de intercambiar experiências”.³ As experiências estão se transformando em vivências. Está se extinguindo, também, uma forma de comunicação entre as pessoas, a narrativa, a experiência da arte de narrar, uma vez que a fonte a que recorreram todos os narradores foi “a experiência que passa de pessoa a pessoa”. No entanto, a metodologia benjaminiana pressupõe a dialeticidade, e assim, é possível trazer à tona o conceito de experiência vivida como ressignificação das práticas de vivências na contemporaneidade.

¹ ROUANET, S.P. “Por que o moderno envelhece tão rápido?” In: **Revista USP**, n.15, set/out/nov 1992.

² GAGNEBIN, J.M. **Lembrar escrever esquecer**. SP: Ed.34, 2006, p.50.

³ BENJAMIN, W. “O Narrador”. In: **Magia e técnica, arte e política – ensaios sobre literatura e história da cultura**. Vol.1, Obras escolhidas, SP: Brasiliense, 1985, p.197-198.

Quem quer que seja o narrador, ao narrar uma história, necessita do tempo dos ouvintes para que a narração aconteça. E para ela acontecer, é necessário que os ouvintes sejam tocados de alguma forma pelo que é narrado, que se deixem fazer conexões entre o conteúdo do narrado e o conteúdo de suas experiências de vida. Ora, o tempo que permite a existência da narrativa e, portanto, o tempo que permite alguma forma de intercâmbio, de compartilhamento de experiências, tornou-se cada vez mais contraído ou até inexistente, nas diferentes situações cotidianas criadas pelo avanço da modernidade. Contar e ouvir histórias de vida pressupõe a possibilidade do comentário, do palpite, do aconselhamento. Benjamin, em sua reflexão, coloca que “o conselho tecido na substância viva da existência tem um nome: sabedoria. A arte de narrar está definindo porque a sabedoria – o lado épico da verdade – está em extinção”.⁴

Em Benjamin, há o reconhecimento de que este processo de apagamento das possibilidades de narrativa no discurso vivo contemporâneo é um processo longo, que acompanha o desenvolvimento secular das forças produtivas, e que tem seu primeiro indício no surgimento do romance, no início do período moderno.⁵

No entanto, no capitalismo avançado, e com a consolidação do mundo burguês, desenvolveu-se uma nova forma de comunicação, a informação, forma de comunicação que se revela ameaçadora e “incompatível com o espírito da narrativa”.⁶ Na sociedade moderna, essa nova forma de comunicação caminha na direção da redução das chances de fatos exteriores integrarem-se à nossa experiência. O predomínio da informação, em detrimento da forma narrativa de comunicação, contribuiria para uma “atrofia crescente da experiência”. A informação, a simples transmissão de um acontecimento, exclui-se do âmbito da experiência, dado que não está integrada à *tradição*. A linguagem narrativa não tem “a pretensão de transmitir um acontecimento, pura e simplesmente, (como a informação o faz); integra-o à vida do narrador, para passá-lo aos ouvintes como experiência”.⁷ A quantidade de notícias, de informações, que recebemos diariamente do mundo todo, vem acompanhada de explicações, buscando se

⁴ BENJAMIN, 1985, op.cit., p. 200/201.

⁵ A difusão do romance só se torna possível com a invenção da imprensa.(...) O que distingue o romance de todas as outras formas de prosa – contos de fada, lendas e mesmo novelas – é que ele nem procede da tradição oral nem a alimenta. Ele se distingue especialmente da narrativa. O narrador retira da experiência o que ele conta: sua própria experiência ou a relatada pelos outros. E incorpora as coisas narradas à experiência de seus ouvintes. O romancista segrega-se. A origem do romance é o indivíduo isolado, que não pode mais falar exemplarmente sobre suas preocupações mais importantes e que não recebe conselhos nem sabe dá-los (BENJAMIN, 1985, op.cit., p.201).

⁶ BENJAMIN, 1985, op.cit., p.203.

⁷ BENJAMIN, W. “ Sobre alguns temas em Baudelaire”, In: **Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo. Obras Escolhidas, vol.III.** SP: Brasiliense, 1989, p.107.

apresentarem plausíveis, verdadeiras, objetivas, sem ambigüidades. Não há tempo, nem condições emocionais e psíquicas para que histórias narradas sejam incorporadas à experiência do ouvinte. Na visão benjaminiana, as condições para isso estariam se extinguindo, sobretudo, nas cidades. Na reflexão deste filósofo:

Sabia-se exatamente o significado da experiência; ela fora comunicada aos jovens. De forma concisa, com a autoridade da velhice, em provérbios; de forma prolixa, com a sua loquacidade, em histórias; muitas vezes, como narrativas de países longínquos, diante da lareira, contadas a pais e netos. Que foi feito de tudo isso? Quem encontra ainda pessoas que saibam contar histórias como elas devem ser contadas? Que moribundos dizem hoje palavras tão duráveis que possam ser transmitidas como um anel, de geração em geração? Quem é ajudado, hoje, por um provérbio oportuno? Quem tentará, sequer, lidar com a juventude, invocando sua experiência?⁸

É certo que Benjamin escreve num contexto europeu e marcado pelas trágicas experiências da Primeira Guerra, e da profunda crise social e política da República de Weimar, que abriu espaço para a ascensão do nazismo na Alemanha. A contundência de sua análise se esclarece à luz desse contexto sombrio. No entanto, mesmo com esse aparte, é impossível não reconhecer a validade e o vigor de suas reflexões relativas à perda da experiência, à pobreza da experiência humana no capitalismo altamente desenvolvido.

Com a aceleração do tempo urbano, expressa exemplarmente na presença cada vez mais intensa do automóvel, com os ritmos mais velozes das várias formas de acumulação de capital, assistimos a descaracterizações de espaços urbanos, promovidas pela lógica da valorização da novidade, não exatamente do novo. Referenciais de enraizamento do indivíduo moderno no espaço da cidade, e no conjunto das relações sociais, vão se apagando.

A modernidade apresenta-se, então, como um espaço-tempo modulado pelo esfacelamento de experiências, pelo esgarçamento das possibilidades de experiências mais compartilhadas. Exacerba-se o individualismo, há um aprofundamento da solidão, uma fragilização da idéia do “público”, da noção do “coletivo”. Trata-se de um espaço-tempo de identidades ameaçadas, desfiguradas.

Recorrendo a Bergson em sua obra *Matéria e Memória*, Benjamin pontua que a estrutura da memória é considerada como decisiva para a estrutura filosófica da experiência. Na verdade, continua Benjamin, “a experiência é matéria da tradição, tanto na vida privada, quanto na coletiva,” formando-se, essencialmente, “com dados acumulados, e com frequência, inconscientes, que afluem à memória”.⁹

⁸ BENJAMIN, 1985, op. cit., p.114.

⁹ BENJAMIN, 1989, op. cit., p.105.

Se as possibilidades de experiência têm sido cada vez mais dificultadas na modernidade avançada, as possibilidades de memória também estariam ameaçadas. A faculdade de recordar estaria fragilizada. Memórias instituem identidades. As experiências pelas quais passamos oferecem o substrato, a matéria viva, sensível, da recordação ou da rememoração. O sujeito moderno nas cidades, em especial nas grandes cidades, como já indicado anteriormente neste trabalho, vive a experiência do choque na modernidade, acuado pelos “estímulos nervosos” a que se referia G.Simmel, constantes e cada vez mais intensos. Submetido aos perigos da cidade, à violência e à insegurança das ruas, às dificuldades da sobrevivência, o sujeito urbano contemporâneo sente-se ameaçado, em perigo, coloca-se constantemente na defensiva, renunciou ou foi pressionado a abdicar da possibilidade de constituir experiências. À deriva por espaços em constante mutação, refugia-se nas vivências urbanas automatizadas, esquecido e desmemoriado de possibilidades outras de constituição do novo, de produção de novos sentidos.

Sérgio Paulo Rouanet, em excelente comentário sobre a “alteração qualitativa” na sensibilidade humana, acarretada pela “onipresença das situações de choque”, ressalta que o homem moderno

tem mais consciência que memória, é mais capaz de perceber que lembrar-se, é mais sensível ao descontínuo da vivência que à continuidade da experiência. O órgão da vivência é a percepção, capaz de interceptar choques, enquanto o órgão da experiência é a memória; no mundo moderno, todas as energias psíquicas têm que se concentrar na consciência imediata, para interceptar os choques da vida cotidiana, o que envolve o empobrecimento de outras instâncias, como a memória, e com isso, o “herói moderno” perde todo contato com a tradição, transformando-se numa vítima da amnésia.¹⁰

A rememoração está, pois, em perigo, na modernidade capitalista. Como bem coloca Olgária Matos,¹¹ “ver, ouvir, lembrar significam: completar, finalizar uma recordação por uma narrativa”. A filósofa Olgária recorre a H.Arendt, que no texto *Os pressupostos pré-filosóficos da filosofia grega*, observa que não são os atores trágicos, mas os espectadores – se capazes de imaginação e recordação – quem faz da *polis* uma organização criadora de memória e de histórias.¹² A contração do tempo, cada vez mais intensa na modernidade capitalista, e o domínio da lógica da racionalidade técnica, militam, pois, contra a possibilidade de desenvolvimento da imaginação e da recordação. A massificação, a que os indivíduos modernos são submetidos, acorrenta-os a um presente que não reconhece em si a presença de outros tempos, um presente

¹⁰ ROUANET, op.cit., p.111.

¹¹ MATOS, Olgária. “A narrativa: metáfora e liberdade.” In: **História Oral: Revista da Associação Brasileira de História Oral**, n.4, jun.2001. SP: Associação Brasileira de História Oral, p.22.

¹² MATOS, O.op.cit., p.22.

que, entregue à sua própria dinâmica, relega a possibilidade da rememoração à condição de supérfluo, porque não é da ordem da eficiência, porque não é passível de controles predeterminados.

Novamente, Olgária Matos contribui para a reflexão:

Para Benjamin, se a superestrutura da sociedade de massa é a uniformização do tempo, do gosto e do pensamento é porque a contemporaneidade está desterrada, não de uma tradição, mas de toda tradição; também para H.Arendt, o homem da massa é um ser “desolado”, “des-solado”, sem solo, sem lugar de pertencimento ao mundo.¹³

Diluição da experiência, do sujeito, quebra de referenciais de identidade, fragilização da faculdade de recordar, enquanto tendências culturalmente prevalentes, parecem compor peças doloridas do mosaico da modernidade. Produziu-se a figura do indivíduo solitário em suas vivências, mudo diante de si e dos outros, sem muitas possibilidades de se reconhecer a si mesmo e a si na relação com o outro; o sujeito das experiências narradas e, portanto, intercambiáveis, dissolve-se, esfacela-se, fragmenta-se na modernidade capitalista que o engole. Uma modernidade que ameaça apagar o tempo e que num elogio eterno do presente faz o sacrifício dos laços com o passado. Entretanto, é necessária uma reflexão dialética capaz de trazer à tona as possibilidades de reconstrução da experiência, apesar das dificuldades objetivas para isto na sociedade contemporânea. Em Benjamin, a rememoração aparece como a possibilidade dessa reconstrução, questão a que voltarei mais adiante.

O fim dos bondes, em Campinas, na década de 1960, assim como em São Paulo, no Rio de Janeiro e em outras tantas cidades brasileiras, talvez represente um momento de amplificação do individualismo urbano, de esvaziamento maior das possibilidades de compartilhamento de experiências. A intuição acerca deste processo em curso parece estar subjacente à produção daqueles artigos já comentados, marcados pela nostalgia de tempos perdidos. É possível que outros gestos de resistência a esse processo tenham se constituído. Gestos isolados, talvez, impotentes para deter o fluxo das tendências culturais prevalentes da modernidade. Mas, estes gestos, aparentemente isolados, não são individuais; antes, são expressões de sensibilidades outras que não souberam, não puderam ou mesmo não quiseram encontrar canais de expressão para suas insatisfações. É possível que algumas destas formas de expressão sejam encontradas em canais menos convencionais.

¹³ MATOS, O. op.cit., p.22.

Aristides Pedro da Silva, por exemplo, vai usar a fotografia como forma de expressão e arma silenciosa de combate.

Luto e resistência?

Os lugares da cidade são portadores de referências identitárias para seus moradores. Alterações no espaço urbano, sobretudo alterações ocorridas num tempo relativamente curto, suscitam tensões: de alguma forma está havendo uma quebra de referenciais de significados.

A aceleração dos ritmos urbanos, a alteração de padrões de velocidade, processo observável, de forma geral, na sociedade brasileira dos anos 50 e 60 do século XX, apresenta-se, como vimos, bastante visível na Campinas deste período. A intensificação do avanço da modernidade capitalista repercute na percepção do tempo e atinge as configurações espaciais. As mudanças na paisagem urbana do centro da cidade, as inúmeras demolições/construções, alargamento de ruas, retirada dos bondes, implicam impactos de intensidade variável nas relações sensíveis que as pessoas constroem com a cidade. Sentimentos de entusiasmo, de maravilhamento convivem com sentimentos de pesar, melancolia, revolta. Se a dissolução de espaços e de cenas cotidianas (como as inúmeras cenas urbanas em torno dos itinerários de bondes pela cidade) pode ter provocado alívio para algumas formas de sensibilidades, para outras pode ter representado a insegurança de formas de vida urbana em extinção. São momentos de transição, de quebra de referências simbólicas e afetivas. Dissolução de espaços que contenham marcas do passado. Reafirmação dos valores do presente, concomitantemente ao não reconhecimento do passado como constitutivo deste presente.

Simultaneamente à elaboração das memórias já carregadas de nostalgia de Julio Mariano, Terezinha Prado e Lea Z. Monteiro, comentadas anteriormente, um fotógrafo, possivelmente inconformado, cujas origens estão articuladas às classes trabalhadoras, registra os momentos finais da existência dos bondes na cidade. De alguma forma, realiza uma crônica visual destes momentos.

É possível que um sentimento de insatisfação e um certo desconforto, diante das inúmeras alterações urbanas sofridas pela cidade de Campinas, estejam implícitos nos registros sobre esses processos, realizados por Aristides Pedro da Silva, o V8, conhecido fotógrafo da cidade.¹⁴

¹⁴ Aristides, o fotógrafo V8, nasceu em 1921 em Souza, distrito de Campinas, na fazenda Atibaia. Tendo morado com os pais dos 7 aos 16 anos em Valinhos, na Fonte Sônia, em que trabalhavam, mudou-se em 1937 para Campinas. Com o falecimento do pai, a mãe abre uma banca no Mercado Municipal. Antes de se tornar fotógrafo,

Campinas está perdendo uma parte de sua memória e V8 vai transformar essa perda em narrativa fotográfica, em recordação.

De modo paralelo às suas atividades de fotógrafo comercial, realizadas no estúdio Foto V8,¹⁵ entre os anos 1950 e 1970, empreendeu um trabalho importante de documentação das diversas transformações urbanas pelas quais estava passando Campinas nas décadas de 50 e 60. Há inúmeros registros, em especial, sobre a demolição da Igreja do Rosário em 1956, a demolição do Teatro Municipal em 1965, os momentos finais dos bondes elétricos em 1968.¹⁶

O centro da cidade devia ser uma referência importante para o fotógrafo. Trabalhava no centro, um cenário familiar e cotidiano. É possível que se sentisse fortemente afetado pela descaracterização dessa área, registrando várias facetas desse processo. Além desses registros, dedicou-se a recolher fotos e negativos, “esquecidos ou rejeitados, jogados fora como incômoda velharia”. Tornou-se conhecido por seu interesse em guardar imagens da cidade de décadas passadas e passou a receber doações de famílias, personalidades e instituições. V8 tornou-se proprietário do maior acervo de negativos e fotos sobre Campinas, em especial da primeira metade do século XX, transformando o estúdio Foto V8 numa espécie de arquivo fotográfico da cidade.¹⁷

No âmbito deste trabalho, interessa-me, sobretudo, focalizar seu registro sobre os bondes. V8 fotografa os momentos finais de sua circulação pela cidade. Deixou cerca de 60 fotos, compondo a série a que ele próprio denominou de “despedida dos bondes”. A maioria das fotos deve ter sido feita durante o mês de maio de 1968, sendo que diversas, de forma evidente, referem-se ao 24 de maio, dia da festa oficial de despedida; algumas são de novembro de 1968, registrando os momentos finais da linha 14, do Jardim Boa Esperança, que ficou funcionando

V8 vai trabalhar na Leiteria Santana como entregador de leite, na Fundação Gerin Neto e chegará a abrir a lavanderia V-8 na casa onde morou por quase toda a vida, na rua Julio Frank, no bairro do Botafogo e depois transformada em seu estúdio fotográfico. Começou a atuar profissionalmente como fotógrafo a partir de 1952. Chegou a ser técnico do juvenil do Guarani F.C. entre 1950 e 1960 (informações tiradas de GONÇALVES, C.D.; MARCONDES, M. A Coleção fotográfica V-8. In: **Anais do Museu Paulista. História e Cultura Material**. Nova Série. Número 1, vol. 13, jan-jun 2005, Universidade de São Paulo, p. 253-269).

¹⁵ Inicialmente, o estúdio Foto V-8 estava instalado à rua Treze de Maio; posteriormente, passou para a rua Conceição e rua Dr. Quirino, antes de se estabelecer na Julio Frank. Começou trabalhando com fotos 3x4 cm e especializou-se em retratos de casamento (GONÇALVES; MARCONDES, op.cit., p.254-255).

¹⁶ A Coleção V-8 integra atualmente o acervo da Área de Iconografia do Centro de Memória da Unicamp. Segundo GONÇALVES; MARCONDES, op.cit, p.257, esta Coleção compõe-se de cerca de 4500 imagens entre fotografias e negativos flexíveis e de vidro, datadas de 1880 a 1970, aproximadamente. Dividem-se em 2 grandes conjuntos: um, constituído pelo registro das principais transformações urbanas de Campinas, e outro por fotografias antigas da cidade e de seus personagens, coletadas e reunidas por V-8 ao longo dos anos.

¹⁷ GONÇALVES; MARCONDES, op. cit., p.258.

alguns meses a mais à espera de regularização do serviço de ônibus para aquele local, um bairro ainda em formação na época, considerado periférico.

Em entrevista, ao ser indagado sobre o sentido dos registros que realizava sobre as diversas transformações urbanas de Campinas, teria respondido que queria preservar o que estava “morrendo na cidade”.¹⁸ Registrava as demolições como forma de luto, de um sentimento por aquilo que estava sendo demolido ou extinto, para “guardar a história”, como dizia.¹⁹

V8 produz uma narrativa visual daqueles momentos finais da existência do bonde na cidade. Gesto de resistência, de denúncia, de insatisfação contida? Tentativa de deter, pelas fotos, o tempo da reposição constante do novo? Ou ainda, tentativa de preservar os vestígios da existência de referenciais de sentido na cidade? Que referenciais seriam estes? Não podemos saber com certeza, porém, os indícios apontam algumas possibilidades de interpretação. Que histórias da cidade, naqueles dias, poderiam estar fazendo parte desta narrativa? O que aquelas fotos podem estar nos mostrando e/ou escondendo, apagando, no que se refere aos significados em jogo naqueles momentos?

A imagem fotográfica aparenta transparência. Como imagem visual, insinua-se como expressão verdadeira do real. No entanto, são imagens produzidas num determinado contexto sócio-cultural, sob determinadas condições; são imagens que têm autoria e o autor-fotógrafo produz seu material a partir de uma dada perspectiva, de um lugar sócio-cultural. Portanto, as imagens produzidas por V8 naquele momento não são as únicas possíveis; é certo que capta cenas que de fato ocorreram; mas o modo de captá-las, os destaques conferidos a certos elementos, a ênfase ou repetição de certos temas sugerem traços da visão do autor, - muitas vezes amalgamando elementos voluntários e involuntários, - do sistema de valorização em que opera.

Aristides, o V8, era um sujeito que, possivelmente, atribuía importância ao veículo bonde. Protagonista evidente em todas as imagens, este é acompanhado em diversos trajetos pelas ruas do centro da cidade. Com essas imagens, o fotógrafo V8 participa da construção de uma dada memória daqueles últimos momentos. As imagens oferecem-se como um painel fragmentado, recortado. Em sua descontinuidade, constituem-se como memórias seletivas, afetivas.

¹⁸ GONÇALVES; MARCONDES, op.cit., p.256.

¹⁹ COSTA, Eduardo A. **Análise das rupturas urbanas da cidade de Campinas através das imagens de Aristides Pedro da Silva**. Campinas, IFCH/Arquitetura/Unicamp, Relatório final das atividades de iniciação científica, julho de 2003, PIBIC/CNPQ.

Alguns lugares da cidade parecem ter sido escolhidos para o registro fotográfico. O centro, claramente, é privilegiado. Há algumas razões para isto. Por um lado, os endereços do Foto V8 localizavam-se no centro ou muito próximos; aquelas ruas deviam lhe ser muito familiares, testemunhas silenciosas de suas vivências urbanas. Por outro lado, até os anos 1960 e meados de 1970, o centro constituía-se como uma referência importante para os moradores da cidade. As principais atividades de comércio e de serviços para a população aí se concentravam; fazia parte da dinâmica urbana daqueles anos a passagem e circulação constantes de moradores de diversos bairros e de diversas classes sociais por aquelas ruas. Os lugares mais fotografados referem-se à Avenida Francisco Glicério, que concentra a maior parte das imagens, à rua Dr. Quirino, à rua General Osório, imediações do Largo do Rosário, da Catedral, rua Treze de Maio.

Através dos indícios fornecidos pelas imagens fotográficas podemos tentar um exercício de captar o que estaria sendo narrado pelo fotógrafo.

Podemos começar pelas fotos da rua Dr. Quirino. O bonde é acompanhado em diversas situações por essa rua estreita, a antiga Rua do Meio. Casas comerciais, lanchonetes, posto de gasolina aparecem no trajeto. A rua fica mais estreita quando o bonde passa e a outra calçada está ladeada por carros estacionados. Pessoas que parecem ser trabalhadores, próximos aos tapumes de uma construção, são flagradas, observando de uma esquina, o movimento do bonde. Na cena relativa à imagem 13, no mesmo local, esquina com a rua Benjamin Constant, em momento de maior movimento, o trânsito mais intenso parece empurrar o bonde.



Imagem 13 - Rua Dr. Quirino. 1968. Coleção V8, CMU.

Dois “fuscas” o seguem pelos trilhos, pois a perua Kombi estacionada, e mais à frente um caminhão, não permitem a passagem. Ao fundo, edifícios altos, compondo com a rua estreita, emolduram um cenário que transmite uma sensação de sufocamento, de falta de espaço. Várias imagens repetem esse enquadramento, talvez a lembrar, simbolicamente, que a verticalização da cidade e a prioridade dada ao transporte individual fizeram parte da movimentação pela extinção dos bondes.

A imagem 14 mostra-se altamente emblemática: enquanto o bonde vem vindo, um senhor idoso, atravessando a rua apoiado em uma bengala, vai cruzar os trilhos, em frente ao posto de gasolina. Em foco, o bonde e o idoso, dois seres em processo de envelhecimento, prestes a serem substituídos, próximos de sua extinção naquele espaço urbano. O posto de gasolina ao lado, como signo de uma visão de mundo vitoriosa e que está se tornando hegemônica. Se podemos atribuir a V8 a tentativa de uma narrativa visual, torna-se oportuno trazer a reflexão de Olgária Matos:

O olhar do narrador pode ser dito teatral ou político, pois nele se mesclam os modos discursivos do mito, da tragédia e da história, que são figurativos como metáforas. Estas deslocam significados e os reúnem, reconhecendo semelhanças no que é dessemelhante ou criando semelhanças, como quando se diz: “o outono da vida”.²⁰



Imagem 14 - Rua Dr. Quirino, 1968. Coleção V8, CMU.

²⁰ MATOS, O. op. cit., p.15.

A rua General Osório, em especial nas imediações do Largo do Rosário, é bastante focalizada. O bonde passa ao lado do quarteirão onde está situado o Palácio da Justiça, de um lado, (imagem 15) e de outro, o Cine Windsor, o Restaurante Rosário, o Café Caruso, a loja Ezequiel, tradicionais pontos significativos do centro da cidade daqueles anos. De um lado, muitos carros estacionados, e de outro, muitas pessoas andando na calçada sugerem a movimentação mais intensa dessa área da cidade.



Imagem 15 - Rua Gal. Osório, 1968. Coleção V8, CMU.

Mais à frente, em outra imagem (imagem 16), na esquina da General Osório com a Francisco Glicério, o bonde passa pela A Regional, conhecida loja de roupas femininas e

masculinas, e as diversas lambretas estacionadas numa das calçadas do largo do Rosário evidenciam a presença de outras formas de circulação individual e de ritmos mais acelerados.



Imagem 16 - Av. Francisco Glicério, 1968. Coleção V8, CMU.

Edifícios altos nas imagens estão sempre a compor o cenário. Às vezes, num momento de parada do bonde, algumas pessoas posam para a fotografia; há indivíduos de terno e gravata ao lado de outros, de aparência mais humilde, trajando paletó e calça. Há uma sugestão de que andar pela cidade de bonde tenha se revestido de significação para grupos socialmente diferentes.

Por vezes, o bonde é flagrado saindo da Av. Francisco Glicério e entrando na conhecida Treze de Maio, a antiga rua São José dos tempos do Império. Nessa virada, passa em frente ao prédio onde está a conhecida loja de calçados Clark. Margeando o Largo da Catedral, transita pela rua Treze, de comércio movimentado e calçadas sempre repletas de transeuntes. Novamente outra imagem (imagem 17) carregada de alusões às descaracterizações do espaço urbano: na rua bastante movimentada, com muitas casas comerciais, bancas de jornais, muitas pessoas transitando, o bonde passou pelo local, ainda vazio, do Teatro Municipal demolido. Imagem sugerida da aceleração dos ritmos urbanos associada à produção de ruínas, ruínas físicas e simbólicas, em que estão se transformando objetos de referência de sentido daquele espaço urbano. Vestígios da existência anterior do Teatro e momentos finais do bonde.



Imagem 17- Rua Treze de Maio, 1968. Coleção V8, CMU.



A avenida Francisco Glicério, a antiga rua do Rosário alargada em função dos objetivos
ários são
a avenida,
parecem
no bonde;
a avenida
s últimos
imagens
moderna e o

A imagem 19 parece expressar essa ambivalência: o destaque ao edifício, imponente em sua altura e nas linhas mais modernas, com o bonde tornado pequeno; parece haver um diálogo sutil proposto neste enquadramento; como que vencido pela verticalização, o bonde para e o motorista e cobrador descem para serem fotografados junto a alguns passageiros; um passante observa a cena.



Imagem 19- Av. Francisco Glicério, 1968. Coleção V8, CMU.

No dia 24 de maio de 1968, por ocasião da festa programada para a despedida dos bondes, o fotógrafo Aristides privilegiou sua passagem pela Francisco Glicério e pela General Osório, apesar de sabermos que o itinerário das festividades era muito mais amplo. Dois carros especiais passam pela General Osório, (imagem 20) completamente lotados, nas imediações do Largo do Rosário. Numa seqüência realizada de quatro fotos, das quais apresento duas, em meio ao trânsito movimentado, jovens e adolescentes parecem atravessar a rua correndo para pegar o bonde, talvez pela última vez. É interessante notar a presença significativa, nestas imagens, de jovens e também crianças. Mistura de saudosismo antecipado e diversão?



Imagem 20- Rua Gal. Osório, 1968. Coleção V8, CMU.

Na imagem 21, a lente de V8 busca uma aproximação maior com a cena.



Imagem 21- Rua Gal. Osório, 1968. Coleção V8, CMU.

A aproximação não deixa dúvidas quanto ao que se pretende enfatizar: o envolvimento de populares com a situação. Que sentimentos estariam efetivamente presentes ali naquele momento? Desejo de aproveitar os momentos finais das últimas voltas, pelo que significaram em suas vidas as diversas cenas vivenciadas nos bondes e através deles? Ou apenas a vivência do aspecto lúdico presente naquele momento específico? Não podemos saber. As imagens, neste momento, tornam-se opacas, arredias à sua decifração.

Pela Francisco Glicério, o bonde da linha 9, Botafogo, caminha enfeitado de flores. Às vezes, parece que o motoneiro inclina mais o corpo e o rosto em direção à luz para ser melhor

fotografado . As calçadas estão cheias, observa-se muitas crianças ou adolescentes pendurados nos estribos; alguns tentam fazer pose para a fotografia que percebem estar sendo tirada. Nestas fotos, o protagonista é sempre o bonde cheio, com muitos passageiros dependurados nas colunas dos estribos, em meio a carros, ônibus e enquadrado pelos inúmeros edifícios bastante altos que delimitam o fundo da cena. Cenários alegóricos, em que contracenam símbolos do individualismo urbano com a simbologia do coletivo, representada, naquele momento da modernidade, pelos bondes. Em algumas situações, as paradas oferecem ocasiões propícias para fotos de grupos. Na imagem 22, a presença de várias gerações.



Imagem 22 - Av. Francisco Glicério, 1968. Coleção V8, CMU.

Quem se dispôs a entrar na foto? A fotografia resulta de um ato de memória. Quem fotografa possui algum desejo de fixar um instante, num certo lugar, de congelar aquela imagem para ser resgatada em algum momento posterior. Portanto, quem aceita participar de uma foto, aceita, conscientemente ou não, a ser olhado pelo futuro. Que recados para o futuro aquele grupo de pessoas desejaria passar sobre aquele dia? E que intenções teria V8 com esse registro, para além do desejo e/ou necessidade de fotografar “aquilo que estava morrendo” na cidade?

Como já foi ressaltado anteriormente, a linha 14, do Jardim Boa Esperança, vai ser extinta em novembro de 1968. Também foram feitos registros fotográficos dos momentos finais desta

linha. V8 flagra o bonde ainda na rua Major Solon, antiga rua da Ponte, próxima ao largo Santa Cruz e ao Cambuí (figura 23). Transeuntes, carros, ponto de ônibus, o Posto Esso. Presença de elementos que concorreram para a retirada dos bondes. Mas a foto também tem ambigüidades: pode insinuar a possibilidade de uma convivência possível entre estes elementos no âmbito da cidade, possibilidade que parece não ter sido considerada com mais cuidado pelos poderes locais. O motorneiro desceu e, na frente do bonde, parece olhar para o fotógrafo e esperar o registro.



Imagem 23 - Rua Major Sólton, com Orosimbo Maia, 1968. Coleção V8, CMU.

Mais à frente, numa imagem não apresentada, o bonde para numa rua sossegada de bairro, próximo à sombra de uma grande árvore frondosa e de casas térreas. Em direção ao ponto final, entra no bairro sem calçamento, de terra batida. Os trilhos passam próximos a casas simples, pequenas, algumas inacabadas, com mato baixo próximo. No ponto final da linha 14, uma imagem muito diferente do centro se mostra (imagem 24): povoamento mais esparsa, presença de mato, ruas mal calçadas, algumas pessoas próximas ao ponto, provavelmente trabalhadores, contrastes produzidos pela mesma cidade moderna, em meados do século XX. Em outra foto, neste momento não mostrada, motorneiros e cobradores, de dentro do bonde, posam especialmente para o fotógrafo. O bonde vazio, crianças brincam, penduradas nos estribos.



Imagem 24 - Jardim Boa Esperança, 1968. Coleção V8, CMU.

Em outra imagem ainda, também não mostrada, motorneiro e cobrador, de pé na frente, posam ao lado de muitas crianças, brancas, negras e mulatas. E mais uma foto (imagem 25): novamente motorneiro, cobrador e crianças, pessoas das classes trabalhadoras, posando na frente do bonde. Ponto final mesmo!



Imagem 25 - Jardim Boa Esperança, 1968. Coleção V8, CMU.

Essas imagens de parte da periferia de Campinas talvez só tenham aparecido por estarem no fim do itinerário da última linha que circulou pela cidade. Faziam parte do projeto a que se propôs V8. Essas crianças teriam podido andar muito de bonde? Se o trânsito intenso de automóveis era uma das razões alegadas para considerar o bonde um entrave ao progresso, nestas áreas pouco movimentadas e mal cuidadas pelo poder público, a eliminação dos bondes permitiria que essa população usufrísse melhor do progresso? Mas a que progresso estamos nos referindo? Essas imagens finais, de alguma forma, desnudam o caráter excludente da modernidade, tão celebrada pela imprensa local. Através delas, para quem souber olhar, o discurso celebratório da cidade que se metropoliza revela-se tendo como interlocutor uma cidade abstrata, irreal, fictícia, que mascara a existência das muitas cidades que Campinas contém. Cidades desiguais, separadas por muros invisíveis. Muros que se tornam cada vez mais espessos a partir, sobretudo, dos anos 1970, sob o impulso de uma lógica de crescimento e de modernização urbana cada vez mais excludente e sem continuidade de projetos que pensem a gestão da cidade de forma mais global e numa perspectiva mais coletiva.

As fotografias de V8, produzindo uma memória dos momentos finais dos bondes na cidade, constituem-se, também, como um discurso aberto, não conclusivo. Abrem espaço para o

leitor-observador imaginar a continuidade das cenas retratadas. Irrupendo em nosso tempo presente, a temporalidade de que são portadoras contrapõe-se à temporalidade presente. O que se pode apreender desse diálogo?

Essa narrativa visual coloca-se como resistência e luto diante do fim de algo (os bondes) que, certamente, reunia em torno de si situações urbanas culturalmente significativas. Oferece-se à nossa imaginação; suas imagens contém uma sugestão de que se complete algo interrompido, que se busque sentidos para aqueles fragmentos da vida urbana daqueles momentos.

Busquemos, então, os vestígios de sentidos vários que se constituíram em torno da presença urbana dos bondes.

Um passeio diversificado por fragmentos de memórias

Memórias diversas encontradas a respeito de bondes oferecem a possibilidade de contato com fragmentos da vida urbana em sua cotidianidade. Nesses fragmentos emerge um conjunto de significações que se constituíram através do tempo em torno da relação do bonde com a cidade e seus habitantes. São pequenas histórias que vêm à tona de modo descontínuo, fragmentário, a lembrar que a cidade é muito mais que sua configuração físico-espacial, é muito mais do que as implementações e diretrizes do poder público. Essas memórias nos permitem um acesso pálido, tímido a cenas da vida urbana. São memórias diversas, muitas esquecidas, outras desvalorizadas por critério hierarquizadores de saberes vários. De forma difusa, fazem parte de camadas ocultas, invisíveis, mas presentes da vida urbana.

Reuni diversas dessas memórias que se constituíram em diferentes momentos da vida urbana campineira, expressas na imprensa local e alguns depoimentos. Fragmentos dessa natureza também são encontrados em outras cidades. Na sua diversidade, guardam um traço comum: o de mostrar que a relação das cidades e de seus habitantes com os bondes produziu marcas, deixou vestígios e abrigou significados culturalmente significativos para os indivíduos e grupos sociais que participaram desta relação. Evidenciam formas de sensibilidades que se constituíram articuladas a espaço-temporalidades expressas pelo movimento e circulação do bonde pelas ruas da cidade.

Façamos, então, um passeio por esses fragmentos de memórias.

Se nos voltarmos, por um instante, para pinçarmos um momento de Campinas da década de 1940, podemos nos encontrar diante de um episódio interessante e curioso. Em almoço no Rotary Club, o memorialista da cidade Julio Mariano, profere uma palestra²¹ 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 determinadas 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. Lembremos que ainda estamos em plena vigência do uso dos bondes elétricos como principal meio de transporte coletivo urbano. 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...”

Da mesma forma que escritores costumam comparar nações a um barco, que muitas vezes desliza em mar sereno e, na maioria das vezes, precisam “corcovear sobre ondas encapeladas, pondo à prova a habilidade e pulso do homem do leme”, ele se julga no direito de comparar um 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”. Há aqui, com certeza, um diálogo crítico com a ditadura estadonovista que se estabeleceu no país de 1937 a 1945.

Estas imagens sobre o bonde, construídas nos anos 1940, sugerem formas de sociabilidade talvez mais solidárias num espaço também urbano – o do veículo bonde. Um espaço temporário, que atravessa um cenário urbano mais amplo, oferecendo, talvez, um intervalo, um oásis a uma vida urbana marcada, certamente, pela desigualdade, discriminação. 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 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

²¹ O texto dessa palestra, proferida em 25/09/1943, foi encontrado no CMU em folheto intitulado “Do bondinho da Carril ao elétrico da Tração”.

descida”. Seria o bonde um espaço tão democrático assim? Discriminações e exclusões presentes na sociedade deixariam de existir no curso de um itinerário?

De qualquer forma, tomado provavelmente pelas ambigüidades presentes na situação de convivência coletiva no bonde, o palestrista afirma que se pudéssemos viver sempre como passageiros de bonde, “quem sabe não topáramos a felicidade mais a jeito”. 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, possivelmente, com a sociedade real em que os passeios não são tão possíveis, em que as voltas dadas carecem de um colorido mais forte, seja pelo clima repressivo do Estado Novo, seja pelo peso das desigualdades sociais que carregam o cotidiano urbano. Já se configura, aqui, o bonde, metaforicamente, como um contraponto mais leve às práticas sociais urbanas seguramente mais pesadas.

O espaço do bonde aparece, nestas imagens, como um tempo de aprendizado de uma sociabilidade de perfil mais humano, em contraponto a um espaço urbano 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 é marcada, ainda, pela nostalgia. 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.

Essas colocações nos levam à indagação dos diversos significados possíveis que foram sendo adquiridos pelo “andar de bonde” ao longo de várias décadas. Que experiências urbanas estariam se constituindo, então, mediadas pela presença do bonde no espaço urbano?

O discurso de Julio Mariano sugere, pois, 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 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.²²

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, balaústre, 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. Projeções idealizadas no imaginário coletivo, também.

Estas questões também estariam, possivelmente, motivando a crônica publicada em 1973, cinco anos após a retirada definitiva dos bondes de circulação. Intitulada *E foi-se o último bonde*, o autor rememora cenas urbanas do tempo dos bondes.²³ O curioso é que seleciona, nesta rememoração, a primeira década do século XX, antes ainda da implantação do bonde elétrico, quando os bondes movidos a tração animal marcavam sua presença, convivendo nas ruas com tilburis, vitórias e até “velhas caleças de aluguel com cocheiros”.

Uma volta imaginária num domingo qualquer é construída, tendo como protagonista o bonde do então Jardim Público que, saindo do Largo do Rosário, segue pela rua do Pórtico (hoje Ferreira Pentead). O cocheiro, o Amendoim, um “molecote espigado”, apita sonoramente nos cruzamentos, prevenindo-se contra uma eventual colisão com uma carrocinha ligeira do padeiro ou com a do tripeiro. Segue pela rua do Pórtico, estreita e longa, cheia de moças pelas janelas aos domingos à tarde. O bonde também está cheio de “moços elegantes, de palheta e bengala”. O Maneco, cobrador, andando pelo estribo, ouve uma voz de passageiro

²² CASTRO, Moacyr. “O truque”. In: *Jornal Correio Popular*, 16/01/01, caderno Cidades, p.2, seção Bate-Papo.

informando que estão sendo pagas, junto com a dele, as passagens de um menino no quarto banco e de um senhor do terceiro banco. Minutos depois, outra voz informa o pagamento da passagem de Dona Colaca, jovem senhora que acabou de se acomodar num dos bancos. Aliás, Dona Colaca não teria precisado ficar esperando o bonde na calçada; criados da casa fizeram sinais para que o carro parasse e a esperasse descer a escada e despedir-se da família.

Conforme o bonde vai seguindo, ouvem-se pianos tocando polcas, mazurcas e valsas. As janelas das casas “povoam-se de moças bem penteadas e garridas” e do bonde “saem chapeladas”. E durante o percurso, “o bonde inteiro cumprimenta rasgadamente” e das janelas “todas agradecem, sacudindo as cabeças como flores ao vento”. Na imagem idealizada desse passeio, há uma harmonia total entre o bonde, a rua, as casas. Não há tensões entre o bonde, espaço público tornado homogêneo e o espaço privado das casas.

Continuando a tessitura desse passeio, o articulista informa que, a certa altura, de repente, o carro sai dos trilhos. Aos gritos de “pára!pára” dos passageiros, em coro, “vinte braços robustos ajudam a repor as rodas nos trilhos”. Continua alegremente o passeio, com “novas valsas, mais chapeladas, mais assobios e relhadas”, até o fim da linha, “num jardim à sombra de jequitibás e ipês frondosos”. No entanto, após mudar-se a parelha e voltar-se os encostos dos bancos, “ninguém desce”. Parece que todos retornam ao Largo do Rosário, onde há outros à espera. Os namorados “eram tantos...”, num tempo em que o namoro “se fazia de longe”, as sogras eram “bravias”, e havia as “bengalas de junco para pais e irmãos”.

O autor do artigo aponta o progresso como causa da transformação dos bondes, tanto os de burro, como os elétricos, em “trambolhos superados”. Seria “gostoso”, ainda uma vez, segundo ele, fazer-se aquele trajeto pela rua do Pórtico, porém esse trajeto já seria impossível, dado que “agora é a vez da gasolina”.

É interessante notar o que é valorizado nesta crônica rememorativa. Gestos de cortesia, de cavalheirismo, de solidariedade, a idéia de passeio, de fruição de uma tarde de domingo. Na imaginação do cronista ninguém quer descer deste bonde de sonho – bonde que se enquadra na lógica da circulação, em vez de levar a lugares, ele circula por lugares; reatualiza a lógica capitalista, em que vale mais o circular do que o estar.

Alguns depoimentos permitem entrar em contato com diversas outras situações urbanas que se desenrolavam através da mediação da presença do bonde no espaço urbano.

²³ FERREIRA, Rui Martins. “E foi-se o último bonde”. In: *Jornal Diário do Povo*, Campinas, 27/10/1973.

O senhor Jehovah Braz do Amaral,²⁴ por exemplo, referindo-se aos bondes de Campinas, de “saudosa lembrança”, traz à tona diversas cenas que julgou interessantes de serem relatadas: “Dim-dim, dim-dim... era uma onomatopéia que as crianças arranjaram para o som da campainha acionada pelo cobrador, ao receber a passagem dos usuários em cada banco ... ou no estribo”. E recorda-se que muitos cobradores passavam pelos bancos, brincando: “dim-dim, dim-dim, dois pro bonde, um pra mim!”

Nostálgico, o sr. Jehovah continua:

Sempre, ao nos recordarmos dos bondes, nos vêm à lembrança seus abnegados funcionários, principalmente um cobrador – se não me engano, o 27 (todos tinham um número) – senhor alegre e simpático, que assobiava ou cantarolava com tanta polidez e solicitude, levantando o astral de todos os que tinham dele a atenção e o respeito.

O sr. Bráulio Mendes Nogueira concorda:

Os cobradores eram tipos muito populares na cidade; comunicavam-se, eram atenciosos, ajudavam as senhoras a descer do bonde, dispensavam muita atenção; às vezes faziam uma piada.²⁵

Tanto motorneiros quanto cobradores, com seu uniforme cáqui, quepe e uma bolsa de couro a tiracolo, são personagens constantes nas lembranças das pessoas, compondo situações cotidianas. Parece ter se tornado clássica a lembrança do cobrador com as notas de dinheiro arrumadas entre os dedos para facilitar o troco.

E nos bondes elétricos, quem não se lembra dos pobres cobradores nos estribos, ao sol e à chuva, de “gravata”, fazendo uma ginástica terrível para não cair, abraçados aos passageiros (o veículo superlotado), o dinheiro arrumadinho em notinhas de papel, “caindo aos pedaços” entre os dedos ágeis, gritando: *faz favor, faz favor? ...*²⁶

Há alguns cobradores, em especial, que permanecem mais diferenciados nas lembranças de ex-usuários, como o “seo” Vignatti: “No tempo do bonde, seo Vignatti tirava o boné e estendia a mão para receber passageiras e crianças: “É uma honra tê-la em nosso carro, madame. Faça uma boa viagem”.²⁷

O ex-cobrador Turíbio Padovani comenta que “era um tempo muito difícil aquele”. Ganhava pouco e precisava se preocupar com os caloteiros. Os bondes comportavam, em média, 40 pessoas sentadas e cerca de 30 ficavam nos estribos. Revela que “era difícil cobrar esse pessoal. Eu tinha que ficar andando o tempo todo. Pegava o dinheiro e corria para uma alavanca

²⁴ Sr. Jehovah coloca-se como escritor, poeta, folclorista, autor e ator de teatro, rádio, tv e cinema; primeiro-secretário da Associação Campineira de Imprensa (ACI), acadêmico e diretor da Academia Campineira de Letras e Artes (ACLA), associado ao Centro de Poesia e Arte de Campinas. Entrevista concedida em 11/07/2002.

²⁵ Jornalista bastante conhecido em Campinas, entrevistado por mim no dia 11 de julho de 2002, bem como os senhores Sebastião do Canto, professor aposentado e Moacyr Piellush.

²⁶ MOSCOSO, Nair de Santana. “Os bondes voltarão?...” In: Jornal Correio Popular, Campinas, 18/08/1979.

pregada no teto do vagão (uma espécie de máquina registradora)”. Não foram raras as vezes em que parou o carro para correr atrás de um passageiro caloteiro.²⁸

O ex-motorneiro Arthur Silvério, em 1972, então com 82 anos, suspirava: “Tudo era tão diferente de hoje. Ah, o tempo dos bondes...” E o que seria diferente para o velho motorneiro? “Não havia essa agitação, nem esse desrespeito dos coletivos atuais...” Orientados pelo regulamento da Companhia Campineira de Tração, Luz e Força, condutores, motorneiros e bilheteiros “tratavam o público com o máximo de respeito e consideração”. Continuando na esteira das lembranças de sua vida de motorneiro, aponta que “ajudávamos as velhinhas a subirem nos bondes, orientávamos os escolares, trazíamos os bancos sempre limpos, e às vezes, até enfeitávamos os bondes”.²⁹

A senhora Maria Feliciano Soares, com 72 anos em 1993, dizia que “o passageiro era respeitado”, e o senhor Argelino Machado completava: “Hoje o idoso não paga passagem, mas só viaja se tem lugar e em ônibus completamente lotados”.³⁰

No entanto, em 1979 já havia referências críticas aos ônibus, “tão superlotados”. “Gente de pé, empurrando-se todos uns aos outros, suados, cansados, nervosos, pendurados nas correias lá no alto, tão juntinhos uns dos outros, facilitando os “batedores” de suas miserendas carteiras...”³¹ Imagens que se contrapõem à visão dos bondes como confortáveis, com os carros arejados, tornando as viagens agradáveis.³²

Os estribos eram lugares muito disputados pelos usuários. Sr. Jeovah conta:

havia os acostumados a viajar nos estribos. Foram os precursores dos “surfistas”, que se arriscam sobre os trens e ônibus. Afoitos, outros pegavam o bonde em movimento, apoiando-se nos varões de madeira que, do lado de fora, guarneciam a distância de cada banco. Ouvi que, de certa feita, um afobadinho tentou a aventura de alcançar alguns varões, mas, por engano, segurou na muleta de um deficiente que se sentara na beirada de um dos bancos!

Viajar nos estribos, às vezes, provocava mortes. “Os bondes passavam próximos dos postes e muitos passageiros bateram a cabeça e morreram por viajar fora do bonde”, conta o professor Osmar Stolaghi, morador do bairro Ipiranga em São Paulo.³³ Também Wilson B.Tóffano relembra os bondes passando rentes à calçada na então estreita rua Dr. Morais Sales

²⁷ CASTRO, Moacyr de. In: Jornal Correio Popular, Campinas, 16/01/01, seção Bate-Papo, caderno Cidades.

²⁸ In Jornal Correio Popular, 09/06/1993.

²⁹ Recorte de jornal pertencente ao Centro de Memória – UNICAMP (s.n.t), provavelmente de 1972.

³⁰ In Jornal Correio Popular, 09/06/1993.

³¹ Jornal Correio Popular, 18/08/1979.

³² Jornal A Tribuna de Campinas, 17/08/1997.

em Campinas, deixando à sua direita apenas o espaço para um carro. “Os monstros de aço passavam quase tangenciando os postes e era rigorosamente proibido viajar desse lado,” para o que se descia uma travessa de madeira e se erguia os estribos “em posições que só os teimosos conseguiam ultrapassar”. Nesse ponto de suas recordações, lembra-se de uma amigo de adolescência, pertencente a um grupo de teatro estudantil, que estava com um grupo de jovens na cidade de São Carlos, onde também, em alguns locais, os bondes passavam rentes aos postes. Em meio a algazarra e cantoria daquele grupo de jovens barulhentos, num certo momento, esse amigo colocou a cabeça para fora para dar um aviso: “Oi, turma ...” e “o poste se encarregou de selar a frase como a última que ele diria. Caiu ali no chão quente da rua, sem saber como e porquê morria”.³⁴

O sr. Jehovah continua em suas recordações:

Muitos caíam ao descer do bonde! Lembro-me de um senhor estatelando-se no chão ao descer, permanecendo de joelhos ao tentar erguer-se. Quando o condutor perguntou, assustado, ao vê-lo:

-Caiu?, ao que o infortunado respondeu:

-Não! Estou rezando!

A imagem idealizada de um bonde democrático é recorrente. Atravessa décadas. O sr. Jehovah, em seu depoimento é incisivo: “trafegando em 14 itinerários, sempre lotados, democraticamente, sem preconceitos de cor, idade e sexo, posses ou classe, era como, se locomovendo, todos estivessem se confraternizando constantemente”. Lembremo-nos da palestra de Julio Mariano, comentada anteriormente, em que a mesma imagem é construída. Ou de Menotti Del Picchia que, em São Paulo, em 1965, lamentando o fim dos bondes, escrevia que “sem se falar tanto em classes sociais, em justiça proletária, a fraternidade unia o figurão de alto coturno com o simpático homem da rua. Eram todos camaradas sem demagogia”.³⁵ E se folheássemos em 1914 a revista *O Pirralho*, poderíamos nos deparar com a seguinte afirmação: “não é por acaso o bonde o nivelador de todas as classes sociais, o bondoso assassino do orgulho humano? Nele tem assento o presidente da República e o pobre operário que labuta e sofre”.³⁶

³³ Depoimento encontrado em Ipiranga News on line- São Paulo: Ed Bairros Unidos, suplemento especial da edição n.247 de set. de 2002 – www.jabaquaranews.inf.br.

³⁴ TÓFFANO, W.B. “Bondes passando pela lembrança”. In: Jornal Diário do Povo, Campinas, 18/01/1986.

³⁵ DEL PICCHIA, M. “Obrigado, bondinho”. 1965. In: STIEL, 1984, op. cit., p.161.

³⁶ PRISCUS, Marcus. “Coisas da rua”. Revista *O Pirralho*, n.137, 04/04/1914. In: STIEL, op.cit., 1984, p.174.

Os bondes são, também, associados a diversas anedotas, e episódios considerados engraçados são lembrados com gosto:

Numa esquina da Rua General Osório havia o armazém do português, Sebastião Maria, que, como o Vicente Mateus, do Corinthians, tornou-se o protagonista de todas as anedotas e os bondes, muitas vezes, participavam delas:

Um freguês entra apressado no estabelecimento:

- Por favor, veja-me uma ratoeira; mas, depressa, porque preciso pegar um bonde!

- Eu só tenho ratoeiras para ratos; para pegar bondes eu não tenho!³⁷

Sr. Bráulio, em entrevista já referida, diverte-se com o caso:

Eu queria contar um fato. Eu era secretário do jornal e tinha um repórter policial que veio com a notícia de um atropelamento e pôs lá: “ontem, lá pelas tantas, na rua Treze de Maio, o bonde “cachorro” atropelou menino causando ferimentos, tal e tal”. Puxa vida, bonde cachorro? O que que é? Chamei o repórter: Como é? Que raio de bonde cachorro? “Ah! Você não conhece jogo de bicho? Bonde 5!...” Veja que coisa! (risos).

Personagens característicos vêm à tona:

O bonde número 8 ia até o Bonfim, e sempre se via um garotinho pardo e sorridente esgueirando-se entre os passageiros. Repreendido pelo motoneiro ou cobrador, que o faziam descer, fazendo olhos gordos ao seu retorno, pois sabiam que, ao lado oposto do mesmo bonde, quase instantaneamente, haveria de empoleirar. Apelidaram-no de James... Ele era o James Bonde! Muitos o teriam visto partilhando do lanche dos cobradores e motoneiros no ponto-final da linha.³⁸

Outros personagens da cidade, que eram muito vistos nos bondes, são lembrados coletivamente na entrevista, como a Gilda e o Mané Fala Ó. Gilda usava uma faixa de miss Campinas, era vista constantemente nas imediações do Largo do Rosário e andava muito de bonde pela cidade, muitas vezes portando um chapéu enfeitado com plumas. O Mané tinha o hábito de dirigir-se apenas às mulheres, insistindo: “fala ó! fala ó!”, e apenas parava quando respondiam.

O bonde também é bastante lembrado como oportunidade de passeio. “Eu me lembrei de uma linha que o pessoal usava muito pra passeio, pra apreciar a cidade, era a linha 10, que ia lá pro alto do Castelo. A caixa d’água era ponto turístico porque lá do alto se avistava toda a cidade”, recorda-se o sr. Moacyr. Na verdade, todos os bondes serviam para o passeio como para ir ao trabalho. O sr. Sebastião, usuário freqüente do bonde Taquaral, comenta que teatro, cinema e comércio estavam concentrados no centro da cidade e “sempre o pessoal dos bairros vinha de bonde”. Ele também usava muito o bonde do Bonfim, pois tinha uma namorada naquele bairro e

³⁷ Jehovah Brás do Amaral em entrevista concedida em 11/07/2002.

³⁸ Idem.

frequentava um clube que ficava próximo ao ponto final. Também ia muito ao cine Casablanca, na Vila Industrial. “O bonde era o meio de transporte para todos os cantos”. O sr. Bráulio lembra-se de que “havia um médico, dr. João, que gostava, em noite de calor, de dar uma volta de bonde. Pegava os filhos, a mulher e eu ia de contrabando, dar uma volta no bonde da Saudade. Era gostoso viajar por ali, tinha poucas casas”.

O ponto de bondes do Largo do Rosário era muito freqüentado, constituindo-se num lugar de encontro. “Era uma espécie de abrigo”, relata sr. Moacyr, “tinha um barzinho, que dava para uma janela, e tinha o teatro de janela, então, a turma ficava lá, esperando o bonde e assistindo o teatro de janela”. Olhar as ruas e o movimento dos bondes era uma forma de lazer, e também, uma oportunidade de se encontrar as meninas que se desejava. Sr. Moacyr comenta que se interessava por uma garota que tomava sempre o bonde no Largo do Rosário: “ela tomava o bonde ali, e eu, em seguida subia já no estribo, só que ela subia a rua General Osório, logo ali em cima, e já descia, e aí, eu tinha que saltar do bonde e voltar a pé... tinha essas coisas”.

Um terno novo ou um vestido, frequentemente, eram estreados, intencionalmente, num passeio de bonde domingo à tarde, no relato dos senhores Moacyr, Sebastião, Bráulio e Jehovah. A vitrine em que o bonde se transformava era propícia para suscitar olhadelas marotas e sugestivas de futuros encontros. “No tempo em que havia “footing” nas praças, algumas avenidas, quando o moço conseguia autorização para acompanhar a moça, dizia-se: “Fulano pegou o bonde!”, comenta novamente o sr. Jehovah. “Quantos namoros, noivados e até casórios nasceram nos pontos e nos percursos dos bondes!”

O bonde propiciando namoros, encontros, olhadelas parece ter se constituído uma situação corriqueira e significativa para as pessoas ao longo dos anos todos em que foi presença nas cidades que o adotaram. Para o empresário Gustavo Caldo e o professor Osmar Stolagli, moradores do bairro do Ipiranga em São Paulo, os bondes também eram “charmosos e românticos. Flertávamos com as mocinhas nos bondes. Íamos nos estribos para dar assento às jovens e “tirar linha”(flertar) com elas, que saíam do Colégio São José. Nesse período saíram muitos casamentos”.³⁹ E o jornalista Alcides Acosta, ainda em 1967, já afirmara que “ninguém esquecerá o namoro que começou no bonde”.⁴⁰

³⁹ Depoimento encontrado em Ipiranga News on line- São Paulo: Ed Bairros Unidos, suplemento especial da edição n.247 de set. de 2002 – www.jabaquaranews.inf.br.

⁴⁰ “Os bondes estão chegando ao fim da linha”, Jornal Correio Popular, Campinas, 23/07/1967.

O bonde como espaço de sociabilidade desdobra-se em diversos outros usos, como palco de manifestações de natureza cultural diversa por parcelas da população. “Todas as manifestações a gente fazia nos bondes, porque o bonde percorria a cidade inteira, então, era um meio de comunicação”, diz o sr. Moacyr, lembrando-se também das épocas de carnaval. Ocasão também presente na memória de Sandra Cavalcanti dos tempos em que morava em Santa Teresa, no Rio de Janeiro:

Mas havia uma coisa que nos atraía mais que tudo isso. É que as mulheres podiam, nos dias de folia, andar penduradas no estribo do bonde!

O nosso bondinho de Santa Teresa, dirigido por motorneiro amigo e fiscalizado por cobradores muito familiares, o nosso bondinho deixava que a gente também fizesse nossas artes. O bonde foi uma grande instituição carnavalesca! Era o próprio transporte da alegria e da descontração!(...) Sinto falta de bondes nesta cidade. Acho que foi um erro tirá-los todos de uma vez. Ainda poderiam ser um excelente meio de transporte coletivo. E de alegria coletiva também. Arejado. Calmo. Democrático. O bonde era a alma do carnaval. No bonde se brincava muito bem.⁴¹

Funcionavam como relógios para muitas pessoas, marcando os ritmos dados da lógica capitalista, centrada no mundo do trabalho. A esposa do radialista Lombardi, o qual teria transmitido entre lágrimas a festa de despedida como se estivesse em uma cerimônia fúnebre, recorda-se: “Quantas vezes não fiquei observando o bonde do meio-dia subir para que o Lombardi saísse de casa e o pegasse na volta para ir para o trabalho”. A paixão pelo veículo também estava presente nos filhos do radialista, que costumavam brincar de bonde pela casa : “As crianças colocavam as cadeiras enfileiradas e brincavam pela casa. O Maurício aprendeu números por causa dos bondes”.⁴²

Brincar de bonde – isto é, ensaiar algumas das sensibilidades modernas engendradas nessas práticas sociais, - parece ter sido algo compartilhado por inúmeras crianças em diferentes lugares, como se pode depreender da leitura deste trecho de artigo publicado no jornal *O Estado de São Paulo*:

A mais remota ambição de minha vida, quando pela primeira vez sonhei em traçar rumos do meu destino, através da profissão futura – foi ser motorneiro de bonde. E pelo visto, não se tratava de um extravagante capricho individual, dado que tanto os meus irmãos, como outros amiguinhos da nossa idade, pareciam não ter outro ideal na vida, se não o de se tornarem condutores de veículos da “Light”. Brincar de bonde era um dos nossos divertimentos prediletos. Para isto, tínhamos de apelar para a imaginação, a fantasia e a boa vontade, pois o bonde não passava de uma série de cadeiras enfileiradas. E, como ninguém queria ser passageiro, éramos obrigados a recorrer à sorte (ou, em casos extremos, partir para a ignorância), na disputa das funções de cobrador e, principalmente, de motorneiro – o que era o máximo.⁴³

⁴¹ CAVALCANTI, S. “Sábado de Carnaval”. 1979. In: STIEL, op.cit., 1984, p.237.

⁴² Jornal A Tribuna de Campinas, 17/08/1997.

⁴³ Brincar de bonde, artigo assinado por L.M. In: Jornal O Estado de São Paulo, 10/03/1964.

Sr. Sebastião enfatiza que no tempo dos bondes “a cidade era *tranqüila*, viu?” Explica que podia não conhecer os 150 mil ou 200 mil habitantes da época, “mas eu tinha certeza que eles me conheciam, porque era assim, todo mundo conhecia todo mundo”. E, além do mais, não havia favelas, havia porões habitados por famílias pobres, “mas não tinha favela”.

Sr. Bráulio e sr. Moacyr comentam que sentem falta dos bondes. O primeiro procura explicar:

Porque o bonde era mais prático, em tempo de calor era arejado, gostoso, não é? Naquele banco sentavam cinco, seis pessoas no banco. Eu gostava muito mais do bonde. Demorava mais para chegar na cidade, pegar o bonde do Botafogo demorava mais, e o ônibus vai mais rápido, mas era mais gostoso ... e a gente não tinha tanta pressa!

Wilson B. Tóffano, em artigo no jornal *Diário do Povo*, alguns anos antes, após buscar na memória diversas passagens vivenciadas em torno da presença dos bondes, conclui:

Os perigos nesses tempos eram postes, bondes ou perigos similares. No demais, havia tranqüilidade e a gente podia circular livremente pelas ruas. Daí, não ser só saudade dos bondes que nos invade. É das tranqüilas caminhadas pelas ruas...⁴⁴

São inúmeros os artigos e reportagens na imprensa campineira a partir dos anos 1970, acerca do tempo em que os bondes – seja em sua versão de tração animal, seja o elétrico – eram presença constante no cenário urbano. Em geral, são bastante comuns, por parte dos jornalistas, as referências ao bonde de forma simpática, até carinhosa, como se fosse um personagem humanizado. Os bondes do Parque Portugal (ou Lagoa do Taquaral), os “trenzinhos das ruas”,⁴⁵ ou os “bondinhos” do Taquaral, são vistos como uma “doce reminiscência do passado”,⁴⁶ constituindo-se hoje como uma “carismática atração turística”,⁴⁷ que continua “despertando boas lembranças na comunidade mais saudosa”.⁴⁸

Referindo-se ao 24 de maio de 1968, o dia da festa de despedida dos bondes em Campinas, a jornalista de *A Tribuna de Campinas* escreve que foi o “dia em que o romantismo dos bondes chegou ao fim”.⁴⁹

E, de novo, o sr. Jehovah: “O radialista Omar Cardoso, nacionalmente conhecido por seus horóscopos, ouvido e aplaudido em seu programa matinal, criou o refrão: “Bom-dia!Bom-dia,

⁴⁴ TÓFFANO, W.B. “Bondes passando pela lembrança”. In: *Jornal Diário do Povo*, Campinas, 18/01/1986.

⁴⁵ *Jornal Correio Popular*, 09/06/1993.

⁴⁶ *Jornal Correio Popular*, 14/07/1992.

⁴⁷ *Jornal Diário do Povo*, 08/04/1997.

⁴⁸ *Jornal Correio Popular*, 24/05/1998.

mesmo!...(e oBonde ia, mesmo)” , e que grande serviço prestava!” E com certo tom pesaroso, termina sua lembrança:

“É pena que o Bonde ia ... mas não vai mais!”

Neste desabafo, a densidade de significações do passado penetrando seu momento presente. Desabafo que guarda correspondências também com o gesto do engenheiro Mario Savelli, um dos passageiros da última viagem do bonde Santo Amaro, em março de 1968 em São Paulo. Durante o trajeto, contou aos companheiros de viagem diversas histórias de bonde e também de ônibus. “Depois, desceu daquele bonde, pensou que estava só, num gesto furtivo de carinho, deu pancadinhas amigáveis no carrão de Santo Amaro e disse num resmungo:

- Obrigado, velho.”⁵⁰

Em dois instantes, diferentes no tempo e no espaço, flagramos momentos que carregam uma condensação de significados. A despedida carinhosa do engenheiro encontra um eco solidário no desabafo do sr. Jehovah.

O tempo dos bondes: um tempo trazido à tona, em fragmentos, por memórias afetivas e, muitas vezes, idealizadas.

Podemos notar, nestes fragmentos selecionados, um diálogo sutil entre presente e passado. Necessidades ou lamentações do presente parecem impulsionar a seleção do que vai ser lembrado, rememorado. Esses fragmentos de memórias recolhidas sugerem, muitas vezes, uma problematização não explicitada de uma situação atual. São falas que não seriam apenas relativas a certas individualidades, não expressariam apenas a particularidade dessas vivências individuais. Apreendemos, aí, fios de ligação com algo mais coletivo, socialmente vivido, historicamente localizado.

Memória visual e educação das sensibilidades

Algumas afirmações presentes em lembranças acerca do tempo em que se andava de bonde chamam a atenção pelo tom bastante “positivo” com que se referem à cidade. “A cidade era bem mais tranquila”, na opinião do sr. Odair Ângelo ou “ puts!como era bom viver em

⁴⁹ ROVERI, Andréa. “Festa e tristeza marcaram a última viagem”.In: Jornal A Tribuna de Campinas, 17/08/1997.

⁵⁰ FORTAREL, Fernando. “Histórias de bondes”. 1968. in: STIEL, W. **História do Transporte Urbano no Brasil: bondes e trólebus**. SP: Pini; Brasília; EBTU, 1984, p.184.

Campinas!”, de acordo com o desabafo do cronista Moacyr Castro, ou ainda a jornalista do jornal *A Tribuna* de 1997 que, ao se referir aos nomes das linhas de bondes, coloca-os como “reflexos de poesia e lembranças de um tempo em que andar pelas ruas de Campinas era sinônimo de alegria e diversão”. Insatisfações com o presente estariam, provavelmente, mediando a construção destas imagens harmoniosas e romantizadas acerca desta época da história da cidade. No entanto, outras mediações culturais podem, também, estar presentes nesta construção imagética. Neste sentido, gostaria de tecer algumas considerações sobre as relações possíveis entre memória e fotografia e sugerir algumas hipóteses.

A fotografia, numa sociedade de desenvolvimento dos meios de comunicação de massa, de facilidades quanto à reprodutibilidade técnica das imagens, constitui-se num importante suporte de memória. Na sociedade em que foi prevalecendo a informação mais rápida, o hábito da leitura mais ligeira, a imagem fotográfica traz a ilusão de conter, em si, uma condensação de informações que se oferecem, prontamente e de modo transparente, ao olhar e à compreensão de quem a contempla. Desde sua invenção no século XIX, e durante longo período no século XX, foi corrente a associação da fotografia com a reprodução do real, sem que se atentasse devidamente para a mediação do contexto sócio-cultural em que foi produzida e para a perspectiva de ponto de vista do autor da imagem. Assimilada rapidamente e produzida incessantemente, devido às inovações e condições técnicas que se repõem de modo continuado, a fotografia passou a ser utilizada, fartamente, como instrumento de documentação e também de construção da memória; e vale dizer, de construção da memória ou da identidade, tanto coletiva quanto individual, na sociedade contemporânea.

Podemos reconhecer numa mesma imagem fotográfica atributos de sedução, ou de desmistificação, ou de manipulação.⁵¹ A ambigüidade está presente em todo o trajeto histórico-cultural da fotografia. A narrativa implícita na imagem, em que pese as intenções presentes no contexto sócio-histórico em que foi gerada, está sujeita a ser ressignificada pelo sujeito que a observa, sujeito este que tem sua percepção da imagem mediada pelas condições de seu lugar social. As imagens fotográficas apresentam-se de forma fragmentada, oferecendo-se como a verdade daquela cena retratada, necessitando ser remetidas a um plano maior e mais abrangente de relações para serem analisadas e decodificadas.⁵²

⁵¹ RIBEIRO, S.B. op.cit., p.15.

⁵² RIBEIRO, S.B. op.cit., p.20.

Há um conjunto bastante expressivo de fotos sobre o espaço urbano de Campinas, espalhadas nas diversas coleções abrigadas, sobretudo, no Centro de Memória da Unicamp (CMU) e no Museu da Imagem e do Som de Campinas (MIS). Refiro-me, em especial, às imagens produzidas entre o final do século XIX a meados dos anos 1950: presentes fartamente nas coleções de cartões postais das duas primeiras décadas do século XX, nos álbuns comemorativos ou publicitários produzidos sobre a cidade, em almanaques, e presentes, especialmente, na coleção *Campinas Antiga* de V8. São imagens, também, dos anos em que os bondes circularam pelo espaço urbano.

O que está sendo retratado? Que cidade é esta que predomina nas cenas urbanas escolhidas pelos fotógrafos? O que é excluído? O que está sendo silenciado?

A série *Campinas Antiga*, do fotógrafo V8, que se encontra no CMU, é composta por 425 fotografias. A maioria destas imagens traz temas recorrentes nas outras coleções, tais como: igrejas, praças e largos, ruas importantes, chafarizes, monumentos, edifícios públicos, moradias imponentes, teatros, aspectos da circulação de veículos e transeuntes nas ruas. Apesar de diferenças entre as fotos, em linhas gerais, seguem um padrão, ou seja, ressaltam a monumentalização dos edifícios, privilegiam os lugares e espaços cultural, social e economicamente significativos no contexto das relações de poder locais.

É interessante abordar a coleção de V8, *Campinas Antiga*, devido ao uso freqüente de suas fotos ao longo dos anos em diversas situações formais e informais na cidade. Circularam e repetiram-se bastante. Sabe-se que estas fotos pertencem ao acervo do estúdio Foto V8, mas não foram feitas pelo fotógrafo. Fazem parte da enorme quantidade de fotos que colecionou, recolheu ao longo do tempo, imprimindo-lhes o selo de seu estúdio, o que teria permitido o equívoco, por parte de muitos, de atribuí-las à sua autoria.

Em estudo sobre essa série, Camila Antonio Pinto⁵³ relaciona diversas situações em que essas fotos foram utilizadas. O jornal *Correio Popular*, de junho de 1968 a março de 1970, trouxe suplementos especiais sobre a história de Campinas, de autoria de José de Castro Mendes, com o título: *Visão de uma Campinas Antiga*. Na ilustração dos suplementos, além de desenhos e pinturas, aparecem fotos antigas da cidade, semelhantes às da coleção V8, focalizando, entre

⁵³ PINTO, Camila Antonio. **A noção de coleção e de antigo na série *Campinas Antiga* de V8**. Campinas, julho de 2003. (relatório final das atividades de iniciação científica PIBIC/CNPQ).

outros lugares, as igrejas do Carmo e do Rosário, a praça Bento Quirino, o chafariz do Largo do Rosário, os monumentos a Carlos Gomes, as ruas Francisco Glicério e Barão de Jaguará.

Em 1974, como parte do bicentenário de Campinas, foi organizada a exposição *Campinas Antiga*, como parte das comemorações. Promoção conjunta entre o *Correio Popular* e a Prefeitura de Campinas, a exposição foi organizada com as fotos do acervo do Foto V8. Foram exibidas cerca de 200 imagens do fotógrafo e colecionador, no saguão do Palácio dos Jequitibás, sede da Prefeitura.

Alguns locais da cidade, de forma temporária ou permanente, têm exibido fotos desta coleção de V8. É o caso do Cine Clube Paradiso, no centro, na Rua Barão de Jaguará, com uma foto de 1949 desta rua, pendurada em uma das paredes. Na mesma rua Barão de Jaguará há o Café Regina, com 7 fotos em seu espaço. Outro local é o Supermercado Pão de Açúcar, na rua General Osório, no Cambuí, que até recentemente exibia 14 fotos da coleção V8 (entre elas, o time do Guarani em 1917, o da Ponte Preta em 1909, a rua Barão de Jaguará, o bonde de tração animal em 1900, o bonde elétrico na General Osório, a praça Bento Quirino em 1928, o Largo da Estação em 1934, o Largo da Catedral em 1930). Temos também o Shopping D.Pedro, na rodovia D.Pedro, onde 6 imagens da coleção, retratando o bonde, o Teatro São Carlos, a rua Treze, a Estação, a praça Bento Quirino foram repetidas dentro do shopping, ampliadas como estampas em locais ainda não vendidos pela administração.⁵⁴

A repetição de temas e de lugares nas diversas imagens expostas em diferentes situações na cidade implica uma visão de passado que passa a ser compartilhada pelos frequentadores destes espaços. Trata-se, igualmente, de práticas de educação política dos sentidos. Constrói-se uma narrativa do que era a Campinas antiga, constrói-se uma memória do passado através da fotografia.

Camila Pinto faz uma interessante discussão, em seu trabalho, acerca da noção de “antigo”, presente na coleção *Campinas Antiga*. Observa que o período das demolições e das novas construções, momento de destruição e de descaracterização do espaço urbano do centro, funciona como um marco temporal fundamental para a definição do que venha a ser o “antigo”.

A autora pontua:

Cabe ressaltar que tal noção de antigo atrela-se a uma dimensão de tempo que fica explicitada quando se trata das demolições. Neste caso, ao se analisar as fotografias de V8, publicadas em jornais da década de 70, percebeu-se que o tema demolição/destruição, como um forte e

⁵⁴ PINTO, op. cit., p.5-14.

irremediável evento urbano, criou uma noção de passado, de tempo de antes, do que deve ser guardado.⁵⁵

As fotos selecionadas, a seguir, constituem um bom exemplo do padrão das imagens, que circulam, da coleção de V8. A imagem 26, mostra a rua Barão de Jaguará em 1930: sugere movimento, animação na rua, realçando a presença do bonde, de automóveis, dos transeuntes. O aspecto de circulação na rua é enfatizado, uma circulação com certa dose de agitação, porém, muito distante da visão de um trânsito mais caótico na atualidade. Trata-se da Barão de Jaguará moderna, elegante e sofisticada, onde se pode flagrar, no primeiro plano à esquerda, o sobrado oitocentista do Visconde de Indaiatuba, funcionando neste momento como sede do Clube Semanal de Cultura Artística.

⁵⁵ PINTO, op. cit., p.19.



Imagem 26 - Rua Barão de Jaguará – 1930 – coleção V8 - CMU

Na rua Treze de Maio, de 1929, na imagem 27, temos, à direita, a monumentalidade da Catedral, bem como da lateral do Teatro. Do lado esquerdo, podemos visualizar sobrados do século XIX e XX, a maioria deles transformados em casas comerciais, como o Bazar Americano. Destacam-se, ainda, neste cenário, os carros, os trilhos lembrando a passagem do bonde, muitas pessoas circulando na calçada em frente. Rua comercial importante, apresenta uma movimentação controlada.



Imagem 27- Rua Treze de Maio, 1929. Coleção V8, CMU.

Na foto de 1930, o Largo da Catedral (imagem 28) é ressaltado; sem a presença do templo religioso, que costuma tomar conta da maioria das imagens em que está presente, a praça aparece bem ampla: notam-se os elegantes postes de luz, alguns carros, senhores de terno e chapéu, conversando ou passando por ali, o bonde ao fundo, o monumento no largo, o Centro de Ciências, Letras e Artes e a residência oitocentista funcionando como o Cine República à direita.



Imagem 28- Largo da Catedral, 1930. Coleção V8, CMU.

A foto da praça Bento Quirino é de 1927 (imagem 29) e está ocupada pelos “carros de praça”, alinhados ordenadamente naquele espaço, com alguns motoristas no seu interior, prontos para partir, sem perda de tempo. A imagem deixa entrever o ajardinamento realizado em frente à Matriz do Carmo, o monumento a Carlos Gomes na lateral à esquerda e, à direita, o prédio da Cia. Tração, Luz e Força, os postes de luz, o conjunto de sobrados realçado da rua Barão de Jaguará. Pode-se visualizar, ainda no centro, alguns homens e uma criança em posturas diferenciadas e roupas também diferenciadas – que se deixam fotografar – revelando hábitos urbanos situados num tempo social mais lento, menos tomado pelo frenesi da modernidade capitalista.



Imagem 29 - Praça Bento Quirino, 1927. Coleção V8, CMU.

Estas fotos podem ser consideradas representativas do padrão de imagem que já circulou e ainda circula por diferentes espaços da cidade. Fotos bonitas, bem cuidadas na composição, bem enquadradas. Parece haver uma harmonia nos elementos focados em cada imagem. As ruas aparecem bem calçadas, com paralelepípedos. Pessoas, na maior parte das vezes, bem vestidas nas ruas, anônimas, circulando, sempre em movimento. Um ar de elegância, de calma, de ordem. A presença de trilhos, do bonde e de automóveis ainda em número reduzido e do calçamento das ruas em primeiro plano deve corresponder à importância de se mostrar as boas condições de circulação, de trânsito daquela cidade moderna e de progresso. Não há vestígio de conflitos sociais, de tensão de nenhuma espécie. A cidade exibida não aparenta sofrer com as desigualdades sociais, com as contradições sociais acirradas pela distribuição profundamente desigual dos benefícios do progresso alcançado e usufruído pelas elites locais. São imagens propícias à criação de um passado mítico.

Essas e outras tantas imagens semelhantes, reproduzindo-se e circulando em diferentes espaços e lugares sociais, compõem uma imagem da cidade num tempo passado quase homogêneo, indistinto. Atuam como uma educação do olhar, das sensibilidades. Orientam a

forma de perceber o que foi a cidade, o que deve ser valorizado. Uma cidade mais idealizada, recortada, fragmentada, está presente nessas imagens. Onde estão os trabalhadores pobres nas difíceis condições de trabalho do início do século XX, os descendentes de escravos socialmente marginalizados, os ambulantes que enchem as ruas com seus gritos para vender suas mercadorias? E as brigas de rua, os atropelamentos, as violências cotidianas? E as moradias precárias, os cortiços, os becos, crianças e velhos e doentes pobres, muitas vezes famintos e maltrapilhos?

Quero sugerir a possibilidade de imagens fotográficas, de natureza semelhante às comentadas anteriormente, estarem mediando as recordações que muitas pessoas fazem do tempo em que havia bondes. O olhar do sujeito dos anos 1970 até hoje, observando essas fotos, é um olhar possivelmente mediado pela violência, pela insegurança, pelo caos da cidade que cresceu muito e de forma desordenada. Um olhar que tende, provavelmente, a interpretar aquelas imagens como portadoras de tranquilidade, segurança, de possibilidades de ser mais feliz. Recordar-se de um tempo supostamente agradável, do tempo dos bondes, além da recordação de situações da experiência/vivência urbana em torno destes veículos em circulação pela cidade, é também recordar-se de uma cidade bonita, limpa, bem calçada, harmoniosa, elegante, que aparece sempre nas imagens do passado de Campinas. É recordar-se de uma cidade mítica. As fotos mascaram, não mostram os vários aspectos da cidade, não mostram o feio, o violento, o desigual, a miséria, as contradições sociais intrínsecas ao avanço da modernidade capitalista nesta localidade. São imagens da consagração da exclusão social.

Nas memórias sobre o tempo dos bondes, a nostalgia, a saudade romântica pode estar permeada, mediada por uma visão construída sobre o passado da cidade como mais alegre, calmo e seguro. Visão construída, nesta hipótese, com a colaboração, não exclusiva, dessas fotos. Sente-se saudades, também, de um tempo mítico, de uma cidade irreal.

Discutindo sobre memórias

Que sentidos podem ter, para o nosso presente, trazer à tona lembranças relativas ao tempo em que os bondes percorriam as ruas das cidades?

Certamente, não se trata da ilusão ou do equívoco de procurar entrar em contato com um passado tal como ocorreu. O passado nunca volta como era, numa situação de

recordação ou de rememoração. Esta questão nos lança na tentativa de compreender melhor as relações possíveis entre presente e passado, contidas num ato de memória. Empreitada difícil, instigante e necessária.

As relações entre passado e presente, entre passado, presente e futuro, entre o individual e o coletivo, entre verdade e imaginação, entre racionalidade e sensibilidade, entre o voluntário e o involuntário, são relações que têm ocupado muito das discussões desenvolvidas por diversos autores que têm colocado a memória como um dos centros de sua reflexão. Essas relações são fundamentais para se pensar nos sentidos da abordagem da memória em nossa sociedade urbana contemporânea, no papel ativo de memórias na formação de concepções sobre uma época, sobre objetos significativos desta época, nas possibilidades de contribuição da memória para as transformações sócio-culturais que se deseja nesta contemporaneidade, tão marcada pela precariedade de experiências e pelo esvaziamento da noção de sujeito.

Não pretendo aqui fazer um levantamento exaustivo dos autores que se ocuparam desta temática, muito menos esgotar as possibilidades de discussão. Pretendo, apenas, destacar algumas reflexões que considero pertinentes para as preocupações deste trabalho.

O filósofo Henri Bergson, desenvolveu importantes contribuições para a compreensão do fenômeno da memória. Escrevendo boa parte de sua obra entre a década de 1880 e a de 1930, desenvolveu uma fenomenologia da percepção, procedendo a uma discussão minuciosa das relações entre memória e percepção.⁵⁶ Preocupado com as relações entre as imagens e o cérebro, destaca a importância da mediação do corpo, do esquema corporal na apreensão das imagens disponíveis no mundo sensível. Há imagens apreendidas por esse sujeito-corpo que, ao chegarem ao cérebro, voltam sob a forma de ação, constituindo-se na essência de um esquema motor. Outras imagens em seu percurso até o cérebro aí permanecem, configurando-se como representação de algo, constituindo-se como o cerne de um esquema perceptivo. As percepções e representações que são criadas num momento atual, num presente, são sempre mediadas por um esquema corporal que se move sempre nesse presente. Bergson vai introduzir aí um novo elemento nesse processo de percepção e representação, que se encontra na postulação da idéia de conservação do passado: a apreensão, pelos indivíduos, de novas imagens sempre neste presente, supõe a idéia de anterioridade, de algo que já foi apreendido, portanto, de um

⁵⁶ BERGSON, Henri. **Matéria e memória: ensaio sobre a relação do corpo com o espírito**. 2ªed. São Paulo: Martins Fontes, 1999. (Coleção tópicos).

passado que estaria conservado de algum modo neste sujeito.⁵⁷ Assim, as percepções e representações que são criadas no presente se alimentam sempre deste momento presente, porém, também estão mediadas por lembranças, por memórias que se encontram armazenadas no indivíduo.

Segundo Bergson, “não há percepção que não esteja impregnada de lembranças”.⁵⁸ Sua noção de duração indica uma concepção de tempo como um fluxo contínuo, indivisível, sem fim, a percorrer continuamente as dimensões temporais do passado, do presente e, no fluxo desta continuidade, projetando-se para o futuro. Nas palavras de Bergson:

Quando pensamos esse presente como devendo ser, ele ainda não é; e, quando o pensamos como existindo, ele já passou. Se, ao contrário, você considerar o presente concreto e realmente vivido pela consciência, pode-se afirmar que esse presente consiste em grande parte no passado imediato.⁵⁹

E, mais adiante, continua:

A nossa percepção, por mais instantânea, consiste, portanto, numa incalculável quantidade de elementos rememorados, e, para falar a verdade, toda percepção já é memória. Nós só percebemos, praticamente, o passado, o presente puro sendo o inapreensível avanço do passado a roer o futuro.⁶⁰

Nesta concepção de duração, percepção se articula com o presente e com a memória, e a memória se articula com a consciência. Avançando na relação entre memória e consciência, Bergson esclarece:

A consciência ilumina, portanto, com seu brilho, a todo momento, essa parte imediata do passado que, inclinada sobre o futuro, trabalha para realizá-lo e agregá-lo a si. Unicamente preocupada em determinar deste modo um futuro indeterminado, ela poderá espalhar um pouco de sua luz sobre aqueles dos nossos estados mais recuados no passado que se organizariam utilmente com nosso estado presente, isto é, com nosso passado imediato; o resto permanece obscuro.⁶¹

Bergson entrelaça memória e consciência, memória e percepção, a memória constituindo-se na duração, nesse fluir ininterrupto de tempo. Compreendeu o tempo (ou a duração, a *durée* bergsoniana) atrelado a experiências de vida. Entendeu a *durée* em termos de

⁵⁷ Bergson assume o pressuposto de uma conservação subliminar, subconsciente, da vida psicológica já transcorrida, o que seria admitir o princípio da conservação do passado. Não se pode esquecer que Bergson faz suas colocações num momento em que a psicologia ainda está marcada pelas discussões em torno da localização da memória em alguns locais do cérebro, pelo perfil mais positivista e mais mecanicista de certos estudos que procuram entender processos de memória em situações de experimentos em laboratórios. Bergson estaria introduzindo, nas discussões da época, algo de arbitrário, de não mensurável nas análises sobre memória.

⁵⁸ BERGSON, op.cit., p.30.

⁵⁹ BERGSON, op.cit., p.175.

⁶⁰ BERGSON, op.cit., p.175-176.

⁶¹ BERGSON, op.cit., p.176.

um tempo que é vivido e subsiste, em termos de percepção, intuição e experiências individuais. Portanto, da mesma forma que o tempo, a memória não existe como um aspecto exterior aos seres humanos, e também nem como expressão da linguagem. A linguagem não seria, então, capaz de “expressar os aspectos qualitativos dessa experiência complexa que estaria relacionada à *durée*. Consequentemente, o reino da duração estaria acessível à memória, mas para além da capacidade da linguagem de traduzi-lo”.⁶²

É atribuído à memória, um estatuto decisivo no processo perceptivo e de formação das representações. Ecléa Bosi, ao abordar a teoria bergsoniana, afirma que a memória permite a relação do corpo presente com o passado e, ao mesmo tempo, interfere no processo “atual” das representações. A autora pontua essa movimentação da memória, que “aparece como força subjetiva ao mesmo tempo profunda e ativa, latente e penetrante, oculta e invasora”.⁶³

A memória que temos de fatos passados em nossa vida funciona como uma força explícita ou implícita na maneira como percebemos as situações de nosso presente. Essa memória está na base das escolhas que fazemos, da seleção de alternativas à nossa disposição, está na base das representações que construímos acerca de nosso presente.

A abordagem de Bergson, todavia, se mostra bastante complexa e densa pois, se, por um lado, a memória atua na forma como percebemos o presente, por outro lado, “é do presente que parte o apelo ao qual a lembrança responde”.⁶⁴ Portanto, o passado, e por conseguinte, a memória, sobrevive, sempre está presente, seja como estado inconsciente, seja sob as formas da lembrança chamada pelo presente.

Nesse presente em que atuamos, a memória funciona de formas diferenciadas. Como memória-hábito, incorporada na percepção do presente, associada ao nosso processo de socialização, ao que podemos chamar de nosso adestramento cultural, à reprodução de mecanismos socialmente estabelecidos e incorporados pela coletividade de que fazemos parte. Mas há também a memória enquanto lembrança de situações, de cenas, de gestos, de momentos singulares da vida. Trata-se, aqui, da memória evocativa, de uma recordação que parte de uma determinada imagem e que, através de associações de similaridade ou de contigüidade, vai tocando outras imagens que formariam uma espécie de organização coerente com a primeira

⁶² SANTOS, Myrian S. **Memória coletiva e teoria social**. SP: Annablume, 2003, p.84.

⁶³ BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade – lembranças de velhos**. São Paulo: T.A. Queiroz, 1979, p.9.

⁶⁴ BERGSON, op.cit., p.179. Ver também BOSI, op. cit., em que há uma abordagem esclarecedora sobre a teoria bergsoniana.

imagem. Daí, o ato de recordação de um mesmo evento por diferentes pessoas poder ser pontuado por diferentes aspectos a serem destacados nestas rememorações.⁶⁵

Embora a reflexão de Bergson seja prioritariamente preocupada com o processo individual de percepção e memória, não abordando a questão do caráter também social da memória, seus estudos abrem espaço para diversas questões, a meu ver relevantes, na consideração das relações entre memória e história, a saber: a importância do inconsciente, de uma sensibilidade subjetiva, da associação por imagens num processo rememorativo, do caráter também involuntário da memória.

Contemporâneo de Bergson, e tendo sido seu aluno, Maurice Halbwachs⁶⁶ divergiu de seu antigo mestre em várias questões. Tendo elaborado suas reflexões, fundamentalmente, sob inspiração dos estudos durkheimianos, centrou-se na discussão sobre o caráter essencialmente social da memória. Ressaltou, neste sentido, a anterioridade das estruturas sociais sobre o indivíduo.

O campo de discussão existente nas duas primeiras décadas do século XX, tanto na área do conhecimento científico como na da criação literária, estava bastante pautado pela reflexão sobre a memória e a lembrança, por preocupações relativas às experiências coletivas e individuais. A rememoração está presente de forma significativa nos trabalhos de Proust, Bergson, Henry James, Conrad, Joyce, Ítalo Svevo; explorações e associações em torno da memória e dos sonhos são abordadas pelo surrealismo e pela psicanálise. Tudo isso, como pontua Jean Duvignaud, no prefácio à obra *A memória coletiva* de Maurice Halbwachs, “concorre para criar um feixe de interrogações que vão na mesma direção: a elucidação da realidade existencial coletiva e individual”.⁶⁷

Um dos méritos do trabalho de Halbwachs foi ter escrito sobre memória coletiva numa época em que a memória era compreendida principalmente como fenômeno individual e subjetivo. Estabeleceu, nas primeiras décadas do século XX, como também o psicólogo

⁶⁵ BOSI, op.cit., p.13.

⁶⁶ Maurice Halbwachs tornou-se colaborador de Durkheim em 1905. Em 1925, publica *Les cadres sociaux de la mémoire*, abordando a memória como um fato social. Em 1938 publica *Morphologie Sociale* e, em 1950, após sua morte, foi publicado *La mémoire collective*, reunindo manuscritos com reflexões sobre memória individual e coletiva, história, tempo e espaço.

⁶⁷ HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2004, p. 11-12.

F.C.Bartlett,⁶⁸ bases teóricas que permitem definir a memória como sendo uma construção social. A contribuição destes dois autores, segundo Myriam Sepúlveda dos Santos, foi mostrar que a memória fazia parte de um processo social, em que indivíduos não são vistos como seres humanos isolados, mas interagindo uns com os outros, ao longo de suas vidas e a partir de estruturas sociais determinadas.⁶⁹ Outra contribuição, também importante, presente na análise da memória em Halbwachs, está na abertura que oferece para uma compreensão mais ampliada do tempo. Não um tempo homogêneo e uniforme onde se desenrolam todos os fenômenos, mas, através da diversidade de combinações e articulações entre os diversos grupos coletivos a que pertencem os indivíduos, abre-se a possibilidade de se pensar em múltiplas experiências do tempo, em múltiplos tempos sociais.⁷⁰ Contribui também para os estudos históricos, como salienta a historiadora Márcia D'Alessio, por sua “proposta de atenção ao tempo longo, o tempo da memória”, dado que para ele, “o lugar da reconstrução da lembrança não é o acontecimento único, isolado, mas o tempo de um determinado grupo”.⁷¹

M.Halbwachs, com sua sociologia da memória, constituiu-se numa referência teórica fundamental para boa parte dos trabalhos historiográficos que trataram das relações entre memória e história. Trabalha com a distinção entre memória individual e memória coletiva, entre memória coletiva e história. A memória coletiva, espontânea, seletiva, oral, afetiva, distingue-se da história que, sendo uma atividade corporificada em linguagem escrita, constitui-se como um processo interessado, político. Portanto, para Halbwachs, o tempo das memórias coletivas e o da história não são idênticos. Segundo Suzanne Citron,⁷² comentando essa distinção, o tempo das memórias coletivas “é real, ancorado na vida das gentes, enraizado numa multiplicidade de durações coletivas, heterogêneas”; o tempo da história, por sua vez, “é abstrato, arbitrário, construído deliberadamente fora do tempo vivido”. O conhecido historiador Pierre Nora também apropriou-se destas distinções entre memória coletiva e história, porém, radicalizou-as, fazendo

⁶⁸ Frederic Charles Bartlett, psicólogo inglês contemporâneo de Halbwachs, elaborou uma teoria da memória a partir de uma perspectiva psico-social. Em sua obra *Remembering* estabeleceu os fundamentos básicos para a compreensão da memória enquanto resultado de um processo de interação entre indivíduos e entre estes e seu meio. Para este autor a memória faz parte do processo de conhecimento e reconhecimento do mundo, sendo que este processo se define pela busca de sentido. Uma boa discussão a respeito da obra deste psicólogo encontra-se em SANTOS, M.S., op. cit., em especial cap.I.

⁶⁹ SANTOS, M.S. op.cit., cap.1.

⁷⁰ HALBWACHS, op.cit., prefácio, p.15.

⁷¹ D’ALESSIO, M.M. Memória: leituras de M. Halbwachs e P.Nora In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, ANPUH/Marco Zero, vol.13, n.25/26, set.1992/ago.1993, p. 100.

⁷² CITRON, Suzanne.**Ensinar a história hoje – a memória perdida e reencontrada**. Lisboa: Livros Horizonte, 1990, p.43.

uma classificação mais rígida e dicotômica entre memória e história, colocando a memória subordinada à história.⁷³

A memória coletiva, em Halbwachs, abarca as memórias individuais, mas não se confunde com elas. “Ela evolui segundo suas leis, e se algumas lembranças individuais penetram algumas vezes nela, mudam de figura assim que sejam recolocadas num conjunto que não é mais uma consciência pessoal”.⁷⁴

A memória individual existe, mas está enraizada nos diversos quadros sociais existentes. As lembranças individuais situam-se, “encontram-se no ponto de cruzamento de duas ou mais séries de pensamento, pelas quais elas se relacionam a tantos grupos diferentes”.⁷⁵ Halbwachs pensa a individualidade formada no entrecruzamento de várias experiências sociais, na medida em que caracteriza o indivíduo, essencialmente, por seu grau de integração no tecido das relações sociais.

Lembramos sempre com a ajuda de outros, com a ajuda da memória coletiva, mesmo que estejamos a sós; sempre teríamos alguém conosco, mesmo que não presente fisicamente. A respeito de um primeiro passeio em Londres, do qual poderia guardar lembranças apenas individuais, Halbwachs afirma que passou só apenas na aparência. Muitas impressões lembravam-lhe os romances de Dickens que havia lido na infância; então, na verdade, teria passeado com Dickens:

Em todos esses momentos, em todas essas circunstâncias, não posso dizer que estava só, que refletia sozinho, já que em pensamento eu me deslocava de um tal grupo para outro, aquele que eu compunha com esse arquiteto, além deste, com aqueles, dos quais ele era intérprete junto a mim, ou aquele pintor (e seu grupo), com o geômetra que havia desenhado esse plano, ou com um romancista. Outros homens tiveram essas lembranças em comum comigo. Muito mais, eles me ajudam a lembrá-las: para melhor me recordar, eu me volto para eles, adoto momentaneamente seu ponto de vista, entro em seu grupo, do qual continuo a fazer parte, pois sofro ainda seu impulso e encontro em mim muito das idéias e modos de pensar a que não teria chegado sozinho, e através dos quais permaneço em contato com eles.⁷⁶

O esquecimento de algo, de alguma situação, ocorre porque estaríamos desvinculados de um grupo, no qual estava assentada aquela lembrança.

A memória coletiva tem por suporte um grupo de indivíduos e é da existência desse grupo que tira sua força e sua duração. Os indivíduos se lembram enquanto membros do grupo. No

⁷³ NORA, Pierre. “Entre memória e história. A problemática dos lugares”. In: **Projeto História**, n.10, dez. 1993, revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História do Departamento de História da PUC-SP, p.7-28.

⁷⁴ HALBWACHS, op.cit., p.58.

⁷⁵ HALBWACHS, op.cit., p.47.

entanto, os indivíduos não se lembram igualmente das mesmas coisas, e com a mesma intensidade. E essa variação está relacionada com a maneira pela qual os indivíduos se relacionam com os diversos grupos sociais de que fazem parte.

Diríamos voluntariamente que cada memória individual é um ponto de vista sobre a memória coletiva, que este ponto de vista muda conforme o lugar que eu ali ocupo, e que este lugar mesmo muda segundo as relações que mantenho com outros meios. Não é de admirar que, do instrumento comum, nem todos aproveitam do mesmo modo. Todavia, quando tentamos explicar essa diversidade, voltamos sempre a uma combinação de influências que são, todas, de natureza social.⁷⁷

Centrado em apontar o papel decisivo das instituições e estruturas sociais na formação da mentalidade do sujeito, Halbwachs, de certa forma, opõe-se à concepção desenvolvida por Bergson a respeito da conservação do passado no espírito desse sujeito, postulando que esse passado permanece inteiramente dentro de nossa memória, tal como foi para nós. Para o sociólogo, lembrar não seria reviver algo da forma como aconteceu, mas reconstruir esse algo com as imagens e idéias do hoje. “A lembrança é, em larga medida, uma reconstrução do passado com a ajuda de dados emprestados do presente, e além disso, preparada por outras reconstruções feitas em épocas anteriores e de onde a imagem de outrora manifestou-se já bem alterada”.⁷⁸ Uma lembrança precisa ser ao mesmo tempo reconhecida e reconstruída. Porém,

É necessário que esta reconstrução se opere a partir de dados ou de noções comuns que se encontram tanto no nosso espírito como no dos outros, porque elas passam incessantemente desses para aquele e reciprocamente, o que só é possível se fizeram e continuam a fazer parte de uma mesma sociedade.⁷⁹

Ainda segundo Halbwachs, a linguagem, enquanto convenções verbais produzidas em sociedade, constitui o instrumento efetivamente socializador da memória; a memória apenas se expressa pela linguagem, apenas tem existência na linguagem; o passado que existe é apenas aquele que é lembrado, reconstruído pelo grupo, é apenas aquele que existe na consciência do grupo. Aqui, mais uma vez, Halbwachs e Bergson divergem.

Nota-se que há pouco espaço, na reflexão desenvolvida por Halbwachs, a respeito da sensibilidade do sujeito, da noção de inconsciente, da dimensão involuntária da memória. Parece não haver possibilidade de existir algo além do observável, do verificável. Não há lugar para a intuição ou para a criatividade nos indivíduos. Estabelece-se, neste sentido, os limites de

⁷⁶ HALBWACHS, op.cit., p.31.

⁷⁷ HALBWACHS, op.cit., p.55.

⁷⁸ HALBWACHS, op.cit., p.76.

sua obra, a despeito do valor e da originalidade de suas contribuições para a reflexão sobre a memória.

Por outro lado, a noção de memória coletiva de Halbwachs nos ajuda a pensar o peso que estas formulações coletivas, estruturadas e que se apresentam como formulações universalmente verdadeiras, têm sobre a formação de mentalidades, sobre a formação de visões de mundo. No caso da presença dos bondes na cidade de Campinas, poderíamos dizer que a memória coletiva criou um consenso de que o bonde ficou obsoleto, tornou-se um entrave para o progresso da cidade, e essa verdade estabelecida foi repetida, muitas vezes reiterada, o que lhe deu melhores condições de ser incorporada, assimilada como verdade. Tornou-se um vetor de conhecimento desta época da história da cidade e também, poderíamos dizer, uma instância potente de educação das sensibilidades urbanas quanto ao que se considerar como valorizável no ambiente de uma cidade moderna a que se aspira.

Segundo Halbwachs, a memória coletiva nos fornece um conhecimento do passado, um conhecimento construído com as condições que o nosso presente proporciona. Portanto, a memória, aqui, aparece com uma função cognitiva, trata-se da memória-conhecimento.

A historiadora Jacy Alves de Seixas, em trabalho que aborda as relações entre memória e história,⁸⁰ chama a atenção para a noção de memória voluntária, que abriga a idéia de memória-conhecimento, como uma noção que tem sido conceitualmente preponderante nos estudos dedicados à temática da memória, “regulando as relações entre memória e história, entre memória e esquecimento, entre memória e conhecimento.” Essa noção, conforme ressalta a historiadora, “alimentou toda a tradição platônica e neo-platônica que, por sua vez fecundou a Idade Média, de onde, a partir da importância da concepção agostiniana da memória, influenciou toda a cultura racionalista posterior. A adequação entre memória e história possui, portanto, raízes sólidas e longas”.⁸¹ A historiografia que se desenvolve a partir da década de 1980 traz um enfoque diverso, colocando a relação memória-história mais como uma relação de conflito e oposição que de complementaridade. No entanto, como enfatiza Jacy Seixas, essa relação de oposição foi construída, sem que houvesse ruptura com a tradição aristotélica que “entende a

⁷⁹ HALBWACHS, op.cit., p.39.

⁸⁰ SEIXAS, Jacy Alves de. Percursos de memória em terras de História: problemáticas atuais. In: Bresciani, S; Naxara, M. **Memória e (res)sentimento: indagações sobre uma questão sensível**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001, p.37-58.

memória (ou melhor, a reminiscência, o ato de lembrar), sobretudo em sua função cognitiva, como *conhecimento do passado*”.⁸² Esses estudos, ao enfatizarem o caráter deliberado de reconstrução do passado empreendido pela memória, estariam ressaltando a mediação de necessidades e interesses políticos do presente. Desta forma, toda memória é assim considerada como reconstrução engajada do passado, sendo trazida à tona a relação estreita existente entre memória e política.

No entanto, Jacy Seixas, pretendendo ir além destes limites em que se desenrola a discussão sobre memória, coloca a necessidade de se reconhecer outras facetas da memória, para além desta função política de controle voluntário do passado e, portanto, do presente. Acompanhemos sua reflexão:

Se nos interrogarmos sobre o que, enfim, a insistência historiográfica exclusiva na memória voluntária está deixando de lado, uma reflexão nova pode se desvelar, apontando, então, aspectos até agora pouco considerados: a dimensão afetiva e descontínua das experiências humanas, sociais e políticas; a função *criativa* inscrita na memória de atualização do passado lançando-se em direção a um futuro, que se reinveste dessa forma de toda a carga afetiva atribuída comumente às utopias e aos mitos.

E mais adiante completa:

se buscamos refletir sobre as relações entre memória e história, penso ser necessário iluminar a memória também a partir de seus próprios refletores e prismas; *necessário, portanto, incorporar tanto o papel desempenhado pela afetividade e sensibilidade na história quanto o da memória involuntária*”.⁸³

Outros autores, além da historiadora Jacy Seixas, também têm apontado a dimensão do sensível, da afetividade nas questões relativas à memória. Por exemplo, Jean-Yves Tadié, em seu trabalho *Les sens de la mémoire*,⁸⁴ pretende discutir que “a memória própria à espécie humana é também, talvez antes de tudo, afetiva e imaginativa”. Nós nos lembramos daquilo que nos toca, o fator emocional exerce um peso importante na aquisição das lembranças. E a memória também carrega uma dimensão imaginativa dado que reconstituímos e transformamos nosso passado tanto “em função de nossa personalidade presente” quanto de “nossa projeção para o futuro”. Há, como se vê, um entrelaçamento de tempos nestas colocações: presente, passado e futuro se imbricam no ato de memória, não se sucedem linearmente.

⁸¹ SEIXAS, op.cit., p. 39.

⁸² SEIXAS, 2001, op.cit., p.39.

⁸³ SEIXAS, 2001, op.cit., p.44-45.

Trabalhar com as noções tanto de memória voluntária quanto de memória involuntária descortina um horizonte amplo e complexo no tratamento das experiências e vivências humanas na história. As reflexões e observações de Proust e Bergson, no campo da literatura e da filosofia, respectivamente, a respeito das diversas facetas da memória, sugerem possibilidades bastante interessantes de abordagem.⁸⁵

Tanto em Proust como em Bergson, encontramos uma concepção de memória involuntária que a situa num plano diferenciado da memória humana, considerando-a como uma memória “mais elevada” ou como a “verdadeira memória”.⁸⁶ A memória involuntária é espontânea, feita de imagens que aparecem e desaparecem independentemente de nossa vontade, revelando-se por “lampejos bruscos” e afastando-se ao “mínimo movimento da memória voluntária”, como diz Bergson; é aquela que “rompe com o hábito, mas, sobretudo, rompe com todo o esforço vão de busca e captura intelectual do passado”, como coloca Proust.⁸⁷

Há em Proust uma crítica firme em relação à noção de memória voluntária como capaz de resgatar o passado. Em suas palavras:

Para mim, a memória voluntária, que é sobretudo uma memória da inteligência e dos olhos, nos dá do passado apenas faces sem verdade; mas quando um odor, um sabor encontrados em circunstâncias muito diferentes despertam em nós, apesar de nós, o passado, sentimos o quanto este passado era diferente do que acreditávamos lembrar, e que nossa memória voluntária pintava, como o fazem os maus pintores, com cores sem verdade.⁸⁸

A memória involuntária é da ordem do instável, do descontínuo.⁸⁹ É algo que emerge, irrompe. A memória involuntária vem sempre carregada de afetividade e aquilo que retorna do passado através das imagens evocadas por um objeto, ou um perfume, retorna inteiro, retorna em sua essência, em toda a sua gama de significações afetivas, emocionais.

A questão que importa ressaltar, aqui, é a que se refere ao que a memória voluntária não consegue atingir ou expressar; ao que uma abordagem centrada, exclusivamente,

⁸⁴ TADIÉ, Jean-Yves et Marc. **Le sens de la mémoire**. Éditions Gallimard, 1999, p.15.

⁸⁵ Quanto às referências à Marcel Proust, estou me valendo, essencialmente, da excelente abordagem da historiadora Jacy Alves de Seixas (2001, op. cit.) e “Os tempos da memória: (des)continuidade e projeção. Uma reflexão (in)atual para a História?”. In: **Projeto História**, São Paulo, n.24, jun.2002, p.43-63.

⁸⁶ Vale ressaltar que não se encontra em Bergson a expressão “memória involuntária”; essa concepção é expressa através dos termos de “memória lembrança”, “memória espontânea”.

⁸⁷ SEIXAS, 2001, op.cit., p.46.

⁸⁸ “Swann expliqué par Proust”, in : *Essais et articles*. Paris: Gallimard, La Pléiade, 1971, p.558, apud SEIXAS, 2001, op.cit., p.46.

nesse conceito, deixa de considerar: a dimensão afetiva, sensível e descontínua da vida e das experiências humanas.⁹⁰

Ora, experiências e vivências humanas, e mais especificamente, no caso deste trabalho, vivências urbanas, implicam em processos de percepção desse espaço urbano, em processos de constituição de representações desse espaço. Se, como adverte M.Halbwachs, as percepções construídas estão mediadas pelos “quadros sociais”, pelas estruturas coletivas de mentalidade que se impõem e são anteriores aos indivíduos, por outro lado, temos em Bergson que não há percepção que não esteja impregnada de lembranças, como colocamos mais atrás; ou seja, temos que nos recordar de que a memória é também constitutiva dos processos de representação.

Há uma relação de tensão, portanto, entre memórias que vêm do campo do privado, do individual e memórias circunscritas ao campo do social, ao campo das representações coletivas. Campos que se interpenetram, que se cruzam, mas não se excluem.

Nas memórias encontradas acerca do tempo dos bondes são lembradas cenas, situações, gestos que são trazidos à tona de forma fragmentária, descontínua, sem compromisso com uma abordagem linear, mais organizada temporalmente acerca desse tempo. É um mosaico de lembranças de situações que foram significativas de algum modo para aquele que está se lembrando.

Essas recordações, que vêm à tona, sinalizam para a presença desses tempos passados no presente, para um processo de atualização do passado através do ato de memória.

A historiadora Jacy Seixas comenta e reconstitui, com clareza, a reflexão de Proust sobre os diversos e múltiplos tempos da memória.

Ressalta nesta reflexão proustiana a *descontinuidade* e também o *instante*, único e isolado, que guarda, latente, a possibilidade de memória. É num *instante*, que não possui duração maior que um “relâmpago”, que se dá a reatualização do passado operada pela memória. A autora esclarece: “É este trazer à tona que constitui o fundamento mesmo da memória, pois o passado que “retorna” de alguma forma não passou, continua ativo e atual e, portanto, muito mais do que

⁸⁹ Conforme comenta Jacy Seixas, em Proust “a memória involuntária não vem para preencher os espaços em branco, *supõe as lacunas e constrói-se com elas*. Ela não soma nem subtrai, ela *condensa*.” (SEIXAS, 2001, op. cit., p.47).

⁹⁰ SEIXAS, 2001, op.cit., p.47.

reencontrado, ele é retomado, recriado, *reatualizado*”.⁹¹ A memória proustiana, portanto, funde instante e duração, trabalha com uma superposição de tempos, tempos múltiplos, tecendo numa trama “todos os tempos descontínuos e assimétricos constitutivos de uma duração”,⁹² duração esta constitutiva da experiência humana.⁹³

A memória, portanto, introduz o passado no presente, sem modificá-lo, mas necessariamente atualizando-o.

Jacy Seixas vai ressaltar, também, a questão da espacialização do tempo, um traço instituidor da memória. A memória exprime-se, materializa-se e atualiza-se através de *lugares*. A obra de Proust não seria apenas uma busca do tempo perdido, mas, também, dos espaços, dos lugares perdidos. “Uma vez desencadeada, a espiral da memória pode levar a lugares diversos...”⁹⁴ Aqui a autora explicita sua divergência em relação à noção de lugares de memória de Pierre Nora, para quem os lugares de memória representariam muito mais uma ausência de memória ou a manifestação de uma memória historicizada. Para ela, esses lugares seriam “irrupções afetivas e simbólicas da memória em seu diálogo sempre atual com a história”.

A memória age, portanto, “tecendo fios entre os seres, os lugares, os acontecimentos (tornando alguns mais densos em relação a outros),” tece fios entre o passado e o presente, recolocando a experiência vivida ao mesmo tempo no passado e no presente; neste movimento, “a memória recria o real; nesse sentido, é a própria realidade que se forma na (e pela) memória”.⁹⁵

Tanto Bergson quanto Proust apontam para o caráter prospectivo e projetivo da memória; a função de atualização da memória não se refere apenas ao passado, como também ao futuro. Há uma projeção, um aceno para o futuro. Um impulso, não necessariamente consciente, para uma possibilidade de ação. Bergson já assumira o vínculo institutivo com a ação no caráter atualizador da memória, assim como Proust, Nietzsche, Bachelard. Segundo Jacy Seixas, é oportuno considerar que “uma das funções da memória é a de *atualizar as lembranças agindo*”, afastando-se de uma tradição clássica que privilegia a memória-conhecimento em detrimento de outros traços constitutivos da memória. Sem deixar de levar em conta um aspecto interessado e

⁹¹ SEIXAS, 2001, op.cit., p.49.

⁹² SEIXAS, 2001, op.cit., p.50.

⁹³ Ressalte-se que a duração em Proust não é a mesma noção de Bergson, que a entende, predominantemente, como continuidade.

⁹⁴ SEIXAS, 2001, op.cit., p.50.

⁹⁵ SEIXAS, 2001, op.cit., p.51.

utilitário da memória, no sentido de apropriação e/ou manipulação do passado, não se pode deixar de considerar o “compromisso espontâneo e muitas vezes não consciente com a ação,” inscrito no próprio movimento da memória (grifo meu). “*Lembramos menos para conhecer do que para agir*, sublinham os autores modernos”.⁹⁶ A autora, referindo-se a Bergson, escreve:

Bergson é insistente a este respeito, afirmando que a memória tem um destino prático, realiza a síntese do passado e do presente visando ao futuro, contrai os momentos passados para deles “se servir” e para que isso se manifeste em ações interessadas. A memória carregaria, assim, um atributo fortemente ético, incidindo sobre as condutas dos indivíduos e dos grupos sociais.⁹⁷

Essa discussão nos aproxima (novamente) de Walter Benjamin e nos (re)conduz às suas reflexões sobre memória e rememoração, que estão articuladas a uma busca de possibilidades de resgate de experiências mais significativas, de superação da pobreza de experiências que se instalou com o cenário das diferentes formas de perdas produzidas pela modernidade.

No texto *Infância em Berlim por volta de 1900*,⁹⁸ Benjamin vai tecer uma rememoração de sua infância, numa busca de reconstrução de suas experiências, e de ressignificação de seu presente. Aproximarmo-nos deste texto, em suas linhas gerais, pode contribuir para um diálogo com aspectos essenciais desta rememoração.

Se a experiência da modernidade implica um processo de perda ou declínio da memória, de dissolução do sujeito, o que significaria trazer à tona memórias de momentos de infância?

As lembranças de momentos da infância vivida em Berlim no início do século não vêm de forma organizada, linear, etapista, progressista. A estrutura do texto, em fragmentos, é solidária desse trabalho, também fragmentário, da memória. Lugares, objetos, situações, sentimentos oferecem-se e/ou são apropriados como cenários dessas memórias, memórias que a todo momento nos sugerem que elementos de tempos passados se encontram embutidos e também acolhidos no tempo presente.

Os diversos fragmentos de que se compõe o texto testemunham o esforço do autor na construção/reconstrução de si como sujeito – um sujeito que pretende recuperar sentidos de sua existência, resgatando a possibilidade de compreender e ressignificar sua experiência de vida,

⁹⁶ SEIXAS, 2001, op.cit., p.53.

⁹⁷ SEIXAS, 2001, op.cit., p.53.

⁹⁸ Uso o texto presente em BENJAMIN, W. **Rua de mão única. Obras escolhidas II**. SP: Brasiliense, 1997, p.71-142. As páginas referentes aos fragmentos selecionados para a análise estarão indicadas entre parênteses, no corpo do texto.

ressignificação que implica, necessariamente, entrelaçar suas inquietações de adulto, de seu presente, com imagens/momentos de seu passado enquanto criança. Enquanto alguém que rememora momentos da infância, mas que não são momentos “puros”- o momento tal qual vivido efetivamente pela criança – mas recuperação de um momento à luz de seu filtro de adulto. Nesta atitude de rememoração, realiza-se a tentativa de romper com o processo de esvaziamento do sujeito, do tempo, das relações sociais a que a modernidade capitalista estaria conduzindo.

Não havendo a intenção de uma análise extensiva deste texto clássico de Benjamin, o destaque a alguns poucos fragmentos pode permitir que nos acerquemos do movimento interno a esse processo de rememoração, empreendido por este filósofo num momento tão delicado de sua vida.⁹⁹

No retorno, por exemplo, ao *Tiergarten*, parque da cidade de Berlim, trinta anos depois, caminhar pelas suas veredas foi como fazer uma descida íngreme, possivelmente à origem desse jardim; os passos despertavam ecos, ecos de uma experiência anterior vivida, recheada de significações construídas por um sujeito-criança, nem sempre coincidentes com significações outras supostamente mais objetivas. O trabalho da memória não revitalizaria apenas as lembranças do passado, mas produziria a restauração do passado no momento presente. Trabalho da memória que vai sempre aparecendo colado à presença de indícios reveladores de múltiplos significados; o mundo não se apresenta homogêneo, não indica uma única direção (73-75).

Em outra situação lembrada, o aroma da maçã assada nas manhãs de inverno era sentido como promessa de possibilidades trazidas pelo dia: esperava, pacientemente, pelo momento em que “acreditava sentir o aroma espumante que vinha de uma célula da manhã de inverno”, uma manhã que encerrava em si algumas possibilidades; tinha a sensação de que a maçã assada, familiar, e ao mesmo tempo mudada “como um velho conhecido que regressara de longa viagem”, havia “recolhido o aroma de todas as coisas que o dia pusera à minha disposição”. E por isso não estranhava que sempre o constrangesse a “dúvida de mordê-la ou

⁹⁹ Este texto foi escrito entre 1932 e 1933, uma retomada de *Crônica Berlinense*, de 1932. É o momento de seu exílio em Paris, em virtude da ascensão ao poder do nazismo na Alemanha. Produz o texto pouco depois de seu aniversário de 40 anos, e da desistência do suicídio neste dia. “*Infância em Berlim por volta de 1900* simbolizou para Walter Benjamin uma opção pela vida, um apelo de vida social mais plena à sociedade em geral. Compreende-se, pois, o fato de a obra ter sido dedicada a seu filho Stefan, naquele momento contando com 15 anos de idade. Portanto, este texto é emblemático não só da carreira acadêmica, mas da existência deste pensador”(GALZERANI, M.C.B. “Imagens entrecruzadas de infância e de produção de conhecimento histórico em Walter Benjamin”.In: FARIA, Ana

não”; o aroma da maçã “aportava um conhecimento fugaz” sobre seu dia e esse conhecimento fugaz “podia me escapar com toda a facilidade por minha língua.” As expectativas dessas promessas diversas, que serão frustradas, no decorrer do dia, no contato com a realidade da escola (no caso em questão), vão se repetir, por diversas vezes, em outros momentos de sua vida. Uma situação pressentida, lida como indício de algo que se realizaria em momentos futuros, como a frustração da expectativa de ter colocação garantida e sustento assegurado em sua vida (85). A dimensão sensível desta rememoração deixa entrever a densidade de camadas de significados implícitos numa cena cotidiana, aparentemente transparente.

No fragmento “Notícia de uma morte”, há algumas passagens especialmente reveladoras de suas concepções de tempo e memória. Benjamin comenta que há “acontecimentos que nos atingem na forma de um eco, cuja ressonância que o provocou parece ter sido emitida em um momento qualquer na escuridão da vida passada”. (89) Além disso, “acontece que o choque com que um instante penetra em nossa consciência, como algo já vivido, nos atinge, o mais das vezes, na forma de um som”(…) “é uma palavra, um rumor ou um palpar, aos quais se confere o poder de nos convocar desprevenidos ao frio jazigo do passado, de cuja abóboda o presente parece ressoar apenas como um eco”. Ressonâncias do passado no presente, reconhecimento de um anúncio explícito ou velado de um futuro possível. A memória involuntária acionada por coisas fortuitas, ao acaso muitas vezes, tecendo e/ou revelando, nesta condensação de tempos, significações muitas vezes ocultas ou esquecidas, até mesmo inesperadas.

No percurso das lembranças do passado, uma constatação: “nunca podemos recuperar totalmente o que foi esquecido”(104). A saudade de objetos e de situações denunciaria a compreensão de que reconhecemos naquilo que foi esquecido “vestígios de hábitos perdidos” nos quais, no entanto, “já não nos poderíamos encontrar”. O esquecido sobrevive como vestígio, como saudade e, talvez, insista em sobreviver porque estaria misturado “com a poeira de nossas moradas demolidas”(105). A idéia de “moradas” sugere algo que abriga, que conforta, que seduz, que significa. Nossas moradas demolidas, impossíveis de serem resgatadas do passado, impossíveis de serem vividas tal como o foram, permanecem na memória como vestígios de hábitos significativos perdidos. A saudade é indício de significação, como a saudade despertada em Benjamin pelo jogo das letras provaria “como foi parte integrante” de sua infância. “O que

Lúcia; DEMARTINI, Zeila; PRADO, Patrícia (orgs.) **Por uma cultura da infância**. Campinas, SP: Autores Associados, 2002, p.51).

busco nele, (no jogo), na verdade, é ela mesma: a infância por inteiro...”(105). No entanto, o gesto da mão da criança manipulando as letras do filete, possivelmente um gesto de descobertas de aprendizado, não mais poderá ser resgatado. “A mão pode ainda sonhar com essa manipulação, mas nunca mais poderá despertar para realizá-la de fato”(105).

Uma metáfora do trabalho do observador, do pesquisador e/ou do historiador talvez esteja anunciada na lembrança de suas incursões pelos armários da casa. “Era preciso abrir caminhos até os cantos mais recônditos”, e então se deparava com suas meias ali amontoadas, “enroladas e dobradas na maneira tradicional, de sorte que cada par tinha o aspecto de uma bolsa”; (...) “era “tradição” enrolada naquele interior que eu sentia em minha mão e que, desse modo, me atraía para aquelas profundezas” (122). É necessário que se abra caminhos até os cantos mais escondidos, que se ultrapasse as barreiras do aparente, do estabelecido, daquilo que já tem uma explicação predeterminada, oficial; o fundo e os cantos do armário social sempre podem ter algo mais a ser revelado à compreensão da realidade, do social. Nessa busca do lado oculto, do bem guardado, do avesso das coisas, o encontro ou reencontro com a tradição; tradição não enquanto algo a ser sepultado, superado e descartado pelo fluxo dos acontecimentos, mas enquanto algo vivo, que condensa hábitos, costumes, inclinações, cuidados, temores, certas maneiras de se lidar com o mundo e suas coisas; tradição enquanto algo a ser incorporado na compreensão daquilo que é significativo na história dos homens, e que estaria passando por um processo de perda e esfacelamento no fluxo da modernidade capitalista, que tenderia a ignorar o valor da tradição a favor daquilo que é supostamente sempre novo.

Continuando sua brincadeira no armário, a criança chega a uma “revelação”: punha-se a “desembrulhar a “tradição” de sua bolsa de lã”, até que se consumasse uma consternação: “ao ser totalmente extraída de sua bolsa, a “tradição” deixava de existir. Não me cansava de provar aquela verdade enigmática: que a forma e o conteúdo, que o invólucro e o interior, que a “tradição” e a bolsa, eram uma única coisa. Uma única coisa – e, sem dúvida uma terceira: aquela meia em que ambas haviam se convertido” (122). A importância e a significação da tradição – faz sentido e se torna compreensível no contexto em que é construída, o conteúdo da tradição não pode ser desvinculado, separado da forma em que se apresenta. Se mexemos na forma, quebramos e desfiguramos não só a tradição, mas também os apelos de significação, de identificação, de vida que ela pode encerrar.

Ainda a respeito de armários e seus guardados, Benjamin assinala o cuidado de sua mãe em querer guardar, num armário, certos presentes ganhos para que permanecessem novos por mais tempo, ao que contrapunha: “mas meu propósito não era conservar o novo e sim, renovar o velho. Renovar o velho de modo que eu, neófito, me tornasse seu dono – eis a função das coleções amontoadas em minhas gavetas” (124). Situação também carregada de simbolismos: o cuidado com o velho, com sua renovação, articula-se com o cuidado com o passado, com sua releitura, com sua articulação com o momento presente. Novamente a questão do sujeito se inscreve: o sujeito se apropria do “velho”, do seu passado, faz-se sujeito criando suas coleções, num processo de atribuição de sentidos que não lhe é externo, possibilitando-lhe sentir-se dono deles, sentir-se sujeito de sua existência.

O sujeito que se apropria de sua vida, de sua história, não pode realizar esse processo solitariamente, fechado em um universo particular. É na relação com o outro, com outros mundos, com o coletivo, que tem condições de se reconhecer como sujeito, de adquirir consciência de si. A criança burguesa vivia encerrada num bairro de proprietários, “sem saber da existência dos outros”. Porém, mais tarde, vai perceber que será através das ruas, do contato com outros espaços e com outros sujeitos, que terá a possibilidade de subtrair-se ao domínio da mãe e de sua classe social; será necessário deixar-se enredar “nos laços do asfalto da rua” (126) para se libertar do isolamento e da limitação que sua origem burguesa lhe impunha.

Através das memórias dos vários momentos de sua infância, o mundo da criança aparece dotado de um movimento próprio, de uma lógica, muitas vezes, dissonante em relação à lógica do mundo adulto, de uma relativa autonomia quanto à disponibilidade/capacidade de colocar significados e/ou interpretar situações. A questão da criança está imersa na questão da trama das relações sociais, que também são tramas de significados, de poderes, relações de subordinação/dominação. Se o mundo infantil se apresenta dotado de imaginação e sensibilidade, a imaginação e a sensibilidade não seriam seus atributos exclusivos. Podemos procurá-las, também, no mundo de outros sujeitos sociais, que não estejam ocupando os lugares e posições dominantes e que, possivelmente, também tenham o interesse de tornar visível o seu modo de imaginar e sentir.

A história vai aparecendo, então, como um campo de confronto, de encontro de mundos imaginados, sonhados, de sensibilidades variadas que se relacionam, necessariamente, numa atmosfera de tensão, na medida em que, nessa relação, estão em jogo as possibilidades de uns

permanecerem e de outros terem que desaparecer, ou ficarem ocultos, ou se contentarem com espaços ilhados de sobrevivência. Assim, a história não é, de fato, apenas o que aconteceu, mas, também, o conjunto daquilo que poderia ter acontecido.

As rememorações de *Infância em Berlim* atuam no sentido da reconstituição da totalidade do sujeito. Promovem a interligação, no sujeito adulto, dos seus momentos presentes e passados, através de fragmentos de memórias, em cujo interior costuram-se momentos presentes e passados, produzindo a superação de uma consciência fragmentária. O adulto busca, em passagens da infância, elementos para a reconstrução de sentidos de sua vida, tornando-a mais plena nesse processo, recuperando a possibilidade de desenrolar narrativas de si, narrativas que ressignificam o conceito de biografia como visão centrada em si mesmo e que também alcançam outros sujeitos, compondo-se, também, como narrativas coletivas sob a ótica de um sujeito. Um trabalho que, ao trazer a multiplicidade de significações presentes nas diversas cenas ou situações rememoradas, rompe com a unidimensionalidade de explicação do mundo.

Na aproximação com esse exercício de rememoração constituído por *Infância em Berlim*, a relação com o passado é fundamental para a produção da experiência vivida. Porém, a rememoração não implica em trazer o passado de volta, nem recuperá-lo tal como foi. Isto seria uma impossibilidade. Referindo-se ao extraordinário trabalho de rememoração que também foi a obra de Proust *Em busca do tempo perdido*, Benjamin comenta que este escritor “não descreveu em sua obra uma vida como ela de fato foi, e sim, uma vida lembrada por quem a viveu”.¹⁰⁰ E mais adiante, completa seu pensamento: “pois o importante, para o autor que rememora, não é o que ele viveu, mas o tecido de sua rememoração, o trabalho de Penélope da reminiscência. Ou seria preferível falar do trabalho de Penélope do esquecimento?” O tema da relação entre memória e esquecimento aparece com força aqui. A produção sistemática de esquecimentos, de silenciamentos, de desvalorizações há que ser enfrentada. “Cada manhã, ao acordarmos, em geral fracos e apenas semiconscientes, seguramos em nossas mãos apenas algumas franjas da tapeçaria da existência vivida, tal como o esquecimento a teceu para nós”.¹⁰¹ Torna-se necessário o resgate do esquecimento. Em Bergson, as lembranças esquecidas podem aparecer através da consciência. “No espaço do sonho, poesia, evocação e devaneio eclodem imagens-lembranças. O sonho permite que o passado oculto, cerceado pela ação presente, aflore pela porta da consciência”,

¹⁰⁰ BENJAMIN, W. “A imagem de Proust”. In: BENJAMIN, 1985, op.cit., p.37.

¹⁰¹ BENJAMIN, 1985, op.cit., p.37.

esclarece Silvia Borelli.¹⁰² Diferentemente de Bergson, a memória para Benjamin não se reduz à dimensão da consciência – ainda que para o primeiro autor existam indícios de que se pode visualizar a memória para além da dimensão voluntária. Na rememoração benjaminiana opera-se a articulação entre memória voluntária e memória involuntária. Pelo entrelaçamento entre estas duas formas de memória abre-se a possibilidade do sujeito entrar em contato com os cacos de sua história, com o esquecido, com o recalcado, numa reelaboração de sentidos para o seu presente. Através da memória involuntária, o indivíduo pode se apossar de sua própria experiência. Neste sentido,

resgata sua história perdida, restaura dimensões contidas desde a origem, sendo capaz de reorganizar os ‘cacos’ de sua trajetória individual. E concomitantemente a este processo, o passado individual retorna repleto de elementos da história coletiva. Para Benjamin, portanto, onde existe experiência restaurada, existe a conjunção inevitável entre passado individual e referenciais coletivos.¹⁰³

O ato de rememoração apresenta-se, portanto, como afirmação “da própria singularidade” da pessoa que rememora, singularidade esta “constituída na relação muitas vezes conflituosa, com ‘outras’ pessoas”, como ressalta Maria Carolina Galzerani,¹⁰⁴ permitindo “o reconhecimento de que a (re)constituição temporal de sua vida só adquire sentido na articulação com uma memória coletiva”.

Em Benjamin não há, pois, a temporalidade linear, contínua, de Bergson. Pensa a rememoração como um entrecruzamento de tempos e espaços distintos. A temporalidade benjaminiana comporta descontinuidades, rupturas. No entrecruzamento de temporalidades diferentes emerge a possibilidade de ressignificação, de surgimento do novo, o novo que aparece no debruçar-se reflexivo e sensível sobre esse cruzamento de tempos.

Benjamin, em seu combate ao historicismo, rechaça a concepção de tempo “vazio e homogêneo” e, portanto, a visão de progresso, fundamentada nesta concepção. Através da rememoração, busca romper com essa concepção de tempo linear. A articulação entre presente e passado, constitutiva do ato de rememoração, explicita a artificialidade do tempo do historicismo. É necessário um olhar atento ao passado, para que se reconheça seus acenos para o presente. O

¹⁰² BORELLI, Silvia Helena Simões. Memória e temporalidade: diálogo entre Walter Benjamin e Henri Bérson. In: **Margem**. Faculdade de Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. N.1, mar.1992. SP: EDUC, 1992, p.88.

¹⁰³ BORELLI, op. cit., p.90.

¹⁰⁴ GALZERANI, M. Carolina Bovério. Memória, história e (re)invenção educacional: uma tessitura coletiva na escola pública. In: MENEZES, M.C.(org.) **Educação, memória, história: possibilidades, leituras**. Campinas, SP: Mercado das Letras, 2004, p.294-295.

acolhimento destes acenos, sempre na relação com as questões suscitadas pelo presente, possibilitaria a emergência do “novo”, a emergência de uma experiência histórica transformadora. Benjamin recusa fortemente a idéia do “novo” como negação absoluta das vinculações entre presente e passado. Sugere, então, que se experimente o presente como um estado de “vigília”, um momento de “despertar”.

Assim, podemos compreender que

rememorar não significa para Benjamin um devaneio ou uma evasão em direção a um passado, do qual o sujeito não quer mais emergir. Rememorar é partir de indagações presentes, para trazer o passado vivido como opção de busca atenciosa, em relação aos rumos a serem construídos no presente e no futuro. Não se trata apenas de não esquecer o passado, mas de agir sobre o presente.¹⁰⁵

Retornamos, então, à indagação feita anteriormente, ou seja, que sentidos haveria em trazer, para o nosso presente, memórias relativas ao tempo em que os bondes percorriam as ruas da cidade?

Nos diversos fragmentos de memória recolhidos, observamos um tom afetivo irrompendo nas falas e registros, evidenciando a dimensão sensível da memória. Não reconstituem a totalidade do cotidiano a que se referem, mas oferecem indícios de práticas culturais significativas que se desenvolveram em torno da presença do bonde. Sugerem relações diversas entre passado e presente. Trazem um passado em lacunas e, de alguma forma, expõem as lacunas do presente.

Através do caráter seletivo da memória, lembramos do que mais nos tocou, do que mais nos sensibilizou. Na descontinuidade das lembranças, significações afetivas emergem do passado e se instalam no presente. Essa reatualização do passado, ressaltada pela historiadora Jacy Seixas, torna possível uma reconfiguração do presente. O ato de lembrar encerra uma intenção, consciente ou não, de agir, na discussão de Bergson. A rememoração benjaminiana, no entrelaçamento dos tempos do presente e do passado, também implica um retrabalhamento do presente, uma busca atenta de caminhos outros a serem percorridos no presente e, portanto, no futuro.

Memórias individuais, permeadas de um certo saudosismo e romantismo acerca do *tempo dos bondes* em Campinas, constituem-se, também, numa certa forma de memória coletiva sobre este tempo. Uma memória que convive, muitas vezes, de forma tensa, com outras formas de memórias e, dentre estas, uma memória coletiva que se impôs sobre esse tempo: uma memória

produzida, sobretudo, com a colaboração da imprensa local e que, na reprodução continuada, ao longo do tempo, das concepções de progresso e de moderno vigentes, expressando relações e práticas de poder dominantes, produziram uma memória social, coletiva, portadora de “paradigmas” para se pensar o bonde e a necessidade de sua exclusão. Uma memória que encara essa questão como pertencente, definitivamente, a um passado que não volta mais. Todavia, cruzamentos entre essas várias formas de memória permitem entrever desejos, aspirações tímidas, de que algo volte a ter perspectiva de existência novamente.

Referir-se à nostalgia em torno do bonde, talvez, seja referir-se às inquietações, angústias da vida urbana contemporânea, em contraposição a um passado que se torna mítico, atemporal, permeado por possibilidades mais plenas de relações intersubjetivas, e de relações outras com o viver e estar na cidade. Mas, talvez, estes aspectos míticos, românticos¹⁰⁶ do passado, também possam ser vistos como crítica, como denúncia do que não satisfaz no presente urbano. Neste sentimento de nostalgia, importa tentar perceber sugestões de futuro contidas neste passado fragmentário, ou seja, sugestões de possíveis continuidades do presente. Sugestões que não se restrinjam – é necessário frisar - a determinadas parcelas mais privilegiadas da população, mas que tenham como horizonte construir uma perspectiva mais coletiva de transformação das vivências urbanas. Tentar perceber o que há de desejos contidos, reprimidos, o que há de valores desejados e não concretizados.

Num tempo, que é o nosso, marcado por segregações espaciais, pela violência nas relações sociais no espaço da cidade, pela exacerbação de relações individualistas, pelo esgarçamento das noções de público e de coletivo, talvez seja importante um gesto deliberado de busca de rememoração de outros momentos, como o do assim chamado tempo dos bondes. Uma rememoração que contribua para desmontar a naturalização, a banalização desta compartimentação social em que se vive, que permita que se confrontem a nossa temporalidade com outras temporalidades, para que desse confronto surja a possibilidade de um novo tempo. Não se trata de recusar totalmente o nosso tempo, nem de buscar a adesão a um outro tempo passado, mas buscar o novo através do confronto, do choque de temporalidades, um choque buscado por um gesto de reflexão que abrigue o sensível, a criatividade, a imaginação.

Para onde, então, o bonde nos leva?

¹⁰⁵ GALZERANI, 2004, op.cit., p.295.

¹⁰⁶ Ver LÓWY, M.**Revolta e melancolia: o romantismo na contramão da modernidade**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1995.

Para além dos trajetos concretos da cidade, cujos rastros já foram apagados, pode nos levar a outros caminhos que insinuem outras possibilidades de se estar-na-cidade. Trajetos alternativos que devem ser pensados *na relação com* o avanço desta modernidade tardia¹⁰⁷ no mundo urbano contemporâneo, de que a vida urbana da cidade de Campinas também está impregnada.

No movimento impulsionado pela imbricação de memórias no tempo-espaço presente, a figura do bonde deixa de ser aquele objeto historicamente constituído, concreto, para transformar-se num objeto alegórico de possibilidades perdidas de se viver no espaço urbano.

¹⁰⁷ Ver GIDDENS, A. **Modernidade e Identidade**. RJ: Zahar, 2002.

EPÍLOGO?



I

A partir de memórias esparsas e difusas, encontradas no presente – situadas desde o final do século XIX até a contemporaneidade - carregadas, em sua maior parte, de nostalgia e romantismo, procurei problematizar as relações entre presente e passados contidas nestas memórias. O bonde foi percebido como um artefato culturalmente significativo, expressando, em sua movimentação pela cidade e nas relações diversas com seus habitantes ao longo do tempo, traços significativos do avanço da modernidade.

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. Não houve, de modo algum, a intenção de 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.

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 do 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. Atitudes que reforçam a tendência de isolamento do sujeito moderno, menos disponível para trocas e intercâmbio de experiências.

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. “Era uma alegria andar de bonde, uma diversão”. Talvez possamos ver algumas expectativas, desejos embutidos na figura do bonde rememorado; 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 utopia, 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, asfixiante, 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 expressões do tipo “os tempos agora são outros”, “o mundo precisa caminhar para a frente”, 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.

II

A cidade e seus diferentes equipamentos, os ritmos urbanos, a dinâmica das relações sociais, educam os sentidos. 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.

E na Escola, sobretudo, há um campo aberto de possibilidades para a construção do conhecimento histórico, de uma história que dialogue com diferentes temporalidades. E, mais especificamente, no contexto histórico-educacional, no contexto dos processos de ensino-aprendizagem, acredito ser necessário ir além da concepção, também adequada, de se precisar partir do que o aluno pensa ou já sabe a respeito de certo tema. Penso ser necessário ir além destas dimensões mais racionais dos processos de ensino-aprendizagem e atentar para uma dimensão muito mais ampla desse lugar social em que se situa o aluno. Processos de ensino-

aprendizagem tenderiam a ser melhor sucedidos se conseguirem dialogar, de forma mais ampla e profunda, com o universo sensível dos alunos. Não seria apenas com estratégias atualizadas, que incorporem novidades tecnológicas, que se ganharia a adesão dos alunos a um processo efetivo de produção de conhecimento. Mais do que técnicas e procedimentos eficientes de ensino-aprendizagem, a Escola necessita de um novo olhar, se quiser trilhar caminhos de ações mais transformadoras.

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.

III

Benjamin se pergunta, nos anos 1930, no belo ensaio *Experiência e Pobreza*: “Qual o valor de todo o nosso patrimônio cultural se a experiência não mais o vincula a nós?” E em seguida: “É preferível confessar que essa pobreza de experiência não é mais privada, mas de toda a humanidade. Surge, assim, uma nova barbárie”.¹

A barbárie como imagem da pobreza da experiência humana no capitalismo contemporâneo apresenta, entre seus matizes, a negação do valor das experiências acumuladas, e portanto, das memórias. Enveredar pelos campos mal definidos das memórias e procurar compreender melhor as diversas articulações possíveis entre memórias e modernidades talvez seja o início de uma das brechas para a busca de superação das barbáries.

Benjamin escreve nos anos 30 sob o impacto das catástrofes de seu tempo. Na modernidade mais tardia em que vivemos, infelizmente, ainda estamos rodeados de catástrofes de toda sorte. Continuamos a viver processos de esfacelamento das experiências do sujeito, processos de produção incessante de ruínas e de fantasmagorias. Continuamos a ser pressionados por poderosas forças externas em nosso espaço urbano e, talvez, infelizmente com mais razões, a

¹ BENJAMIN, 1985, op. cit., p.115.

nos sentirmos acuados, a necessitarmos estar sempre na defensiva, a necessitarmos de um olhar mais armado, a nos isolarmos.

Neste processo de longa duração que é a experiência da modernidade, assistimos e participamos de várias formas de desenraizamentos, de perda de identidades plurais. Situações que vão sendo repostas. Ora, se há um movimento contínuo/descontínuo de reposição de “perdas”, há que se apontar, também, para possibilidades de quebra, de ruptura em relação a tais perdas. Possibilidades que se inscreveriam nas condutas, posturas em relação aos espaços públicos urbanos, posturas relativas a como pensar e agir diante de um determinado patrimônio cultural e relativas à compreensão da historicidade que interfere nas educações das sensibilidades, entre elas o espaço da Escola.

Questões de perda de identidade, dos múltiplos desenraizamentos, relacionadas ao que se chamou de aceleração da história, ao chamado processo de globalização contemporânea, à produção e reprodução incessante de novidades, ao apagamento de vestígios do passado, passaram a ser problematizadas num presente contemporâneo que se autoproclamou eterno. Estas questões estão subjacentes a um desejo de memória, que surgiu nas últimas décadas do século XX, a uma emergência da noção de memória, como bem colocou Henri Rousso.² Nesse recente “frenesi de memória”, despontou a preocupação com a conservação do passado, com o dever de memória, com a necessidade de preservação e cuidados com o patrimônio cultural, possivelmente, como formas de contraposição aos efeitos desintegradores da aceleração e da rapidez contemporânea.

Em que pese a importância destas tendências, torna-se necessário evitar o risco de se cair na valorização do passado enquanto apenas passado, na musealização (fantasmagórica, igualmente desenraizada) de que fala Huyssen.³ Talvez faça sentido entender a questão da importância da memória em nosso mundo urbano contemporâneo como a possibilidade de buscar caminhos de rememoração, entendida como o gesto que possibilita imagens do passado entrarem em relação, em confronto, em choque com as imagens do presente. Gesto de rememoração que permita o entrecruzamento de temporalidades diferentes no que elas contenham de potencial de emancipação, de criação do novo.

² ROUSSO, H. Réflexions sur l'émergence de la notion de mémoire. In : Verlhac, M.(org.) **Histoire et Mémoire**. Centre de Documentation Pédagogique de l'Académie de Grenoble.

³ HUYSEN, Andréas - **Seduzidos pela memória: arquitetura, monumentos, mídia**. RJ: Aeroplano, 2000.

IV

Na descontinuidade das vivências contemporâneas, situações aparentemente desconexas deixam-se entrever. Entretanto, correspondências sutis podem ser apreendidas. Acompanhemos, então, alguns fragmentos recolhidos de cenas contemporâneas.

. O escritor norte-americano Jonathan Franzen, considerado sucesso de público e de crítica no campo da ficção norte-americana contemporânea, em entrevista ao caderno *Mais!* do jornal *Folha de São Paulo*, em maio de 2003, tece comentários sobre seu livro de ensaios *Como estar só*. Refere-se, entre outros temas abordados, a uma marginalização que atingiria de modo “fulminante”, em nossa época, a quem se negue a participar dos rituais da cultura de massa, levando as pessoas a se sentirem ilhadas, desconectadas do mundo da moda, das notícias, da música, dos esportes, etc. Acredita apenas ser possível encontrar uma identidade nas margens do campo da cultura de massas. Quando lê um bom livro, diz sentir-se próximo de outras pessoas que devem sentir e ver o mundo de maneira parecida com a sua. “O fato de hoje em dia a leitura estar ameaçada pela cultura de massa me faz indagar se verdadeiramente levamos uma vida que podemos chamar de nossa. Trata-se de ser indivíduos com identidade própria, com uma história que é nossa, e não uma história produzida de fora”. Um dos ensaios do livro, conforme relata, é sobre o que aconteceu com seu pai, que morreu vítima do mal de Alzheimer. O tema central deste ensaio não seria a solidão, mas uma reflexão “sobre o que significa ser um indivíduo que se vê gradualmente despojado de sua própria história”, que deixa de ser capaz de contar sua própria história. O escritor conclui, então, que “em boa medida, viver consiste em construir narrativas que dão sentido ao que acontece. O processo de ver meu pai desaparecer foi o que me permitiu tomar plena consciência de que todos somos as histórias que somos capazes de contar e de encarnar”.⁴

. A psicanalista Miriam Chnaiderman, em fevereiro de 2004, comenta que em nosso mundo a rua foi deixando de ser espaço público, espaço de encontro com o outro. “Tememos assalto, a violência, os seqüestros. É um dado de nosso cotidiano, de uma sociedade movida pelo nosso empobrecimento, que se fez gritante nos últimos anos”. E mais adiante, aponta com uma dose de ironia: “Agora, em São Paulo, a burguesia pode ficar exultante – vai poder esquecer a

⁴ Entrevista publicada no caderno *Mais!* do jornal *Folha de São Paulo* em 04/05/2003.

miséria e a diferença: estão colocando grades e pedregulhos em lugares onde moradores de rua costumam ficar. (...) Mais um paliativo que só faz tornar a paisagem urbana mais palatável para aqueles que, supostamente, sabem o que é o ‘viver bem’”.⁵

. Com sua retirada de circulação na década de 1960, os bondes foram expulsos do terreno da história urbana de Campinas e de inúmeras outras cidades brasileiras. Transformados em ruínas, viraram objeto de museu ou objeto de diversão turística nas manhãs de domingo de um parque, como do Parque Portugal, em Campinas.

. “A cidade não para de fazer obras para evitar congestionamentos, mas o trânsito está cada vez pior”, comenta Gilberto Dimenstein em sua coluna semanal na *Folha de São Paulo*. “A destruição das cidades a favor dos automóveis é apenas mais uma faceta do apartheid social, exatamente a mesma raiz da má distribuição de renda.

Uma das idéias mais cretinas de que se tem notícia na história da cidade de São Paulo ocorreu no final da década de 1960, produzida pela aliança do apartheid social com a burrice técnica – e estamos pagando por ela até hoje. Naqueles tempos, a cidade tinha 690.315 automóveis, e um grupo de autoridades municipais, apoiadas pela maioria dos políticos e sem enfrentar reação da sociedade, tirou os bondes de circulação. Em vez de o espaço dos trilhos ser aproveitado para transporte público, permitiu-se a invasão dos automóveis”.⁶

. No bairro do Taquaral, no Parque Portugal, em Campinas, desde 1972, quatro bondes são utilizados numa linha turística. Aos finais de semana e feriados, quem for passear naquele local, pode dar uma volta de bonde pelo extenso parque. A cidade de Santos, em São Paulo, também mantém um turismo histórico no antigo centro, através de uma linha de bondes.

. Manoel Joaquim, que durante trinta anos trabalhou na conservação das linhas de bonde de Campinas, construiu um bonde em miniatura para as gerações futuras, com todos os detalhes, e medindo 1,15m de comprimento por 0,60m de largura e 0,80m de altura.⁷

⁵ CHNAIDERMAN, M. Rua: espaço de diversidade e criação. In: Jornal Folha de São Paulo, 07/02/2004, p.3.

⁶ DIMENSTEIN, G. O futuro de uma cidade está escrito nas calçadas. In: Jornal Folha de São Paulo, 11/01/2004, Caderno C, p.8.

⁷ Jornal Correio Popular de Campinas, 05/05/2003.

. O escritor e poeta Ferreira Gullar, desenhando a imagem do “caos urbano,” através do que observa nas ruas do Rio de Janeiro, descreve:

“Na avenida Nossa Senhora de Copacabana, o atropelo de ônibus e automóveis, vans e caminhões, que disputam freneticamente cada palmo da rua. A poluição sonora alcança níveis insuportáveis quando uma ambulância liga no máximo sua sirene ensurdecadora. Ondas negras de fumaça emanam dos motores que queimam óleo diesel e rugem. Os transeuntes respiram o ar pesado da avenida que lhes queima os pulmões. Um ciclista que desliza em alta velocidade numa das calçadas entupidas de gente choca-se contra uma senhora numa cadeira de rodas e cai sobre a banca de um camelô que vende CD pirata. Um cego, sentado à porta de um edifício, estende a mão aos que passam, fingindo não vê-lo. (...) Pouco adiante, pivetes, sentados na escada de um edifício, fumam maconha e riem. Uma senhora, que leva um menino pela mão, muda de calçada, com medo”.⁸

. Em geral, circunscritos a parques e museus, relegados, esquecidos, a presença dos bondes, no entanto, também é lembrança, é memória. Sua corporeidade nestes espaços restritos traz, impressos, vestígios de memória, de pensamentos, sentimentos, de experiências anteriores.

. Por ocasião do aniversário da cidade de São Paulo, em janeiro de 2006, o professor de filosofia da USP, Vladimir Safatle, discute o presente que a cidade poderia ter recebido na comemoração de seu aniversário:

“Na verdade, o presente que São Paulo merece é sua perda. Ou seja, perda das imagens que compõem nosso imaginário urbano, assim como a ideologia que procura justificar os impasses com os quais deparamos todos os dias. Pois fazer a autocrítica de São Paulo não deve ser visto como um exercício de masoquismo social, mas de um amor que sabe usar a força da recusa.

Talvez seja esta uma das maneiras de lembrarmos como nossos sonhos de progresso podem, muitas vezes, produzir monstros; principalmente, quando tais sonhos são capitaneados por uma elite socioeconômica que prefere viver em uma “outra” cidade – esta que é composta por bairros murados, condomínios fechados, shopping-bunkers e helicópteros. O que São Paulo

⁸ GULLAR, F. Caos urbano. In: Jornal Folha de São Paulo, 26/02/2006. Caderno E, p.8

precisa é, afinal, de um conceito novo de progresso, conceito que só poderá ser realizado por outros atores sociais”.⁹

Identidade, inclusão/exclusão social, vida urbana saudável, solidão, faculdade de recordar, aceleração do tempo, individualismo, vivências urbanas, segregação espacial, violência, medo das ruas, são temas, dentre outros, da contemporaneidade, emergem dos fragmentos acima. Não haveriam correspondências implícitas entre essas situações aparentemente díspares? Parece haver uma possível narrativa oculta, invisível, subjacente a todas essas situações desconexas, disponível para ser captada ou não.

Com a compressão do tempo no ritmo cada vez mais veloz da modernidade contemporânea mais tardia, predominaria a memória-hábito a que se referia Bergson. O sujeito urbano atarefado, cada vez mais apressado, não tem tempo de se recordar, de rememorar. Gestos mais automatizados e massificados não encontram tempo para narrar ou ouvir uma narrativa. Narrar e lembrar, como também criar, requerem tempo. Requerem sentidos disponíveis para essa espécie de tessitura. Requerem sensibilidades para conectar fios de histórias que estejam disponíveis para serem apreendidas ou recriadas.

Como bem nos coloca Jeanne-Marie Gagnebin, em sua abordagem de *O Narrador* de Walter Benjamin, das ruínas das narrativas, produzidas pelo ritmo incessante da modernidade, é possível entrever brechas para construir e criar outras. Ao constatar o fim da narração tradicional, é esboçada a idéia de “uma narração nas ruínas da narrativa, uma transmissão entre os cacos de uma tradição em migalhas”. O narrador, como o historiador, se encontrariam na figura do trapeiro, do catador de sucata, que recolhe os cacos, os restos das grandes cidades modernas. Devem apanhar “tudo aquilo que é deixado de lado como algo que não tem significação, algo que parece não ter importância nem sentido, algo com que a história oficial não sabe o que fazer”.¹⁰

E então, se os bondes também têm um poder de suscitar narrativas, que outros fios de histórias poderiam ser apreendidos e desenrolados diante de sua visão? Como continuar essa narrativa?

⁹ SAFATLE, V. Perder São Paulo. In: Jornal Folha de São Paulo, 29/01/2006, caderno *Mais!*.

¹⁰ GAGNEBIN, op.cit., p.53-54.

BIBLIOGRAFIA

▪ **FONTES**

Jornais

A Tribuna [Campinas]

Correio Popular [Campinas] – momentos diversos

Diário de Campinas [Campinas] – em esp. 1878-1879

Diário do Povo [Campinas] – em esp. 1912, e diversos outros momentos

Gazeta de Campinas [Campinas] – em esp. 1878-1879

O Bond [Santos] – 1895

O Bond [Rio de Janeiro] – 1881e 1882

O Estado de São Paulo [São Paulo] – momentos diversos

Bibliotheca dos Bonds - [Rio de Janeiro] - 1876

Almanaques

Almanach Popular de Campinas para o Anno de 1878. Org. José Hypólito da Silva. Campinas: Typografia da Gazeta de Campinas.

Almanach Popular de Campinas para o Anno de 1879. Org. José Hypólito da Silva e Carlos Ferreira. Campinas: Typografia da Gazeta de Campinas.

Almanach A Cidade de Campinas em 1900. Org. Leopoldo Amaral. Campinas: Typografia a vapor da Casa do Livro Azul, 1899.

Almanach A Cidade de Campinas em 1901. Org. Leopoldo Amaral. Campinas: Typografia a vapor da Casa do Livro Azul, 1900.

Almanach A Cidade de Campinas em 1908. Org. José M. Ladeira e Benedicto Otávio. Campinas: Typografia e Stereotypia da Casa Mascotte, 1907.

Almanach Histórico e Estatístico de Campinas de 1912. Org. Benedito Otávio e Vicente Melillo. Campinas: Typografia da Casa Mascotte, 1911.

Almanach Histórico e Estatístico de Campinas de 1914. Org. Benedito Otávio e Vicente Melillo. Campinas: Typografia da Casa Mascotte, 1914.

▪ **ARQUIVOS E ACERVOS**

Centro de Memória da UNICAMP (CMU)

Arquivo Edgard Leuenroth – UNICAMP (AEL)

Centro de Ciências Letras e Artes (CCLA) – Campinas

Museu da Imagem do Som (MIS) – Campinas

Arquivo do jornal Correio Popular e Diário do Povo – Campinas

BIBLIOGRAFIA

- AMERICANO, Jorge. **São Paulo Naquele Tempo (1895-1915)**. 2ª ed. São Paulo: Caminho Editorial/Narrativa Um/Carbono 14, 2004.
- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. “Projetos e obras do Engenheiro Saturnino de Brito para Campinas em fins do século XIX”. In: **Revista Oculum**, Campinas: FAU/PUCCAMP, 2002.
- ANDRADE, Oswald. **Um homem sem profissão sob as ordens de mamãe-memórias e confissões**. São Paulo: Civilização Brasileira, 1978.
- ARRUDA, Maria Arminda N. **Metrópole e Cultura – São Paulo no meio século XX**. Bauru: EDUSC, 2001.
- ASSIS, Machado. **Crônicas Escolhidas**. Org. por Fernando Paixão. São Paulo: Ática: Folha de São Paulo, 1994.
- BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. **Campinas: o despontar da modernidade**. Campinas: Área de Publicações Centro de Memória/UNICAMP, 1996.
- BAENINGER, Rosana. **Espaço e tempo em Campinas: migrantes e a expansão do polo industrial paulista**. Campinas: Área de Publicações/ Centro de Memória da UNICAMP, 1996.
- BAKHTIN, M. **Estética da criação verbal**. SP: Martins Fontes, 1992.
- _____. **A Cultura popular na Idade Média e no Renascimento: o contexto de François Rabelais**. RJ: Rocco, 1988.
- BARRETO, Paulo. **O caracol e o caramujo: artista & cia. na cidade**. Dissertação de Mestrado, IFCH, História, UNICAMP, 1994.
- BASSANI, Jorge. **As linguagens artísticas e a cidade: cultura urbana do século XX**. São Paulo: FormArte, 2003.
- BENJAMIN, Walter. **Obras Escolhidas I. Magia e técnica. Arte e política**. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- _____. **Obras Escolhidas II. Rua de mão única**. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- _____. **Obras Escolhidas III. Charles Baudelaire, um lírico no auge do capitalismo**. São Paulo: Brasiliense, 1989.

- BERGSON, Henri. **Matéria e Memória. Ensaio sobre a relação do corpo com o espírito.** São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade.** São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BICALHO, Marcos Pimentel. **Trilhos e linhas: história do transporte coletivo em Campinas.** Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas. EMDEC, 2004.
- BOLLI, Willi. **Fisiognomia da Metrópole Moderna: Representação da História em Walter Benjamin.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.
- BORELLI, Silvia Helena Simões. Memória e temporalidade: diálogo entre Walter Benjamin e Henri Bergson. In: **Margem.** Faculdade de Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. N.1, mar.1992. SP: EDUC, 1992
- BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade – lembranças de velhos.** São Paulo: T.A. Queiroz, 1979.
- _____. **O tempo vivo da memória: ensaios de psicologia social.** SP: Ateliê Editorial, 2003.
- BRESCIANI, Maria Stella Martins. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza.** São Paulo: Brasiliense, 1982. Coleção Tudo é História, v. 52.
- _____. “Metrópoles: as faces do monstro urbano (as cidades do século XIX)”. IN **Revista Brasileira de História.** SP:ANPUH, v.5, n.8/9, 1985.
- _____. (org). **Imagens da cidade: séculos XIX e XX.** São Paulo: ANPUH/SP, Marco Zero, FAPESP, 1993.
- _____. A cidade e a história. Texto apresentado no Seminário “Cidade: urbanismo, patrimônio e cidadania.”
- _____. e NAXARA, Márcia (org.). **Memória e res)sentimento: indagações sobre uma questão sensível.** Campinas, São Paulo: Editora da UNICAMP, 2001.
- BRITTO, J. “O problema da falta de água em Campinas”. In jornal **Diário do Povo**, s.d.
- _____. “Campinas, essa princesa...”, s.d. [Fundo Jolumá Brito, do Centro de Memória da UNICAMP]
- _____. “Aprendendo inglês” in **Jornal Diário do Povo**, Campinas, s/d. [Fundo Jolumá Brito, do Centro de Memória da UNICAMP]

_____. “Os sonhos tangíveis” in **Jornal Diário do Povo**, Campinas, s/d. [Fundo Jolumá Brito, do Centro de Memória da UNICAMP]

BURKE, Peter (org.). **A Escrita da história: novas perspectivas**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1992

CAMPOS, C.M., SIMÕES JR., J.G. (orgs.). **Palacete Santa Helena: um pioneiro da modernidade em São Paulo**. SP: Senac/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.

CANO, Wilson –“Base e superestrutura em São Paulo: 1886-1929”. IN: DE LORENZO, Helena C.; COSTA, Wilma P. (orgs.) **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. São Paulo: UNESP, 1997.

CAPELATO, Maria Helena. Imprensa na República: uma instituição pública e privada. In: Silva, Fernando Teixeira da et al. (org.) **República, Liberalismo, Cidadania**. Piracicaba: UNIMEP, 2003.

CARPINTERO, A.C. **Momento de ruptura: as transformações no centro de Campinas na década dos cinquenta**. Campinas: Área de Publicações/CMU/UNICAMP, 1996.

CARVALHO, José Murilo de. **A formação das almas: o imaginário da República no Brasil**. SP: Companhia das Letras, 1995.

CARVALHO, Rogério Lopes Pinheiro. **Ritmos e impressões: modernidade e cosmopolitismo em São Paulo: 1899-1920**. SP, FFLCH, dissertação de mestrado em História Social, USP, 2003.

CASTRO, F. **A farsa, os farsantes e os predadores: estrutura jurídico-política do Estado burguês e a política de transporte coletivo urbano em Campinas: 1878/1999**. Campinas: IFCH/UNICAMP, Dissertação de Mestrado, 2000.

CASTRO, Moacyr. “O truque”. In: **Jornal Correio Popular**, Campinas, 16/01/2001, caderno Cidades, p.2, Seção Bate-Papo.

CASTRO MENDES, José de. **Efemérides Campineiras**. Campinas: Gráfica Palmeiras, 1963.

_____. “Companhia Campineira de Iluminação a Gás: dados históricos publicados no Almanaque de Campinas para 1901”. In: **Jornal Correio Popular**, Campinas, 28/11/1968.

_____. “A iluminação elétrica”. In: **Jornal Correio Popular**. Campinas, 28/11/1968.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1999.

CHARTIER, Roger. **A História cultural: entre práticas e representações**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1990.

CHESNEAUX, Jean . **Modernidade-mundo: brave modern world**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Editora Vozes, 1995.

CITRON, Suzanne. **Ensinar a história hoje – a memória perdida e reencontrada**. Lisboa: Livros Horizonte, 1990.

COSTA, Ângela Marques da. **1890 – 1914: no tempo das certezas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. (Virando Séculos)

COSTA, Eduardo A. **Análise das rupturas urbanas da cidade de Campinas através das imagens de Aristides Pedro da Silva**. Campinas, IFCH/Arquitetura/Unicamp, Relatório final das atividades de iniciação científica, julho de 2003, PIBIC/CNPQ.

COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república: momentos decisivos**. SP: Brasiliense, 1994.

COSTA, Wilma P. (org.). **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. São Paulo: UNESP, 1997.

D’ALESSIO, M.M. Memória: leituras de M. Halbwachs e P.Nora. In: **Revista Brasileira de História**..São Paulo: ANPUH/Marco Zero, vol.13, n.25/26, set.1992/ago.1993.

_____. “Intervenções da memória na historiografia: identidades, subjetividades, fragmentos, poderes”. In: **Projeto História**, n.17. São Paulo, 1998, p.269-280.

DARNTON, R. **O grande massacre de gatos e outros episódios da história cultural francesa**. RJ: Graal, 1986.

_____. **O beijo de Lamourette: mídia, cultura e revolução**. SP: Companhia das Letras, 1990.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DE LORENZO, Helena C.; COSTA, Wilma P. (orgs.). **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. São Paulo: UNESP, 1997.

FARDIN, Sonia . “Revelações do imaginário urbano; iconografia campineira no final do

século XIX”.IN: **Revista Oculum Ensaio**s. Revista de arquitetura e urbanismo. Campinas: PUC-Campinas, 2002, p.58-77.

FARIA, Ana Lúcia; DEMARTINI, Zeila; PRADO, Patrícia (orgs.). **Por uma cultura da infância**. Campinas, SP: Autores Associados, 2002.

FERREIRA, Rui Martins. “E foi-se o último bonde”. In: **Jornal Diário do Povo**, Campinas, 27/10/1973.

FERREIRA,A.C.; LUCA,T.R.(orgs.).**Encontros com a História: percursos históricos e historiográficos**. São Paulo:UNESP, 1999.

FOOT -HARDMAN, Francisco. **Morte e progresso: cultura brasileira como apagamento de rastros**. São Paulo: Fundação Editora UNESP, 1998.

_____. **Trem-fantasma – modernidade na selva**. São Paulo: Companhia das Letras, 1991 [2ª edição revisada e ampliada, 2005].

FORTAREL, Fernando. “Histórias de bondes”. 1968. In: STIEL, W. **História do Transporte Urbano no Brasil: bondes e trólebus**. SP: Pini; Brasília; EBTU, 1984.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Organização e tradução de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

_____. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Petrópolis:Vozes, 1987, 14ªed.

_____. **As palavras e as coisas: uma arqueologia das ciências humanas**. São Paulo: Martins Fontes, 1999. (Coleção Trópicos), 8ª edição.

FREHSE, Fraya . **O Tempo das Ruas na São Paulo de Fins do Império**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho. **Homens livres na ordem escravocrata**. SP: Ática, 1976.

GAGNEBIN, Jeanne Marie. **Walter Benjamin: os cacos da história**. São Paulo: Brasiliense, 1993. 2ª edição.

_____. **Sete aulas sobre Linguagem, Memória e História**. Rio de Janeiro: Imago, 1997.

_____. **História e Narração em Walter Benjamin**.São Paulo: Perspectiva, 2004. 2ª edição.

- _____. **Lembrar escrever esquecer**. SP: Ed.34, 2006.
- GALZERANI, Maria Carolina Bovério. “Belas mentiras? A ideologia nos estudos sobre o livro didático”. IN: PINSKY, Jaime (org.), **O ensino de história e a criação do fato**. São Paulo: Contexto, 1991, (Coleção Repensando o Ensino), 3ª edição.
- _____. **O almanaque, a locomotiva da cidade moderna: Campinas, décadas de 1870 e 1880**. Tese de doutorado, IFCH, UNICAMP, 1998.
- _____. “A tessitura do conhecimento histórico e suas relações com a narrativa literária”. In: **Anais do IV Encontro Nacional de Pesquisadores do Ensino de História**. Ijuí (RS): Editora UNIJUÍ, p.649-660, 1999.
- _____. “Percepções culturais do mundo da escola: em busca da rememoração”. IN: **Anais do III Encontro Nacional de Pesquisadores do Ensino de História**. Campinas (SP): Gráfica da Faculdade de Educação – UNICAMP, p.99-108, 1999.
- _____. “José Roberto do Amaral Lapa: o decifrador dos signos historiográficos e educacionais nos labirintos da memória local”. In: VON SIMSON, O.R.M.(org.) **O garimpeiro dos cantos e antros de Campinas**. Campinas: CMU/IFCH, 2000, p.199-206.
- _____. “ Produzindo memórias e ‘peripécias’: um projeto de formação continuada na escola pública”. In Anais Eletrônicos do I ENDIPE-FE (Encontros de Didática e Prática de Ensino da FE/Unicamp) Campinas, SP, FE/Unicamp, agosto 2000.
- _____. “A produção de saberes históricos: saberes locais & saberes globais”. IN: **Revista do Instituto Brasileiro de Edições Pedagógicas: Área do conhecimento - História**. Ano I, nº 3, p. 53-57, julho de 2001.
- _____. “Imagens entrecruzadas de infância e de produção de conhecimento histórico em Walter Benjamin”.IN FARIA; DEMARTINI; PRADO (orgs.) **Por uma cultura da infância**. Campinas, SP: Autores Associados, 2002.

_____. “Almanaques oitocentistas e a educação política dos sentidos”, in CD Textos completos do IV Congresso Luso-Brasileiro de História da Educação, UFRGS, PUCRS, UNISINOS: Ed. Unisinos, 2002.

_____. "Entretecendo a memória, a história e educação: produzindo saberes". In Anais Eletrônicos do IX ENDIPE, maio 2002, Goiânia, GO.

_____. “Memória, história e (re)invenção educacional: uma tessitura coletiva na escola pública”. In: MENEZES, M.C.(org.) **Educação, memória, história: possibilidades, leituras**. Campinas, SP: Mercado das Letras, 2004.

_____. “A escola pública como lócus da produção de memórias locais”. In Comunicações, v.2, org. do III Congresso Luso-brasileiro de História da Educação, Coimbra, Portugal, 2004.

_____. “Políticas públicas e ensino de história”. In: Dez anos de pesquisa em ensino de história, UEL, Londrina, 2005, p.157-162.

_____. **O almanaque, a locomotiva da cidade moderna: Campinas(SP), décadas de 1870 e 1880**. Campinas: ed.Unicamp, no prelo.

_____. “Memória, tempo e história: perspectivas teórico-metodológicas para a pesquisa em ensino de história”. In obra organizada por Lana Mara Siman, UFMG, decorrente do VII Encontro Nacional de Pesquisadores do Ensino de História, BH, MG, 2006, no prelo.

_____. “Uma nueva cultura para la formación de maestros: memorias, interdisciplinaridad y relación entre diferentes competencias” In Galzerani; Pardo; Lima(orgs.) **Uma nueva cultura para la formación de maestros: es posible?** E.Waer, Université de Sherbrooke, Canadá, no prelo.

_____. “O lugar das memórias na produção dos saberes escolares” In obra organizada por Holien Bezerra e Tânia de Lucca, ANPUH-SP, decorrente do XVIII Encontro Regional da ANPUH-SP, Assis, 2006, no prelo.

GASPAR, Antônio Francisco. **Os Bondes Elétricos de Sorocaba. Homenagem ao quadragésimo aniversário de sua inauguração – 1915-1955**. (Monografia) São Paulo: Cupolo Ltda, 1955.

GAY, Peter. **A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud: a educação dos**

- sentidos. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- _____. **A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud: a paixão terna.** São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- _____. **A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud: o cultivo do ódio.** São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- _____. **A experiência burguesa da Rainha Vitória a Freud: o coração desvelado.** São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade.** São Paulo: UNESP, 1991
- _____. **Modernidade e identidade.** RJ: Zahar, 2002.
- GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas e sinais: morfologia e história.** São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- GOMES, Eustáquio. “Modernidade e política”. In: **Resgate.** Revista de Cultura do Centro de Memória – UNICAMP, Campinas: Papirus, 1991 .
- _____. **Os rapazes d’A Onda e outros rapazes: modernismo, técnica e modernidade na província paulista, 1921-1925.** Campinas-SP:Pontes/UNICAMP,1992.
- GONÇALVES, C.D.; MARCONDES, M. “A Coleção fotográfica V-8.” In **Anais do Museu Paulista. História e Cultura Material.** Nova Série. Número 1, vol. 13, jan-jun 2005, Universidade de São Paulo, p. 253-269.
- GUIMARÃES, Alaor Malta. “Campinas - uma cidade em ascensão. Em quinto lugar no setor das construções, confrontando com as principais capitais de estados brasileiros”.In: **Jornal Correio Popular**, 08/04/1956.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva.** São Paulo: Centauro, 2004.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna.** SP: Ed.Loyola, 1993.
- HOBBSAWN, E. **A era das revoluções.** RJ: Paz e Terra, 1989.
- _____. **A era do capital.** RJ: Paz e Terra, 1978.
- HUNT, Lynn. **A nova história cultural.** SP: Martins Fontes, 1992.
- HUYSSSEN, Andréas. **Seduzidos pela Memória. – Arquitetura, monumentos, mídia.** Rio de Janeiro: Aeroplano, 2000.
- JANOVITCH, Paula Éster. **Preso por trocadilho: a imprensa de narrativa irreverente paulistana de 1900 a 1911.**Tese de doutorado: DH-USP, 2003.

- _____. “A comédia urbana paulistana: as transformações da cidade de São Paulo no início do século XX representadas através da linguagem caricata”.
- IN: **Anais do XVII Encontro Regional de História – O lugar da História**. ANPUH/SP-UNICAMP. Campinas, setembro de 2004. (Cd-rom.)
- KONDER, Leandro. **Walter Benjamin. O marxismo da melancolia**. RJ: Ed. Campus, 1988.
- KOSSOY, Boris. **Fotografia & História**. SP: Ateliê Editorial, 2001.
- KOTHE, Flávio R (org.). **Walter Benjamin**. São Paulo: Ática, 1985, 2ª ed.
- LAPA, José Roberto A. **A cidade: os cantos e os antros. Campinas – 1850-1900**. São Paulo: EDUSP, 1999.
- LE GOFF, Jacques. **A História Nova**. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- _____. **História e Memória**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1990, 4ª ed. (Coleção Repertórios).
- LOPES, Eliane Marta Teixeira; FARIA, Luciano Mendes Filhos; VEIGA, Cynthia Greive (orgs.). **500 anos de Educação no Brasil**. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.
- LOPES, Fátima Falleiros. **A cidade e a produção de conhecimentos histórico-educacionais: aproximações entre a Campinas moderna de José de Castro Mendes e a Barcelona “modelo”**. Tese de doutorado, Faculdade de Educação-UNICAMP, 2007.
- LOPES, Miriam Betina Paulina Oelsner. **Pequena história dos transportes públicos de São Paulo**. SP: Companhia Municipal dos Transportes Coletivos-CMTC, 1985..
- LÖWY, Michael. **Revolta e melancolia: o romantismo na contramão da modernidade** / Michael Löwy, Robert Sayre. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 1995.
- MAGRO, Omar Simões. “As Casuarinas”. In: **Jornal Correio Popular**, Campinas, 3/10/1976.
- MARIANO, Júlio. **Do bondinho da Carril ao elétrico da Tração**. Palestra em reunião de almoço no Rotary Club de Campinas, 25/09/1943. Folheto encontrado no Centro

de Memória da Unicamp.

_____. “Crônica da iluminação em Campinas”. In: **Monografia histórica de Campinas**, IBGE, 1952.

_____. **História da imprensa em Campinas**. Campinas, SP: Indústrias Gráficas Massaioli, 1972.

_____. **Badulaques**. SP: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.

MARTINS, Ana Luiza. **Revista em revista: Imprensa e práticas culturais em tempos**

de República–São Paulo (1890- 1920). São Paulo: Editora da USP/FAPESP/Imprensa Oficial do Estado, 2001.

MARTINS, V. “Nos arredores do Mercado Grande: mudança urbana e agitação social em

Campinas na segunda metade do século XIX”. In: **Revista Oculum Ensaios**, 2002, p.44-57.

MATOS, Olgária. “A narrativa: metáfora e liberdade”. In: **História Oral**. Revista da Associação Brasileira de História Oral, n.4, jun.2001. SP: Associação Brasileira de História Oral, p.22.

MENDONÇA, Leila Lobo (org.) - Guia de Referências Iconográficas. Rio de Janeiro: Centro de Memória da Eletricidade no Brasil, 3 volumes, 1998.

MENEZES, Maria Cristina(org.) **Educação, Memória, História**.Campinas-SP: Mercado das Letras, 2004.

MONOGRAFIA HISTÓRICA DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS. Rio de Janeiro: IBGE, 1952.

MONTEIRO, Ana Maria Reis de Góes- “Ramos de Azevedo e seu projeto de posturas para uma nova Campinas IN **Revista Oculum**, FAU/PUCCAMP, 2002

MONTÓIA, Ana Edite Ribeiro. **Cidade e política: São Paulo no século XIX**.

Dissertação de mestrado, História, IFCH, UNICAMP,1990

NORA, Pierre. “Entre memória e história. A problemática dos lugares” In: **História e Cultura Projeto Histórias**, n.10, dez. 1993, revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP.

ORTIZ, Renato – **Cultura e modernidade: A França no século XIX**. São Paulo: Editora

Brasiliense, 1991.

PADILHA, Márcia – **A cidade como espetáculo: publicidade e vida urbana na São Paulo nos anos 20**. São Paulo: Annablume, 2001.

PATEO, Maria Luisa de Freitas Duarte do. **Bandas de Música e cotidiano urbano em Campinas: 1870-1900**. Campinas, IFCH, dissertação de mestrado, Unicamp, 1997.

PEIXOTO, Nelson Brissac. **A sedução da barbárie**. SP: Brasiliense, 1982.

PENTEADO, Jacob – **Belenzinho, 1910: retrato de uma época**. São Paulo: Carrenho Editorial/Narrativa UM, 2003.

PESAVENTO, S.J. **Exposições Universais-Espetáculos da Modernidade do século XIX**. São Paulo: Hucitec, 1997

_____ **O imaginário da cidade – Visões literárias do urbano**. 2ª ed. Porto Alegre:Universidade/UFRGS, 2002.

PINTO Júnior, Arnaldo - **A invenção da “Manchester Paulista”**: embates culturais em

Sorocaba (1903-1914). Dissertação de Mestrado. Campinas: UNICAMP, 2003.

PINTO, Camila Antonio. **A noção de coleção e de antigo na série Campinas Antiga de V8**. Campinas, julho de 2003. (relatório final das atividades de iniciação científica PIBIC/CNPQ).

PINTO, Julio Pimentel. “Os muitos tempos da memória”. In: **Projeto História**, n.17. SP: EDUC, 1998, p. 203-211.

PROJETO HISTÓRIA: TRABALHOS DA MEMÓRIA. Revista do Programa de Estudos

Pós-graduados em História e do Departamento de História da PUC-SP.SP: EDUC, n.17, nov.1998.

QUEIROZ, Dinah Silveira de - **Ministério dos Transportes - Serviço de Documentação**. RJ, 1970.

QUEIROZ, Vitalina Pompeo de Souza. **Reminiscências de Campinas**. Typografia Casa do Livro Azul, 1951.

- RAGO, Margareth. **Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar**. RJ: Paz e Terra, 1985.
- REIS FILHO, Nestor Goulart – “Cultura e estratégias de desenvolvimento” in DE LORENZO, Helena C.; COSTA, Wilma P. (orgs.) - **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno**. São Paulo: UNESP, 1997. **A década de 20 e as origens do Brasil moderno**.
- RIBEIRO, Suzana Barretto. **Percursos do olhar: Campinas no início do século XX**. São Paulo: Annablume - FAPESP, 2006.
- ROCHA, Heloisa Helena Pimenta. **A Higienização dos costumes: educação escolar e saúde no projeto do Instituto de hygiene de São Paulo (1918-1925)**. Campinas-SP: Mercado das Letras-SP/FAPESP, 2003
- RODRIGUES, Marly. “Patrimônio, espelho do passado”. In: FERREIRA, A.C.; LUCA, T.R. (orgs.) **Encontros com a História: percursos históricos e historiográficos**. São Paulo-UNESP, 1999.
- ROUANET, P.S. “Por que o moderno envelhece tão rápido?” In **Revista USP**, n.15, set/out/nov 1992.
- ROUSSO, H. Réflexions sur l'émergence de la notion de mémoire. In : Verlhac, M. (org.) **Histoire et Mémoire**. Centre de Documentation Pédagogique de l'Académie de Grenoble.
- ROVERI, Andréa. “Festa e tristeza marcaram a última viagem” in **Jornal A Tribuna de Campinas**, 17/08/1997.
- SAAD, Fabiana e FONTOLAN, Tânia. - **Rodoviários 50 anos- edição comemorativa dos 50 anos do Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários de Campinas e Região**. Campinas, 1991.
- SALIBA, Elias Thomé. **Raízes do riso – a representação humorística na história brasileira: da Belle Époque aos primeiros tempos do rádio**. SP: Companhia das Letras, 2002.
- _____. **As utopias românticas**. SP: Brasiliense, 1991.
- SAMUEL, Rapahel – “História local e história oral” In **Revista Brasileira de História**, vol 9, nº 19. São Paulo: ANPUH/CONPq/Marco Zero, set. 1989/1990-fev, pp. 219-243.

SANTOS, D.P.F.V. dos. **Espaços públicos do lazer em Campinas –o lugar do ficar.** Campinas: FAUPUCC, dissertação de mestrado, 1999.

SANTOS, Myrian Sepúveda dos – **Memória Coletiva e Teoria Social.** São Paulo: Annablumme, 2003.

SCHAPOCHNIK, Nelson. “Cartões-postais, álbuns de família e ícones da intimidade”. In:

História da vida privada no Brasil. República: da Belle Époque à era do rádio.V.3. São Paulo: Cia das Letras, 1998.

SCHORSKE, Carl. **Viena. Fin de siècle.** SP: Companhia das Letras, 1988.

SESSO, Geraldo. **Retalhos da Velha Campinas.** Campinas: Empresa Gráfica e Ed.Palmeiras, 1970.

SEIXAS, Jacy Alves de. “Percurso de memória em terras de História: problemáticas atuais”. In: Bresciani, S; Naxara, M. **Memória e (res)sentimento: indagações sobre uma questão sensível.** Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2001

_____ “Os tempos da memória: (des)continuidade e projeção. Uma reflexão (in)atual para a História?” In: **Projeto História,** São Paulo, n.24, jun.2002, p.43-63.

SEMEGHINI, Ulysses C - **Do café à indústria: uma cidade e seu tempo.** Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1991.

SENNET, Richard – **O declínio do homem público: as tiranias da intimidade.** São Paulo: Companhia das Letras, 1998, 5ª reimpressão.

_____ - **A corrosão do caráter: as conseqüências pessoais do trabalho no novo capitalismo.** Rio de Janeiro: Record, 2000, 4ª edição.

_____ - **Carne e pedra.** Rio de Janeiro: Record, 1997.

SEVCENKO, Nicolau (org.) – **História da vida privada no Brasil: da Belle Époque à Era do Rádio.** São Paulo: Companhia das Letras, 1998, vol. 3

_____ - **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20.** São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

_____ - **Literatura como Missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República.** São Paulo: Brasiliense, 1999. 1ª reimpressão,

4ª edição.

_____ - “Futebol, metrópoles e desastinos” IN **Revista da USP**, nº 22, junh/ago. 1994

_____ - **A corrida para o século XXI: no loop da montanha russa**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001 (Coleção Virando Séculos, 7)

SILVA, Ernani da . **Memórias da cidade de São Paulo – depoimentos de moradores e visitantes/ 1553-1958**. São Paulo José Olympio.

SILVA, Fernando Teixeira da et al.(org.) **República, Liberalismo, Cidadania**. Piracicaba: UNIMEP, 2003.

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

SOMEKH, Nádía – “O arranha-céu e a remodelação das cidades”in CAMPOS, C.M.,

SIMÕES JR.,J.G.(orgs.)- **Palacete Santa Helena: um pioneiro da modernidade em São Paulo**.SP:. Senac/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.

STIEL, W.C. **História dos Transportes Coletivos em São Paulo**. SP: McGraw-Hill do Brasil/USP, 1978.

_____ **História do Transporte Urbano no Brasil: bondes e trólebus**. SP: Pini; Brasília; EBTU, 1984

TADIÉ, Jean-Yves et Marc. **Le sens de la mémoire**. Éditions Gallimard, 1999

TÓFFANO, W.B. “Bondes passando pela lembrança”. In **Jornal Diário do Povo**, Campinas, 18/01/1986.

THOMPSON, E.P. – **A miséria da teoria ou um planetário de erros: uma crítica ao pensamento de Althusser**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

_____ - **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TRILHOS E LINHAS – HISTÓRIA DO TRANSPORTE URBANO EM CAMPINAS. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, EMDEC, 2004.

VILHENA, João E.C.de – “Paulicéia de Bengala: charges e a urbanização de São Paulo no início do século XX IN **Anais do XVII Encontro Regional de História – O lugar da História**. ANPUH/SP- UNICAMP.Campinas, setembro de 2004. Cd- rom.

WILLIAMS, Raymond – **Cultura**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.

_____ - **O campo e a cidade: na história e na literatura**. São Paulo:

Companhia das Letras, 1989.

WITTE, Bernd. “Por que o moderno envelhece tão rápido?” In **Revista USP**, n.15, Dossiê

Walter Benjamin, 1992, pp.104 e 107.

ZINGG, Paulo “O desenvolvimento das cidades paulistas”. In jornal **Diário do Povo**,

Campinas, 06/04/1946.

Créditos das imagens utilizadas na capa e nas aberturas dos capítulos:

Capa – Festa de inauguração do bonde elétrico em São Paulo, 1900 – autor desconhecido.

Prólogo - Comemoração de 90 anos do bonde elétrico, em 2002, no Parque Portugal,

Campinas - Maria Silvia Duarte Hadler

Ato Primeiro - Rua Barão de Jaguara – década de 1890 - Coleção BMC – MIS

[Campinas]

Ato Segundo – Rua General Osório – 1915 - Austero Penteadó – MIS [Campinas]

Ato Terceiro – Largo do Rosário – década de 1950 – Coleção BMC – MIS [Campinas]

Ato Quarto – Rua Treze de Maio – década de 1950 – Coleção BMC – MIS [Campinas]

Epílogo - Vista aérea – década de 1960; Largo do Rosário – década de 1950 – MIS

[Campinas]