



AEDOS

Revista do corpo discente
do PPG-História da UFRGS

Sobre os trilhos do progresso: **Porto Alegre despede-se dos bondes (1970)**

Renata Cassia Andreoni¹

Resumo:

O presente artigo tem como objetivo traçar um panorama da trajetória dos bondes em Porto Alegre, abordando as transformações ocorridas na urbe após sua retirada, em março de 1970. Por meio dos materiais ou textos publicados na imprensa da época, particularmente no Jornal Correio do Povo, serão destacadas algumas representações dos cidadãos sobre a saída dos “elétricos” das ruas da cidade. Dividida entre o antigo e o moderno, a população despediu-se dos bondes, após quase um século de sua presença nas ruas da Capital.

Palavras Chaves:

Modernização – bonde – Porto Alegre.

Abstract:

This article aims to draft an overview of the trajectory of the trams in Porto Alegre, addressing the changes occurred in the city after its removal in March 1970. By the journalistic press of that time, principally published in *Correio do Povo* Newspaper, this article will highlight some representations of the citizens on the removal of the electric trams from the city streets. Divided between the old and the modern, population said goodbye to trams after almost a century present in the streets of the Capital.

Key – Words:

Modernization – tramway – Porto Alegre.

O transporte coletivo é um elemento representativo da dinâmica de uma cidade, é uma das marcas do urbano. Assim como em outras localidades do país, Porto Alegre começou a mudar sua fisionomia – na segunda metade do século XIX – com a chegada dos primeiros bondes, que por muitas décadas foram a marca da modernidade na cidade. No entanto, este *status* não permaneceu o mesmo; o meio de transporte coletivo se modificou ao longo de sua

trajetória na Capital, período que ultrapassa 135 anos. Devemos destacar que essas transformações do transporte ocorreram concomitantemente com as diversas ondas de modernização que alteraram as estruturas urbanas e os hábitos dos porto-alegrenses.

Dentre os diferentes momentos de transformação na cidade, este artigo pretende abarcar um em especial, da Porto Alegre da década de 1970, administrada pelo engenheiro Telmo Thompson Flores (1969-75). Nesta fase, a cidade vivia uma nova dinâmica urbana que alterou o cotidiano da população. O governo Flores ficou conhecido por um período de grandes mudanças na malha viária, construindo perimetrais e novas avenidas, assim como túneis e viadutos². Esta dinâmica da estética urbana enquadrava-se na ideologia de progresso³ que se fez presente em alguns governos durante o regime militar, como extensão das transformações que ocorriam no restante do país. A mentalidade que pautou determinado período do “governo de exceção” foi marcada por uma característica desenvolvimentista, pela expectativa de alcançar as grandes potências mundiais. Grosso modo a economia despontava às custas do capital internacional. O “milagre econômico” que caracterizou parte da ditadura militar foi caracterizado, principalmente, pela indústria de bens de consumo duráveis, destacando-se a automobilística, a construção civil e os eletrodomésticos.

Durante o governo de Thompson Flores, a Capital, assim como outras cidades do país, passou a contar com um maior contingente populacional⁴, devido às migrações da zona rural e das pequenas cidades vizinhas. O espaço urbano expandiu-se para zonas periféricas, num processo de metropolização, assim como o centro se verticalizou para abrigar as novas estruturas sociais e financeiras.

Para melhor perceber essas transformações urbanas em Porto Alegre, serão utilizadas algumas reportagens do jornal Correio do Povo⁵, publicadas em março de 1970 – período em que os bondes foram retirados de circulação. A partir desses registros, pretende-se identificar algumas das representações sobre a retirada dos bondes, procurando interpretar os sentimentos dos porto-alegrenses que vivenciaram a dinâmica desse meio de transporte na Capital. Em O Mundo como Representação (1991), Roger Chartier salienta que “a realidade é contraditoriamente construída pelos diferentes grupos que compõem uma sociedade”. A partir desta percepção podemos identificar que a representação não está fora da realidade, pelo contrário, faz parte dela, na medida em que o sujeito a vivencia, mas também a constrói. Dessa forma, devemos destacar que o espaço urbano não é definido somente pelos acontecimentos reais⁶, mas também pela maneira como esses são percebidos pela população. Podemos constatar *a priori* que os bondes foram substituídos definitivamente pelos ônibus no

dia 08 de março de 1970, no entanto, este acontecimento é construído, bem como interpretado de maneira distinta, configurando diferentes representações sobre o fato.

Assim, uma comunidade que habita um determinado espaço é composta por indivíduos que, além de sentirem as mudanças da temporalidade, atuam como sujeitos ativos dessas transformações. No anseio pelas qualidades advindas do progresso, as mudanças são realizadas a partir da soma entre as “necessidades reais” e as representações construídas. Segundo Sandra Pesavento, pensar o social através de suas representações coloca em xeque a objetividade e a racionalidade das leis científicas. Com a ruptura do paradigma cientificista que regeu o século XIX, novas atribuições são inseridas quanto ao que se refere à cidade. Dentro de uma perspectiva da Nova História Cultural (HUNT, 2006) esse espaço vai além dos aspectos econômicos, políticos e sociais, agregando a estes fatores as representações construídas por seus habitantes, ou seja, o imaginário urbano. Nas palavras de Pesavento (2005, p. 78), “o imaginário urbano, como todo o imaginário, diz respeito a formas de percepção, identificação e atribuição de significados ao mundo”.

A mobilidade urbana buscada em nome da modernidade⁷ vem acompanhada de uma série de prerrogativas que delimitam a permanência ou a ruptura de elementos que compunham, até então, este cenário. As mudanças acabaram “soterrando” as antigas estruturas em prol de inovações tecnológicas que se encaixam nas exigências de conforto e agilidade de cada período. Nesta nova onda de modernização que Porto Alegre passava no governo Thompson, a destruição de um passado cedia lugar a um “futuro próspero” para “o espaço urbano, que, por excelência, é o local onde se manifestam as permanências, as rupturas, as continuidades, as relações do antigo com o novo” (MEIRA, 2004, p. 13).

Com a premência de destruir para construir o novo, surge a necessidade de preservar, de manter um passado que se encontra vivo no imaginário da cidade. Os primeiros movimentos organizados para a preservação do patrimônio cultural em Porto Alegre são datados a partir da década de 1970, época que foi promulgada a Lei Orgânica Municipal, que apresentava a preocupação com a salvaguarda do patrimônio da cidade.

A partir da Lei Orgânica foi criada uma comissão que formulou uma primeira listagem de 59 bens a serem preservados. Considerando critérios de ordem histórica, artística e cultural, a lista indicava prédios, conjuntos e elementos arquitetônicos, de propriedade pública ou privada e de usos residenciais, comerciais e institucionais. (CUTTY, 2007, p. 247).

Segundo Pierre Nora (1993, p. 9-13), existe a necessidade de se constituir “lugares de memória” que presentificam os “restos” do passado, ou seja, aquilo que a anamnese⁸ não nos possibilita alcançar. A partir de uma história (re)constituída, conservamos a tradição de um tempo não mais vivido. Foi neste contexto que o projeto para a criação do Museu Histórico de Porto Alegre⁹ se instaurou. Um lugar que preservasse o passado histórico da sociedade porto-alegrense.

Em meio a essa seleção do presente sobre o pretérito, organizando-se para as demandas do futuro, o bonde foi removido das ruas, após quase um século de existência. A retirada dos “elétricos” foi uma medida que não ocorreu somente em Porto Alegre, mas em muitas cidades brasileiras que haviam adotado, durante um longo período, o bonde como seu transporte de massa. A escolha de substituí-los pelos ônibus¹⁰ foi ocorrendo em todas as localidades, transformando a vida urbana das regiões. A substituição dos veículos à eletricidade pelos novos carros a diesel veio atender aos diversos interesses da época. Conforme nos apresenta o livro “Carris 120 anos” (VILARINO; NUNES, 1992), as empresas norte-americanas e inglesas não fabricavam mais esse tipo de veículo. A proposta, naquele momento, pautava-se pela introdução nos países periféricos – no caso o Brasil – de capitais para implantação de bens duráveis, como o automóvel. Acrescentamos ainda o *status* do indivíduo moderno detentor do carro, que fez Porto Alegre ser invadida, assim como outras capitais, por esse símbolo da modernidade. Os projetos urbanísticos de (re)organização do espaço, bem como dos hábitos, estavam associados ao modelo governamental da época. Dessa forma,

O modernismo no Brasil ao mesmo tempo rompia com o passado e postulava um brilhante futuro. Expressava não só uma ruptura com o legado colonial do subdesenvolvimento, mas também um futuro de modernidade industrial. (...) No urbanismo, privilegiou o automóvel e a estética da velocidade, em um período em que o Brasil (especialmente sob o governo Kubitschek) empenhava-se em um programa de industrialização baseado sobretudo na indústria automobilística (HOLSTON, 1993, p.102).

A partir da década de 1950, com o governo de Juscelino Kubitschek, o Brasil começava a configurar um cenário distinto, em que o nacionalismo da era Vargas cedia passagem para o desenvolvimentismo. O avanço da indústria automobilística e petrolífera incide na alteração do transporte urbano. Neste período, os bondes começaram a ser encarados como veículos lentos e barulhentos. De acordo com as informações presentes no livro “Memória Carris” (SILVA; MACHADO, 1999), em 1965 47% dos passageiros da Capital dependia do serviço dos bondes. No entanto, a concorrência, cada vez maior, das empresas de

ônibus, acrescida ao sucateamento dos “elétricos”¹¹ fez com que a população começasse a abandonar este meio de transporte em detrimento dos veículos movidos a diesel. Mesmo tendo seu fim, os bondes tiveram uma longa trajetória na Capital. Dessa forma, para melhor compreensão sobre a relação dos porto-alegrenses com o bonde, destacando as transformações que esse meio de transporte implicou na cidade, é importante discorrermos um pouco sobre essa trajetória. Para tanto, é importante convidar o leitor à reflexão sobre uma história que se inicia em 1873, com a primeira linha de bonde ligando dois eixos da cidade.

A Trajetória da Modernidade sobre os Trilhos da Cidade

A partir da segunda metade do século XIX, as cidades brasileiras, em concomitância com o processo de industrialização na Inglaterra e na França, tomavam um novo rumo. O fim do Império e a instauração da República no Brasil foram caracterizados por um processo de modernização que almejava a consagração do progresso. Este projeto era calcado em medidas que visavam o “embelezamento” e o “melhoramento” dos espaços urbanos, a partir da higienização e da modernização técnica. Sendo a cidade do Rio de Janeiro o maior centro comercial do país¹², a inserção do Brasil na *Bele Époque* iniciava-se pelas transformações neste espaço geográfico, pois “somente oferecendo ao mundo uma imagem de plena credibilidade era possível drenar para o Brasil uma parcela proporcional da fartura, conforto e prosperidade em que já chafurdava o mundo civilizado” (SEVCENKO, 2003, p. 41).

Imbricada nas movimentações nacionais, em meados do século XIX, Porto Alegre passou a ocupar um lugar importante no Império. O descontentamento dos grandes estancieiros com as políticas imperiais culminou na Guerra Farroupilha (1835-1845) que, entre outros fatores (tais como o término da Guerra do Paraguai (1870), a imigração e o crescimento vegetativo), modificaram o ritmo e o sentido do crescimento de Porto Alegre (MONTEIRO, 1995, p.30). O bonde chegou à cidade (1873) para atender as novas demandas geradas pelo aumento de habitantes que precisavam se deslocar mais rapidamente por uma cidade que havia estendido os seus limites territoriais. Os veículos à tração animal começavam a formatar os primeiros arraiais (como eram chamados os primeiros bairros), delimitando a geografia da cidade.

(...) em janeiro de 1873, o Menino Deus, pomposa e retumbante delira com os famosos bondes a burro da Companhia Carris de Ferro Porto-Alegrense, quando no dia da sua espetacular inauguração, faz transitar ao longo da grande artéria do bairro, festivamente ornado, um vistoso carro onde se via

atrelada uma soberba parelha de cavalos brancos (...) (VILLARINO; NUNES, 1992, p.15).

Após a primeira viagem, as mulas e burros assumiram o papel de tracionar os recém chegados veículos. Sua introdução na cidade, por meio da tração animal, demarcou um período de transformações, no qual o rural ia cedendo espaço para o urbano. Como não poderia deixar de ser, o início dos bondes em Porto Alegre estava atrelado a outros elementos de modernização. Entre eles, podemos destacar as medidas sanitárias e a construção do Mercado Público (1869), que principiava a organização de um comércio centralizado.

Já no início do século XX, o advento da eletricidade coroa este período de modernização, ofuscando a antiga e singela cidade dos lampiões. Agora era a vez dos veículos elétricos continuarem delineando o desenvolvimento da Capital a partir dos seus trilhos. Usufruído da inovação,

o bonde era associado à idéia de cidade maravilhosa, organizada e asseada. Ao vê-lo passar o habitante citadino podia admirar-se com o desenvolvimento tecnológico que sua cidade alcançará, e quando nele andava, era participante e testemunha desse progresso. (...) das grandes janelas ou aberturas do bonde o passageiro podia observar os antigos, mas resistentes, meios de transporte – a carroça, o cavalo, as carruagens, etc. – e sentir-se superior. No entanto, por outro lado, o desconhecido – a máquina – causava-lhe medo e insegurança (NASCIMENTO, 1996, p. 44).

Com os “elétricos” (1908) circulando pelas ruas, conforme destaca Mara Regina Nascimento, a urbe começava a ser observada através das janelas dos veículos. Fosse durante a ida para o trabalho, ou ao longo de um belo passeio, as pessoas podiam perceber um tempo que se distanciava cedendo lugar ao progresso anunciado sobre os trilhos. O bonde movido à eletricidade adentrou no cotidiano dos porto-alegrenses representando uma nova dinâmica na Capital. As possibilidades de locomoção se ampliavam, desenvolvendo a mobilidade urbana. A chegada desses veículos representava a inserção de Porto Alegre no âmbito de modernização nacional. Durante um longo tempo, as cidades brasileiras tiveram seu desenvolvimento mensurado pela presença das linhas elétricas.

No entanto, o mesmo elemento – o bonde – que foi símbolo de modernidade a partir do final do século XIX, passou a representar um entrave à mobilidade urbana na segunda metade do século XX. Os pesados veículos à eletricidade, presos a um itinerário, não acompanhavam mais o ritmo da transformação da simples cidade na complexa metrópole. Segundo Alain Touraine, nos séculos XIX e XX, a modernidade

(...) não está separada de modernização, o que já era o caso da filosofia do Iluminismo, mas ela se reveste de muito mais importância num século em que o progresso não é unicamente o das idéias, mas torna-se o das formas de produção e de trabalho, onde a industrialização, a urbanização e a extensão da administração pública transtornaram a vida da maioria (TOURAINÉ, 1994, p. 68).

O passar do tempo redefiniu os ideais de progresso e modernidade. As palavras alteram os seus significados, pois seus sentidos e usos são transformados no decorrer do tempo. Através desta percepção podemos compreender como o bonde trilhou sua trajetória no imaginário urbano, simbolizando uma ideologia de progresso que, anos mais tarde, vai dar lugar, justamente, a sua antítese. É interessante observarmos que:

A semântica das palavras nos coloca, por vezes, num labirinto de possibilidades históricas, pois na relação “realidade-conceito”, por vezes a primeira muda: ou seja, a mesma palavra nos remete a situações diversas no tempo e no espaço. A realidade está em constante mutação, mas as palavras não obedecem, necessariamente, a mesma dinâmica do real (VOGT, 2008, p.15).

Na década de 70 a modernidade estava atrelada a pressupostos distintos daqueles que pautavam sua configuração nas primeiras décadas do século XX. Novas demandas surgiam para acompanhar a aceleração do tempo que se apresentava sob uma percepção cada vez mais fugaz. As recentes tecnologias possibilitavam a agilidade que caracteriza o homem moderno, todavia, estimulavam uma corrida constante do sujeito contra o tempo. Nesta busca incessante, tudo e todos que não conseguissem acompanhar o ritmo da modernização iam sendo “retirados” do caminho.

Nessa direção, a tônica das transformações na urbe, no governo de Thompson Flores, concentrava-se na reorganização das vias, permitindo a interligação de bairros, sem precisar passar pela zona central. O interesse da administração pautava-se em desafogar o tráfego de automóveis que tendia a ascender com o aumento populacional da cidade. Entretanto, as mudanças urbanas não eram revestidas apenas com o *glamour* do progresso; para que o objetivo fosse alcançado, uma série de premissas eram lançadas sobre a população. A abertura da Primeira Avenida Perimetral demandou “obras que previam a desapropriação de 349 mil metros quadrados de terrenos e a de 57 mil metros quadrados de prédios, edifícios e armazéns em seu trajeto, que seriam retirados num prazo de 24 meses” (MONTEIRO, 2005, p. 05). Ainda podemos considerar o pensamento dos porto-alegrenses em usufruir do status da “Capital Moderna”. Para tanto, era necessário que a cidade se transmutasse, durante um longo

período, em um canteiro de obras. A imagem da Porto Alegre antiga se despedia, juntamente com os bondes; era o tempo de uma nova paisagem, consequentemente, de novos hábitos.

Nos trilhos da modernidade: Porto Alegre pelos porto-alegrenses

“O último bonde carregou a velha paisagem de Porto Alegre e soltou-lhe os caminhos da Região Metropolitana. Sua extinção, após um século de convivência diária, foi nota sentimental do ano que findou, pois ele não mais volta como as pombas de Raimundo Corrêa. Lupicínio diria que o bonde levou consigo a boêmia que sobrou do Alto da Bronze. Athos Damasceno arriscaria que das casas acachapadas restou mesmo o casarão da Carris, com seus dias contados. Sim o bonde foi mesmo o derradeiro toque da urbe que mudou de fisionomia em 1970. E o verbete a ser incluído nos dicionários e livros de memórias” (*Correio do Povo*, 03/01/71, p. 45).

No livro “As Cidades Invisíveis”, Ítalo Calvino escreve de forma ficcional os relatos de um viajante que percorre diferentes cidades. Em um de seus contos, o peregrino descreve sua visita à cidade de Maurília, onde, ao mesmo tempo em que admirava os atrativos da urbe contemporânea, observava, em antigos cartões-postais, como estes espaços haviam sido no passado. As imagens de uma localidade provinciana contrastavam com as estruturas da atual metrópole.

“Evitem dizer que algumas cidades diferentes sucedem-se no mesmo solo e com o mesmo nome, nascem e morrem sem se conhecer, incomunicáveis entre si. Às vezes, os nomes dos habitantes permanecem iguais, e o sotaque das vozes, e até mesmo os traços dos rostos; mas os deuses que vivem com os mesmos nomes e nos solos foram embora sem avisar e em seus lugares acomodaram-se deuses estranhos. É inútil querer saber se estes são melhores do que os antigos, dado que não existe nenhuma relação entre eles, da mesma forma que os velhos cartões-postais não representam a Maurília do passado mas uma outra cidade que por acaso também se chamava Maurília.” (CALVINO, 2009, p. 30 e 31)

No conto de Maurília, uma nova cidade havia surgido. Assim, é possível estabelecer um paralelo com a epígrafe, retirada do “*Correio do Povo*”, na qual o jornalista Alberto André chamava a atenção para a mudança pungente nas estruturas e nos hábitos dos indivíduos, com a retirada dos bondes. A saída dos Elétricos levava consigo uma Porto Alegre do passado, a provinciana cidade que cedia espaço à metrópole.

Na década de 1960, a Companhia Carris Porto-Alegrense assumiu uma postura que deu início ao fim das linhas de bonde na Capital. A empresa passou a investir no aumento da

frota de ônibus com motor à explosão, além de começar a operar com os trólebus¹³. No entanto, o novo sistema de veículos elétricos não durou muito na cidade; as duas linhas implantadas em 1964 – Gasômetro e Menino Deus – circularam por pouco tempo. Em 1969, os último trólebus do Menino Deus foram substituídos por mais uma remessa de carros a diesel adquiridos pela Carris. “Apenas quarenta e cinco bondes permaneceram em funcionamento, atendendo as linhas Partenon, Glória, Teresópolis e Menino Deus” (SILVA; MACHADO, 1999, p. 75).

Nas décadas de 1940 e 1950, Porto Alegre, durante um período chegou a contar com uma frota de 229 bondes¹⁴, viabilizando a mobilidade urbana. Além da questão prática da locomoção a que esses veículos se prestavam, havia uma carga simbólica em torno deste meio de transporte. Como demonstrado ao longo deste artigo, os bondes, por dois momentos na história da Capital, foram objetos de modernização percebidos como representativos do ideal de modernidade; por meio de seus trilhos a urbanização foi-se configurando, estabelecendo por quase um século uma relação simbiótica com a cidade. Assim, o bonde fazia parte do imaginário urbano dos porto-alegrenses. Segundo Michel De Certeau,

O imaginário urbano, em primeiro lugar, são as coisas que o soletram. Elas se impõem. (...) Organizam em torno de si o romance da cidade. A proa aguda de uma casa de esquina, um teto provido de janelas como uma catedral gótica, a elegância de um poço na sombra de um pátio remelento: esses personagens levam sua vida própria (DE CERTAU, 1997, p. 192).

Na Capital, “a partir da segunda metade do século XX, começou a se consolidar uma organização de intelectuais atuantes na defesa do patrimônio edificado em Porto Alegre, que se manifestava contra a sua destruição, embora antes já houvessem manifestações isoladas” (MEIRA, 2004, p. 21). No entanto, no dia 08 de março de 1970, a Carris realizou a última viagem pela cidade com os bondes, não conservando nenhuma linha para esse veículo que havia composto a paisagem durante 98 anos. Conforme apresenta Ana Meira, a discussão de preservação era algo muito incipiente ao senso comum, fazendo-se presente no discurso de intelectuais do período, fato que esclarece a não preocupação de uma empresa com a salvaguarda de sua memória. No dia em que os “elétricos” foram retirados, o jornal Correio do Povo destacava a presença do atual prefeito no último passeio.

O prefeito Telmo Thompson Flores, secretários municipais e auxiliares, bem como dirigentes da Carris participarão hoje da <viagem da saudade>, que marca a despedida dos bondes de Pôrto Alegre após um século de existência. Depois de 1960 as linhas de bonde começaram a ressentir-se da velhice, do material rodante e das linhas permanentes, enquanto aumentava

o clamor popular pelo fato de não haver a empresa feito extensões de suas linhas, nem adquirido unidade novas (*Correio do Povo*, 08/03/1970, p. 17).

A despedida dos bondes ficou conhecida como o “Passeio da Saudade”, evento que mobilizou além das autoridades civis, a população em geral. Na mesma reportagem em que destaca a presença do prefeito e demais membros da governança, o periódico enfatiza os problemas na frota. Podemos evidenciar, nesta passagem, o processo de sucateamento nos veículos elétricos, a partir do qual as linhas passavam a apresentar uma série de problemas estruturais que incidiam sobre a comunidade.

No entanto, dias depois é publicado no mesmo veículo midiático um posicionamento que apresenta adjetivações distintas para o fim dos bondes na Capital.

Com a retirada dos bondes, Pôrto Alegre perde um dos traços mais característicos da sua fisionomia. Da tradição que lhe vinha dos tempos de cidade provinciana.

Grandes parcelas da população por certo sentirão falta dos velhos bondes. Velhos em relação ao tempo de sua introdução na vida citadina. Pelo anacronismo. Mas sempre bem conservados pela Carris, que não só os consertava e remodelava, mas os construía em sua oficinas, com todos os requisitos de engenharia mecânica.

O caso é que, por anacronismo, os bondes tinham de desaparecer.

Não mais se ajustavam ao desenvolvimento de Pôrto Alegre (...)

O trânsito, cada dia mais tumultuado, tinha, nos bondes, um dos maiores estorvos. Ocupavam espaço demasiado, que deveriam ser cedidos a viaturas que marcham ao ritmo da civilização moderna. E, assim, as ruas e grandes radiais, no lugar dos trilhos terão faixas pavimentadas. Ganharão maior largura, para desafôgo do trânsito. (*Correio do Povo*, 11/03/1970, p. 16).

Na passagem acima, o motivo da retirada dos bondes é o anacronismo destes veículos, que não acompanhavam o ritmo da “cidade desejada”. Em nenhum momento é pontuada a questão do sucateamento deste meio de transporte, problema evidenciado em outras matérias retiradas deste periódico. Ao contrário, é ressaltada a boa conservação dos veículos pela empresa, o que enfatiza a aceitação da retirada de um meio de transporte que não acompanha o ritmo de seu tempo. A partir das diferentes opiniões expressas pelos porto-alegrenses, a respeito das transformações no transporte coletivo, podemos perceber a dinâmica das representações (CHARTIER, 1991). A cidade seria, então, um espaço que se dá a ler. Conforme define Walter Benjamin: “a cidade como um livro de pedra” (BENJAMIN, 1989 *apud* PESAVENTO, 2007, p. 7). Dessa forma, desenvolvemos uma postura hermenêutica, na qual constituímos percepções distintas sobre os espaços. Ainda podemos considerar que a percepção do cidadão pode estar pautada pela sua memória, ou seja, sua concepção sobre o

estado físico dos bondes não remete ao momento da sua declaração, mas a outra temporalidade. Como destaca Michel Pollak, “a memória é um fenômeno construído”, que pode ocorrer tanto de maneira consciente como inconsciente. “O que a memória grava, recalca, exclui, relembra, é evidentemente o resultado de um verdadeiro trabalho de organização” (POLLAK, 1992, pp. 4-5). Dessa forma, o depoente (citação acima) pode perceber esses veículos elétricos a partir dos tempos áureos da infância, na qual este meio de locomoção esteve presente de uma maneira distinta. Para destacarmos essa relação mais pungentemente seria necessário cotejar outras referências que identificassem essa construção da memória em relação ao estado dos bondes na época.

No dia da despedida dos bondes, o Jornal publicou uma crônica, na qual podemos identificar um sentimento nostálgico sobre o evento que anunciava a transformação na urbe:

“DIZEM que êste último dia dos bondes vai ser de festa. E de lágrimas também, as lágrimas do velho motoneiro, do antiqüíssimo condutor, do venerando inspetor. Mas mesmo sendo de graça, recuso-me a dar a voltinha derradeira. A EVOCAÇÃO dos bondes provoca emoção em cadeia. Assalta-me nesta hora a saudade de outros carnavais, que volta e meia pegavam o “elétrico” como “leit-motiv”. O bonde “Duque” do pequeno burguês bem educado, que mantinha palestra com o condutor, e por quem o seu motoneiro esperava um bocadinho, à frente da casa. Às vezes, numa hora de aperto, deixava o bonde ligado e pedia a fineza de usar o banheiro. POIS todos eles se acabaram. Não discuto se para o bem ou para o mal da cidade que cresce, das multidões sofridas nas filas gigantes, que hoje são ensinados a caminhar mais, a vencer as rótulas e a estropiar os meniscos.” (*Correio do Povo*, 08/03/1970, p. 17).

Entre as palavras do cronista podemos evidenciar um saudosismo imediato, uma nostalgia que adentrava a Capital em decorrência do progresso e da modernidade. Recusando-se a participar da pomposa despedida, destaca ao longo de suas frases que esses veículos além de locomover pessoas, transportavam histórias de vida, sentimentos. Entre uma viagem e outra, relações de sociabilidade se configuravam, demonstrando que seu cotidiano muitas vezes ultrapassava a sua terminologia de um “meio” de transporte para se tornar um fim em si. No entanto, ao final, ressalta que não pretende entrar nas minúcias maniqueístas sobre a retirada de tais veículos - possivelmente, esta seja uma discussão contemporânea.¹⁵ A cidade naquele dia despedia-se dos bondes, bem como de uma temporalidade que não se enquadrava ao modelo da nova metrópole que crescia para a vida urbana.

Os posicionamentos sobre a retirada dos Elétricos, bem como sobre as transformações que estavam ocorrendo na urbe, diferenciavam-se entre motoristas e pedestres. As obras estavam direcionadas para a malha viária, ou seja, propiciar um melhor tráfego de veículos,

principalmente na zona central. Então, segundo um transeunte: “As inovações introduzidas no trânsito de Pôrto Alegre parece virem satisfazendo a maioria dos motoristas, mas do ponto de vista do pedestre, a situação em nada melhorou. Pelo contrário, mais se complicou” (*Correio do Povo*, 13/03/1970, p. 4). Em outra edição, encontramos mais um cidadão insatisfeito que escreveu para o Jornal: “Peço às autoridades que se lembrem dos pedestres. Com as mudanças havidas, a classe perdeu a vez” (*Correio do Povo*, 19/03/1970, p. 4).

Como as transformações na dinâmica espacial da cidade estavam pautadas para o tecido viário, estas mudanças atingiram diretamente o pedestre, que no caso da citação acima, demonstra profundo descontentamento com o cenário da urbe. Cabe salientar que a insatisfação vinha também dos transtornos advindos do progresso, ou seja, a forma como essas transformações incidiam no cotidiano da cidade incomodava a população. Podemos observar essa situação na citação abaixo, publicada no Jornal, na área “Correio do Leitor”:

Também agora a Carris resolveu amolar a vida do pôrto-alegrense. Vendeu seus trilhos a uma empresa, que se preocupa em retirá-los, mas não em repor tecnicamente o calçamento. Chegou a vez da Rua dos Andradas de ingressar no sofrimento coletivo. Convém que o prefeito mande fiscalizar, aqui, a reposição. Toda a cidade padece da péssima reposição do calçamento. (*Correio do Povo*, 25/03/1970, p. 4)

Independente dos posicionamentos favoráveis ou contrários, a citação abaixo demonstra a intrínseca relação dos bondes com a população, na qual um cidadão porto-alegrense destaca, no *Correio do Povo*, o destino dos “elétricos”.

“A discussão do “tira-não-tira” terminou. Os bondes perderam sua vez e estão saindo das ruas de Pôrto Alegre para dar lugar ao progresso e ao ônibus. A maioria vai virar sucata. Uns poucos vão servir como mini-igrejas, salas para escolas, bares e até mesmo para ornamentar jardins. Mas durante muito tempo os bondes emprestaram um toque diferente à paisagem da cidade. E muitos homens viveram suas vidas em função do bonde.” (*Correio do Povo*, 08/03/1970, p. 4).

O bonde se extinguiu das ruas e avenidas da Capital dando passagem ao progresso. Não havia mais lugar para aqueles que representaram a modernidade durante outro espaço-tempo, a seleção em direção à “cidade desejada” implicou no desaparecimento desses veículos. No decorrer dos anos, os bondes que foram doados ou vendidos para diferentes locais – segundo demonstra a citação acima – começaram a virar sucata. No período em que foram retirados, não houve a intenção da empresa em preservar uma linha. Tal decisão pode ser analisada sob a perspectiva do interesse (consciente ou inconsciente) de apagar aquilo que

destoava do moderno, ou seja, o símbolo do antigo, do atraso, no avanço dos ideais da metrópole que se configurava. Entretanto, o bonde ultrapassava sua finalidade motriz – a locomoção –, pois estes veículos faziam parte da história da cidade, assim como de seus habitantes. Portanto, podemos entender que este meio de transporte não era apenas um bem da Companhia Carris Porto-Alegrense, mas um patrimônio citadino, com laços afetivos estreitos com a população da Capital, depois de quase um século de convivência.

Os primeiros bondes a circular por Porto Alegre no século XIX imprimiram novos hábitos no cotidiano urbano, trouxeram consigo costumes que enquadravam a cidade no modelo europeu de modernidade. Walter Benjamin, em seu texto “Paris, Capital do Século XIX”, identifica o *flâneur* – o homem citadino. Aquele que caminha sem destino, sob o deleite de observar os encantos da urbe. O ato de *flânerie* em Porto Alegre, não se dava somente através do caminhante que admirava as vitrines descompromissadamente, mas pelos passageiros desses novos veículos, que observavam através das aberturas e janelas a modernidade sendo trilhada.

As partir das fontes retiradas do Jornal Correio do Povo pode-se perceber que o adeus aos bondes simbolizou uma ruptura com o passado. Adentrava a cidade uma nova percepção espaço-temporal, o ritmo massificador da metrópole. Sobre os trilhos soterrados, uma nova Porto Alegre emerge, onde tudo flui, o efêmero e o fugaz se desmaterializam na cinética do movimento. Não há mais tempo para o deleite do *flâneur* benjaminiano, que havia na Porto Alegre do século XIX e na primeira metade do século XX, assim como não há mais espaço para os pesados veículos que limitavam a mobilidade da “megacidade”¹⁶ em construção.

Artigo enviado em: 27/04/2010. Aprovado em: 23/05/2010.

¹ Graduada em História pelo IPA (Centro Universitário Metodista).

² Viaduto Dom Pedro I, Viaduto José Loureiro da Silva, Túnel e Elevadas da Rua Conceição, Viaduto Tiradentes, Viaduto Açorianos, Vila Sarandi, Vila Mapa, Vila Restinga, entre outras (PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE, pp. 8-29-30).

³ “Encontramos na essência do Estado capitalista brasileiro um estado modernizador conservador, pois não manteve compromissos no sentido de prover saúde, educação, habitação, etc., mas sim na construção de pontes, usinas, terminais de telecomunicações, rodovias, aviões, etc” (DOCKHORN, 2002, p. 191).

⁴ Segundo Charles Monteiro, “A população de Porto Alegre passou de 394 mil habitantes em 1950 para 885 mil nos anos 1970. Tendo a área metropolitana de Porto Alegre passado de 590 mil habitantes em 1950 para 1 milhão e 531 mil em 1970” (MONTEIRO, 2004, p. 91).

⁵ Jornal impresso de mais longa publicação em Porto Alegre. Fundado em 1895, circulou ininterruptamente por 89 anos até 1984, reiniciando sua publicação em 1986.

⁶ Como a própria realidade pode ser percebida pelas representações constituídas, portanto, refiro-me aqui as estruturas que são definidas como reais através de uma construção hegemônica.

⁷ Utilizo esse conceito não apenas como sinônimo de progresso tecnológico, mas como um estilo de vida que se transforma, alterando o cotidiano da população, um “jogo de signos, de costumes, de cultura que resultaram de

mudanças técnicas, científicas e políticas ocorridas desde o século XVI” (BAUDRILLARD, 1982, *apud* LEAL, 2008, p. 4).

⁸ Memória voluntária (NORA, 1993).

⁹ Criado em 1979, numa edificação construída em meados do século XIX.

¹⁰ Com exceção de Santa Tereza no Rio de Janeiro que continua com uma linha de bonde até os dias de hoje.

¹¹ Esse processo de sucateamento inicia a partir da década de 1930, no período em que a empresa esteve sob a administração do grupo estrangeiro *Electric Bond & Share*. Não havia mais interesse do capital internacional em explorar tração elétrica. O investimento começava a se direcionar para especialização da mão-de-obra dos funcionários da oficina, que trabalhavam com material obsoleto, que o grupo empresarial, sediado nos EUA, exportava. “O material sucateado é distribuído, então, nas áreas sob controle do grupo, onde são reformados e até construídos veículos com a absorção de mão-de-obra nativa e barata”. (NUNES, VILARINO, 1992, p. 48).

¹² Segundo demonstra Nicolau Sevcenko, o Rio de Janeiro, além de ser o centro político do país, viu acumular-se no seu interior vastos recursos enraizados principalmente no comércio e nas finanças; corroborando com esses fatores, o autor ainda destaca a posição de núcleo da maior rede ferroviária nacional e o lugar de destaque como o 15º porto do mundo em volume de comércio. (SEVCENKO, 2003, P. 39)

¹³ Ônibus tracionado com motor elétrico.

¹⁴ De acordo com o pesquisador norte-americano Allen Morrison, os 130 veículos americanos, 89 ingleses e 10 belgas fizeram Porto Alegre parecer com o maior museu de bonde operando no mundo. (MORRISON, 2007)

¹⁵ Atualmente há um projeto cultural para reintrodução de uma linha de bonde na memória e na paisagem de Porto Alegre. Disponível em http://www.trensurb.gov.br/php/estudos_projetos/bonde.pdf

¹⁶ Segundo Paula Montero (2005), compreende-se “megacidades” por centros urbanos contemporâneos de grandes dimensões e massificados populacionalmente.

Referências bibliográficas

BENJAMIN, Walter. Paris, Capital do Século XIX. In: KOTHE, Flavio. Walter Benjamin. *Coleção Sociologia*, São Paulo: Editora Ática, 1991, pp. 30-43.

CUTTY, Jeniffer. Porto Alegre e seus patrimônios no século XX. In: *Em Questão* – Revista da Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação/UFRGS, Porto Alegre, v. 13, n. 2, julho/dezembro 2007, pp. 243-257.

DE CERTEAU, Michel. *A invenção do cotidiano – artes de fazer*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.

_____. *A invenção do cotidiano – morar e cozinhar*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

CHARTIER, Roger. O Mundo como Representação. In: *Estudos Avançados*. São Paulo, vol.5, no.11, 1991, Jan. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-40141991000100010&script=sci_arttext&tlng=em>. Acessado em 13/03/2009.

HUNT, Lynn. *A Nova História Cultural*. São Paulo: 2ª edição, Martins Fontes, 2006.

LEAL, Caroline Pereira. Modernidade e Carnaval em Porto Alegre no Século XIX. *PerCursos*, Florianópolis, v. 9, n. 1, p. 03-13, jan. / jun. 2008.

MACHADO, João Timotheo Esmerio; SANTOS, Cínara (org). *Memória Carris*. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 1999.

MEIRA, Ana Lúcia. *O Passado no Futuro da Cidade: Políticas Públicas e Participação Popular na Preservação do Patrimônio Cultural de Porto Alegre*. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2004.

MONTEIRO, Charles. Duas Leituras Sobre as Transformações da Cultura Urbana de Porto Alegre nos Anos 1970: Entre a Memória e a Ficção. In: *Estudos Ibéricos*. Porto Alegre: PUCRS, 2004, Dezembro, pp.89-104.

- _____. Discutindo o projeto de reformas urbanas da administração municipal do Prefeito Thompson Flores em Porto Alegre (1969-1975). In: *Segundas Jornadas de História Regional Comparada*, 2005, Porto Alegre: PUCRS, 2005. V., 1. pp. 1-13.
- MONTERO, Paula. Passagens na Metrópole Paulistana do Século XXI. *Crítica*, 2005. Disponível em <<http://www.scielo.br/pdf/nec/n82/11.pdf>>. Acessado em 21/10/2009.
- MORRISON, Allen. Os Bondes de Porto Alegre. Disponível em <<http://www.tramz.com/br/pa/pap.html>>. Acessado em 20/02/2009.
- NASCIMENTO, Mara Regina. *Sobre os trilhos do bonde, os caminhos de uma cidade brasileira*. Dissertação (mestrado em História) - Porto Alegre: Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica, 1996.
- NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Projeto História*. São Paulo: Departamento de História de Pontifícia Universidade Católica de São Paulo / PUC-SP, n.10, 1993, pp. 07-28.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História & História Cultural*. Belo Horizonte: 2ª edição, Autêntica, 2005.
- _____. História, Memória e Centralidade Urbana. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, [En línea], Debates, 2007, Puesto en línea el 05 janvier 2007. Disponível em: <<http://nuevomundo.revues.org/index3212.html>>. Acessado em 17/05/2009.
- POLLAK, Michael. Memória e Identidade Social. In: *Revista de Estudos Históricos*, Vol. 2, N. 3 1989, pp. 03-15. Disponível em <<http://www.cpdoc.fgv.br/revista/arq/104.pdf>>. Acessado em 05/03/2009.
- SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como Missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- TOURAINÉ, Alain. *Crítica da Modernidade*. Petrópolis: Vozes, 1998.
- VILLARINO, Maria das Graças de Andrade; NUNES, Mario Kruse. *Carris 120 anos*. Porto Alegre: Carris, 1992.
- VOGT, Débora Regina. Nos Trilhos da Modernidade e do progresso: a necessidade de representar o passado no futuro da cidade no início (1873) e fim das linhas de bonde (1970) em Porto Alegre. In: *Revista Historiar*. Ano I, Ed. I, 2008. Disponível em: <http://revistahistoriar.com/files/nos_trilhos_da_modernidade_e_do_progresso_a_necess.pdf>.
- Acessado em 03/03/2009.

Fontes

- Correio do Povo*, 08 de março de 1970, p. 04.
Correio do Povo, 08 de março de 1970, p. 17.
Correio do Povo, 11 de março de 1970, p. 16.
Correio do Povo, 13 de março de 1970, p. 04.
Correio do Povo, 19 de março de 1970, p.04.
Correio do Povo, 25 de março de 1970, p. 04.
Correio do Povo, 03 de março de 1971, p. 45.