

Bonde Elétrico e transformações urbanas no Recife

Electric Tram and urban transformations in Recife

Mariana Zerbone Alves de Albuquerque

Doutora em Geografia
Universidade de São Paulo
mzerbone@hotmail.com

Tales De Lima Pedrosa

Mestrando em História Social da Cultura Regional
Universidade Federal Rural de Pernambuco
taleslpedrosa@gmail.com

Recebido em: 08/11/2020

Aprovado em: 11/01/2020

Resumo: A vida cotidiana é por excelência o lugar que se desenvolve a vida humana. O cotidiano é o resultado de um processo de socialização em que uma forma específica de interação relaciona o indivíduo ao grupo, transformando o espaço geográfico em simbólico. As técnicas modernas atuam como agentes transformadores do espaço urbano e das subjetividades humanas. O objetivo do presente texto é observar como as reestruturações urbanísticas desencadeiam diferentes sentimentos relacionados a destruição ou modificação de seus hábitos cotidianos.

Palavras-chave: Bondes; Transformações; Recife.

Abstract: Everyday life is the place where human life develops. Daily life is the result of a socialization process in which a specific form of interaction relates the individual to the group, transforming the geographical space into a symbolic one. Modern techniques act as agents that transform urban space and human subjectivities. The purpose of this text is to observe how urban restructuring triggers different feelings related to the destruction or modification of their daily habits.

Keywords: Trams; Transformations; Recife.

Introdução

Os espaços citadinos refletem representações, trazendo uma diversidade de significados aos frequentadores desses ambientes. Nas cidades modernas é comum a perda de referências, principalmente quando elas sofrem mudanças drásticas em sua estrutura urbana, desenvolvendo, com isso, fragilidades através das alterações de referencial vivenciados por seus habitantes. A metrópole tem como uma de suas características mais significativas a extensão funcional para

além de suas fronteiras físicas e o ser humano origina-se justamente por meio das diferenças, onde as transformações e lembranças atuam como um estímulo ao pensamento humano.

A virada do século XIX para o XX foi marcada por uma série de transformações, no modo de pensar, nas instituições políticas, bem como na infraestrutura das cidades e nas técnicas que eram utilizadas. Diversas disputas entre os ideais modernos e tradicionais surgiram, produzindo discursos que evocavam variadas perspectivas sobre a *urbs*. Enquanto alguns observavam a necessidade de implementação de “melhoramentos” que modernizariam a cidade, outros viam nessas mesmas transformações a possibilidade de alteração ou até a destruição de seus costumes, dos seus hábitos e relações sociais.

As novas técnicas foram sendo incorporadas aos poucos no cotidiano, no entanto, os contatos iniciais acabaram gerando algumas reações. Isso se dava por se tratar de um momento de grande ruptura e transformações, onde o antigo e o moderno coexistem de forma latente possibilitando a gênese de diversas representações sobre a cidade. Não se tratava de uma disputa entre o antigo e o moderno, mas das impressões e atitudes que eram estimuladas pelos feitos modernizantes, visto que a “modernidade e todas as suas possíveis derivações têm sua materialidade, que atinge o cotidiano da sociedade e modifica as relações sociais” (REZENDE, 2016, p. 159).

O bonde elétrico foi uma dessas técnicas que modificaram as relações socioespaciais em cidades brasileiras entre o final do século XIX e início do século XX. No caso do Recife, a implantação dos bondes elétricos se deu tardiamente, se comparada a outras cidades como Rio de Janeiro e Belém, contudo esse transporte modificou os costumes e a configuração urbana do Recife. Essas representações acerca das mudanças ocasionadas com a chegada dos bondes elétricos são o foco deste artigo, que tem por objetivo identificar os impactos da implantação dos bondes elétricos no Recife no início do século XX. A fim de analisar esses impactos, tomou-se os jornais e relatos de personalidades da época como fontes.

Os bondes e a modernidade no Recife

No trânsito entre os séculos XIX e XX, a classe burguesa desejava o progresso e o desenvolvimento técnico que se desenrolava no continente europeu por acreditar que eles estavam produzindo um mundo melhor através da concretização de uma sociedade de bem-estar. A técnica aparecia nesse momento como algo catártico, que resolveria todos os problemas da sociedade. O progresso estava ali, acontecendo a olhos vistos, o “novo e o velho eram mais

nítidos, a referência à tradição era constante, a memória não estava tão fragmentada, o cotidiano da cidade não sofria com tão velozes invasões” (REZENDE, 2002, p. 92), o progresso estava se impondo por meio de símbolos como a eletricidade e a velocidade que os novos transportes e meios de comunicação imprimiam.

A ideia de “progresso” era evocada atrelada a noção de salubridade, bem como a acessibilidade para justificar os reparos. Reformas como o melhoramento das instalações do porto, reordenamento urbano e a construção de edifícios e pontes foram realizadas na cidade desde a segunda metade do século XIX, modificando os aspectos físicos e a circulação. O Presidente da Província, Francisco do Rego Barros (posteriormente conhecido como Conde da Boa Vista) foi um pioneiro na busca pela inserção do Recife no *Hall* das cidades modernas, segundo Rezende “não havia, no Recife, nem luz pública, nem água encanada, nem tão pouco saneamento” e “as reformas feitas na administração de Rego Barros deram outra dimensão à cidade” (REZENDE, 2016, p 37).

As melhorias urbanas realizadas no século XIX proporcionaram a circulação de grande quantidade de estrangeiros e com eles, novas ideias e costumes, que, “aliados à nova formação cultural dos filhos da aristocracia, vão ser responsáveis pela disseminação de um novo conceito de modernidade” (CANTARELLI, p. 52, 2014). É importante salientar que os conceitos de *moderno/modernidade* eram sempre importados de países estrangeiros, fazendo com que à cidade se moldasse aos “modismos” ingleses e principalmente, franceses.

Em relação ao seu território, a ocupação da cidade do Recife restringiu-se durante anos à ilha do Recife, São José, Santo Antônio e a Boa Vista. Um território que não sofreu grandes transformações, mas que passou por constantes aterros, para se *ganhar* espaço do mangue. Esse cenário começa a mudar na virada do século XIX para o XX. Neste período o Recife se expande e bairros como Poço da Panela, Madalena, Afogados, Várzea elevam o número de moradores, demandando a instalação de serviços de transporte coletivo e junto as reformas também foram realizados melhoramentos técnicos dos meios de transporte, naquela época, os bondes.

Desde sua origem, o Recife possuía uma forte ligação com seus cursos d’água, que funcionavam como uma via fluvial permitindo a ligação entre o centro e os diversos arrabaldes e atuando como um caminho de penetração para o crescimento da cidade. Na segunda metade do século XIX, os trilhos assumem um papel importante nos fluxos da cidade, circulando entre o centro e os subúrbios.

Circularam no Recife as *maxambombas* (locomotivas urbanas à vapor que trafegaram a partir de 1867), os *bondes de burro* (em 1871 começaram a circular veículos de tração animal) e os bondes elétricos, que a partir de 1914, absorveu as linhas já existentes e ampliou o serviço para regiões mais afastadas da cidade. Os trilhos possibilitaram a acessibilidade a outras áreas da cidade viabilizando a diminuição das distâncias. A organização espacial intra-urbana recifense foi fortemente afetada pelos seus padrões de circulação, conseqüentemente, impactando nas relações socioespaciais.

No Recife que se transformava, na virada do século XIX para o século XX, o pensamento moderno estava em voga. Esse discurso trouxe consigo uma noção de ruptura com o passado e com tudo aquilo que era entendido como envelhecido. A vida moderna e as intensas mudanças na cidade possibilitaram um novo horizonte cultural, que estava se estabelecendo para o século XX. As modificações nas estruturas físicas e no espaço e quanto na aceleração no ritmo da vida são exemplos que podemos enfatizar.

Nesse aspecto, a modernidade foi um importante movimento dos grandes centros urbanos, que possibilitou transformações espaciais e metamorfoses culturais. Os projetos de modernizante das cidades interferem “com o seu cotidiano, provocaram reações das mais diversas e representaram confrontos com as tradições existentes” (REZENDE, 2016, p. 164), ou seja, materialidade desses processos atinge diretamente a vida provocando alterações nas relações cotidianas.

Com a inserção das técnicas modernas de transporte no cotidiano recifense, as práticas diárias, aquelas que relacionam o tempo e o espaço, são modificadas. Para Harvey (2013), “as concepções de tempo e espaço são criadas necessariamente através de práticas e processos materiais que servem de reprodução à vida social” (HARVEY, 2013, p. 189), tendo em vista que o bonde elétrico (na primeira metade do século XX) era a forma de locomoção mais utilizada na cidade, ele não pode ter deixado de marcar o dia-a-dia da população.

O bonde é uma técnica de transporte, e essa técnica está relacionada ao interesse da humanidade em transformar o ambiente, adaptando e melhorando as formas de satisfazer suas necessidades. Para Milton Santos, as técnicas “são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem, realiza sua vida, produz e ao mesmo tempo cria espaço” (SANTOS, 2006, p. 16). Por isso, é preciso ter em mente o papel que o fenômeno técnico possui nas transformações ocorridas no espaço, pois é mediante as técnicas que o ser humano realiza a união entre espaço e tempo.

O espaço é formado por objetos técnicos, “as técnicas participam na produção da percepção do espaço e também da percepção do tempo, tanto por sua existência física, que marca as sensações diante da velocidade, como pelo seu imaginário” (SANTOS, 2006, p. 34). Em muitos estudos, o fenômeno da técnica é analisado como se não fizesse parte do território, como se não fosse responsável por sua constituição e transformação.

A técnica passa a ser considerada o elemento central de compreensão da vida social moderna. Quando nos dispomos a fazer um estudo da técnica não estamos abordando apenas os seus impactos positivos ou negativos sobre o conjunto da sociedade ou mesmo sobre a conduta dos indivíduos, configurando-se não só como uma somatória de instrumentos mas, principalmente, como uma mentalidade. Podemos dizer que a técnica é um meio utilizado pelo homem para realizar certos fins, é a maneira como o ser humano se aproxima e se apropria da natureza. Ela não é um elemento exclusivo do mundo moderno, a criação de materiais e artefatos sempre acompanhou o homem ao longo de sua história. A técnica sempre esteve presente em sua vida social. Ao falarmos da técnica estamos penetrando no próprio âmago da modernidade, pois ela se tornou uma espécie de fundamento da modernidade. Não é a modernidade que determina o uso da técnica, é a técnica que determina sobre a modernidade. (SANTOS, 2006)

A sociedade opera no espaço geográfico por meio dos sistemas de comunicação e transportes. A tecnologia embutida nos objetos constitui matéria central da análise sociológica. Relação entre técnica e espaço – atuam na produção da paisagem e organização espacial. Os objetos técnicos se instalam na superfície terrestre para responder a necessidades materiais fundamentais, como por exemplo, deslocar-se. (SANTOS, 2006)

Os anos que circularam os bondes de burro e as maxambombas eram descritos como um tempo onde não havia muita pressa e vivia-se numa cidade mais calma. Em uma cidade que começava a crescer parecia que “tudo ficava menos longe. As carroças eram puxadas por bois. Os bondezinhas de burros, mesmo no seu passo lento, serviam bastante, tinham sua grande utilidade como meio de transporte” (SETTE, 1981, p.208).

A cidade crescia e sua população também, com isso, o aumento do número de moradores também foi peça chave na justificativa das alterações. Entre os anos de 1900 e 1920 a população recifense passou de 113 mil habitantes para 239 mil habitantes, um crescimento bastante expressivo.

As modificações afloravam, mas as reminiscências sempre permearam aquele território proprietário de “uma história que atravessava períodos distintos, possuía desenhos urbanos diferenciados, memórias solenes de tantas lutas e dificuldades. Os seus atores celebravam e recordavam feitos e, no imaginário, a forte presença do passado dava margem a múltiplas interpretações” (REZENDE, 2002, p. 94). Toda essa relação com essas memórias criava um pequeno obstáculo para aqueles que almejavam o progresso.

Em outras cidades brasileiras o bonde elétrico chegou com mais rapidez, foi o caso do Rio de Janeiro em 1892 e de Manaus no ano de 1899. A ânsia dos recifenses pelo melhoramento técnico se fazia presente nas páginas dos periódicos. O *Jornal Pequeno* (23/09/1910 ed. 213) apresentou uma nota comentando sobre a possibilidade de implementação de uma linha ligando as cidades do Recife e Olinda. A nota também versava sobre a insatisfação existente com o sistema de transporte considerado anacrônico para uma capital como o Recife expressando que “Quem como eu não póde (sic) mais tolerar as maxambombas, as diligencias e outros meios de transporte fóra (sic) de moda”, bastava a população se satisfazer com as ideias progressistas que se encaminhavam.

No afã criado pelas ideias de modernidade a Ferro Carril buscou inovar e por volta do ano de 1910 instalou dínamos e baterias para iluminar eletricamente seus carros, que até então eram iluminados através de lanternas de carbureto. A população aproveitou e caiu na brincadeira apelidando esses bondes “eletro-burros”.

Tanto a imprensa, quanto a população em geral estavam em polvorosa para a chegada da tração elétrica. Alves da Mota disse que todos se dividiram em duas correntes de opinião onde “um grupo desejando a inauguração do novo serviço de transporte coletivo, em substituição aos lerdos e anacrônicos bondes de burro; e outro, em menor número embora, achando perigoso veículo, coisas que iria, na certa, aumentar a incidência de desastres nas ruas” (MOTA, 1985, p.10). Ainda segundo Alves da Mota a imprensa reconheceu que estava-se no século da eletricidade e assim defendiam a chegada daquele serviço, mesmo assim, o medo de que acontecessem grandes acidentes de trânsito “em face da velocidade três vezes maior que deviam ter do que a dos bondes de burro; e maior mesmo do que a velocidade das maxambombas” (MOTA, 1985, p.10) era evidenciado pelos jornais.

Em nota do *Diário de Pernambuco* de 30 de março de 1914, o jornal faz seus votos para que a “tão desejada inauguração se realize com perfeito sucesso”, elogiando também os novos carros vistos na estação da Rua do Brum que rivalizavam “no aspecto e na construção elegante e

moderna com os melhores modelos dos mais admirados carris electricos (sic) do mundo”. Esse trecho evidencia como os valores e ideais de beleza eram importados de países estrangeiros.

Alguns redatores também apresentavam nos periódicos, mesmo que de forma sutil, suas insatisfações e/ou medos com as mudanças que vinham ocorrendo. No Jornal de Recife do dia 23 de março de 1913 encontramos um pequeno texto que falava sobre um “veterano” que trabalhava na Ferro Carril, esse veterano era um burro chamado “Bolo de Coco”, que depois de 15 anos de serviços e já velho e cansado, passou a trabalhar como *sota* (a sota era um animal extra que era colocado em trechos mais difíceis para ajudar na tração). O burrinho passava o dia subindo e descendo a ponte da Boa Vista, mas em determinado momento prendeu a sua pata entre dois trilhos da Tramways que estavam sendo assentados, causando uma fratura. O burrinho ficou aguardando a morte chegar na oficina no bairro de Santo Amaro e o texto é finalizado afirmando que “O futuro progresso de Pernambuco inutilizara-o para sempre”.

Em 8 de maio de 1914, testes e treinamento dos funcionários foram realizados nas linhas e, segundo o Diário de Pernambuco a população começava a se familiarizar com aqueles novos veículos. O jornal também informou que houve uma pequena interrupção na linha elétrica deixando alguns carros parrados por um certo tempo o que motivou “um certo atrazo (sic) no tráfego já ronceiro, dos ‘eletro-burros” (Diário de Pernambuco, 09/05/1914).

O Jornal de Recife na sua edição do dia 12 de maio de 1913 trouxe em sua capa comentários sobre o discurso do então governador de Pernambuco, Dantas Barreto, ao Congresso. Naquele enunciado, os serviços de bondes de burro eram apontados como “péssimo e arcaico”, algo que envergonhava os cidadãos do Recife “pelo atraso de civilização”, sendo então apresentado um contrato para a exploração da tração elétrica. Para o periódico, nesse momento o estado se integrava ao “movimento de progresso” e, a partir daí, a *The Pernambuco Tramways & Power Company* pode começar seus trabalhos no ano de 1913. A ideia da eletrificação do sistema já era discutida desde o ano de 1899, mas os elétricos circularam pela primeira vez 13 de maio de 1914 com uma inauguração que movimentou toda a cidade.

Mário Sette marcou enfaticamente a mudança que o Recife passou com o início do tráfego dos bondes:

Ouviu-se, para nunca mais, o estrépito, tão familiar aos recifenses, das patas dos burros no calçamento das ruas. E os estalidos dos chicotes dos boleiros, quase sempre acompanhados de exortações ou ameaças: - Anda, burra!... Corre, diabo!... (SETTE, 2018, pag. 144).

Os bondes - todos os três sistemas que aqui se estabeleceram - foram aos poucos redefinindo o modo de ocupação no entorno da região central, além de contribuir com a penetração nas áreas mais afastadas. Mário Sette é enfático ao tratar das modificações espaciais intraurbanas:

Na sensibíllissima transformação dos seus transportes urbanos, do uso da cadeirinha, da canoa, da rêde e mesmo do ônibus a luar, ao tráfego permanente dos bondes de burros e dos pequenos trens, fácil é imaginar-se o vulto das modificações de vida e de hábitos que atingiram o Recife do meado do século XIX em diante. A cidade cresceu, os subúrbios desenvolveram-se, as comunicações amiudaram-se, tudo recebeu um impulso vigoroso e continuado. O que era distante "mato" virou acessível arrabalde (SETTE, 2018, pag. 165-166).

O tempo e o espaço no Urbano: o ritmo do Bonde elétrico

Faz-se necessário destacar que é mediante as técnicas que o ser humano realiza a união entre espaço e tempo. Já falamos anteriormente que o espaço é formado por objetos técnicos e as técnicas estão presentes na produção da percepção tanto do tempo, quanto do espaço. Em muitos estudos, o fenômeno da técnica é analisado como se não fizesse parte do território, como se não fosse responsável por sua constituição e transformação.

Sendo assim, uma das mudanças mais significativas que podemos destacar está relacionada à dinâmica do tráfego, que aconteceu por meio de um processo denominado por David Harvey (2013) como “compressão do tempo-espaço”. Com esse processo houve diversas transformações, tanto sociais, quanto culturais e políticas, tendo em vista que essa compressão se dá a partir da evolução das tecnologias de transporte, que neste caso específico é a chegada dos bondes elétricos, permitindo que longas distâncias possam ser percorridas em uma quantidade de tempo significativamente menor. Após a chegada dos elétricos as distâncias “encurtaram”, aproximando os bairros e povoações mais distantes ao centro da cidade e, conseqüentemente, aumentando a quantidade de frequentadores da área. Os horários também foram alongados e a noite ficou menos esquisita com o bonde que circulava até mais tarde e com a luz elétrica, que iluminava muito melhor que as lâmpadas a gás.

As reformas e mudanças para o estabelecimento dos bondes elétricos mexiam com costumes e com os hábitos diários da população. Em momentos de grandes transformações é impossível que não surjam conflitos. Quando no momento de reconfiguração das estruturas físicas para o estabelecimento dos bondes elétricos, a cidade transfigurou-se em um imenso

canteiro de obras. A destruição e o processo de reconstrução de uma cidade suscitam sensações, percepções e representações para aqueles que vivenciam todo esse processo de mudança.

A partir do processo de reconfigurações espaciais, ainda podemos aplicar o conceito de David Harvey denominado de “destruição criativa”, apresentado como elemento expressivo para a compreensão da modernidade, pois “como poderia um novo mundo ser criado sem se destruir boa parte do que viera antes?” (HARVEY, 2013, p.22), esse era o discurso proferido por governantes e especialistas, de que um Recife antigo e com ares coloniais precisava ser demolido para se reconstruir uma cidade que se projetava para o futuro.

Todavia, as mudanças ocorridas na paisagem urbana podem criar um certo mal-estar em seus habitantes. Até as obras de assentamento dos trilhos transformaram-se em motivo para reclamações, os comerciantes afirmavam que a interdição de ruas espantava a clientela e impedia que a população chegasse até as lojas. Além disso, o barulho emitido pelo serviço incomodava toda a vizinhança. Nos periódicos eram constantes as notas e cartas de leitores que suplicavam pelo fim dos serviços e dos frequentes incômodos causados por ele. Em meio a tudo isso, chegou até a correr boatos de que os diretores da Tramways¹ não teriam mais dinheiro para concluir os vultuosos trabalhos.

O tráfego dos elétricos iniciou-se e a “conveniência” que deixaria de existir estava entre as primeiras reclamações. Os motoneiros não esperariam mais as senhoras que ainda terminavam de se enfeitar em casa antes de subir no bonde para seguir viagem ou não pararia mais na frente da casa de alguns passageiros para que ele possa desembarcar mais comodamente. Essa era uma situação comum na cidade, mas com o início da circulação dos elétricos a antiga sociabilidade recifense é perdida, pois as pessoas deixaram de se encontrar diariamente nos mesmos horários e os assentos prediletos passam a não mais existir.

Paraíso escreveu que o grande fato característico do provincianismo do recifense “havia os que, sentados na Leiteria Vitória, pediam que o condutor aguardasse um pouco enquanto terminavam a cartola ou o sanduíche de fiambre e queijo” (PARAÍSO, 2011 p. 173). Para Mário Sette a antiga sociabilidade existente entres os usuários das maxambombas e dos bondes de burro

¹ A *The Pernambuco Tramways & Power Company* foi a companhia responsável pela implantação do sistema de bondes elétricos na cidade do Recife, na primeira metade do século XX. Além da eletrificação do sistema, a Tramways também foi responsável pelo fornecimento de energia elétrica para casas e indústrias, além de eletrificar a iluminação pública. A concessionária absorveu as linhas já existentes na cidade, bem como construiu e explorou o serviço por novas e mais distantes regiões.

levou um profundo revés, os encontros diários começaram a se tornar mais difíceis e “outrora, quando algum dos companheiros faltava, indagava-se logo o que lhe teria acontecido. – *Fulano não veio hoje no bonde das 8 horas*” (SETTE, 2018, p. 172). Era comum que alguns passageiros possuíssem seus bancos prediletos, viajando sempre no mesmo vagão e no mesmo horário.

O ritmo dos transportes foi um importante responsável pela agitação do cotidiano, o bonde ajudou a encurtar distâncias e modificar o compasso dos cidadãos. Sobre isso, Rezende comenta que “As coisas ganhavam urgência. A população crescia, e o Recife já não era a cidade onde todo mundo imaginava se conhecer” (REZENDE, 2016, p. 97). O ritmo e a movimentação da cidade se modifica, o comércio se amplia e o horários também se ampliam, pois a tração elétrica, junto à iluminação elétrica, permite que a população frequente a cidade em horários até então incomuns. As ruas do Recife eram iluminadas por lampiões a gás e eram consideradas misteriosas e perigosas e, segundo Sylvia Couceiro (2003), é a partir de 1910, “com a implantação mais sistemática da eletricidade na iluminação pública, a rua ganhava novos atrativos, seduzindo as pessoas para realizarem passeios e diversões noturnas” (COUCEIRO, 2003, p. 68).

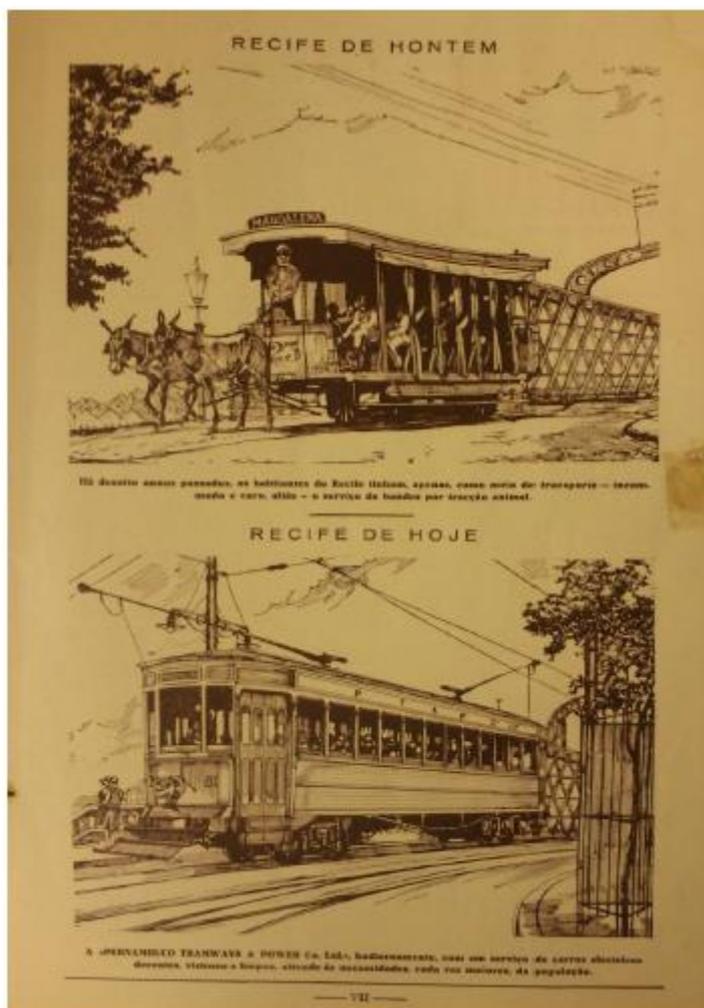
Antes do dia amanhecer os elétricos já estavam nas ruas levando dos subúrbios para o centro da cidade os mais diversos tipos de trabalhadores, eles começavam a circular por volta das 4 horas da madrugada e voltavam para a garagem após a meia-noite. A renovação dos serviços de transporte urbano, além das diversas reformas pela cidade culminaram no impulsionamento das atividades ao ar livre, segundo Couceiro, promovendo novos costumes entre as famílias que começaram a trocar a vida reclusa e o ambiente doméstico, pelas distrações e entretenimentos fora de casa” (COUCEIRO, 2003, p. 190). É a partir dos anos 1920 que restaurantes, casas de chá, sorveterias e confeitarias são abertas, estimulando a convivência em espaços públicos e produzindo novos espaços de sociabilidades.

A propaganda teve o seu papel na difusão da ideia de progresso. É o que podemos perceber ao analisar a peça publicitária da Tramways que indica as diferenças entre os antigos bondes de tração animal e os novos bondes elétricos. O anúncio apresentava o Recife de ontem e o de hoje e retrata os elétricos como carros vistosos e limpos, que serviriam cada vez melhor a população.

Em 16 de Julho de 1914 os bondes elétricos já funcionavam em algumas linhas da cidade, todavia, ainda circulavam por outros ramais os bondes de tração animal, que já vinha há muito sendo mal falados pela população. Naquela data os moradores realizaram um protesto contra os remanescentes bondes a burro, onde vários carros foram virados. Segundo Stiel, “Os bondes do

ramal Capunga foram assaltados, desatrelados os animais e incendiadas as cortinas” (STIEL, 1984, p. 294).

Figura 1: Peça publicitária da Pernambuco Tramways



Fonte: Revista do Nordeste. Ano II. Número 22. Janeiro/1920.

Comparações entre os sistemas eram realizadas com bastante frequência. Uma carta enviada por um leitor ao jornal de Recife foi publicada no dia 22 de Agosto de 1914 solicitando providências aos chefes de tráfego para que o intervalo entre um bonde e outro fosse reduzido, enfatizando que “nos tempos dos de burros o mesmo era de dez minutos”, além do fato da população também ter crescido. A carta também reclama da lentidão dos veículos, “causando grandes aborrecimentos e prejuízos a quem tem necessidade de se transportar rapidamente ao Recife”, asseverando que os bondes elétricos foram projetados para serem mais rápidos que seu antecessor.

Na década de 1920 o Recife passou por mais transformações. No governo de Sérgio Loretto (1922 – 1926) a antiga Campina do Derby foi adquirida, realizando-se aterro e a drenagem, além da construção do canal e do parque, calçamento com asfalto e paralelepípedo, transformando o local em um ponto de encontro da cidade. Nesse mesmo local também foi efetuada a construção do Edifício do Quartel Central da Força Pública do Estado (Quartel General da Polícia Militar de Pernambuco). Loretto ainda reforçou a Ponte do Pina, para passagem dos bondes elétricos e a deu início a construção da avenida Beira-Mar (atual avenida Boa Viagem).

Nesse período o governo colocava-se claramente como criador da infraestrutura básica necessária à modernização, onde “saneamento, saúde, higiene e instrução apareciam como tarefas fundamentais da administração pública, como investimentos urgentes, para não se perderem os caminhos da modernização” (REZENDE, 2016, p. 73). Além disso, a palavra modernização também era recorrente nos meios de comunicação, onde podemos citar como exemplo a “Revista Moderna” que circulou entre os anos de 1919 e 1920, tratando de cinema, personalidades, moda, e diversos outros assuntos.

Mesmo com a sanha pela modernização, visto que o Recife perdia seu destaque e poder nas relações econômicas nacionais, ainda imperava o apego pelas tradições e pelo seu passado e memórias idealizadas. Como dito anteriormente, sempre existiu na cidade do Recife uma grande tensão entre o moderno e o tradicional. Antônio Paulo Rezende (2016) explica que isso se deve pela história da cidade estar atravessada por momentos de deslumbramentos e fantasias sobre o seu futuro possivelmente moderno e ao mesmo tempo pelo medo de vê-la distante das tradições e o desejo de reafirmar o seu passado profundamente idealizado.

O Recife esteve permanentemente empenhado em acompanhar as tendências das “grandes metrópoles” e a interpretação acerca do progresso que aqui passou a vigorar incluía a eliminação dos bondes, apresentados a partir desse momento como um “transporte de pobre”, uma “condução popular”, sem o glamour que possuíam antes da inauguração. O sistema, que era visto no momento de sua implementação como um transporte que unia as classes mais abastadas aos menos favorecidos, por ser o único a oferecer os serviços e não haver outras opções de deslocamento. Essa mudança de interpretação passou a determinar tanto a política de preços, como levou à marginalização do sistema.

O bonde transformou-se numa *subcategoria*, sendo marginalizado pela própria concessionária, pelo poder público e pela sociedade. Nos discursos governamentais foi crescendo

cada vez mais o apoio aos automóveis, as políticas públicas passaram a privilegiar as obras viárias, o calçamento. Ou seja, por intermédio do dinheiro público, proporcionando toda uma estrutura para a operacionalização privada dos transportes rodoviários.

A imprensa, que antes aguardava ansiosamente e reverenciava os elétricos, passou a se opor ao modal. Ela também buscava tomar partido sobre as transformações que a cidade precisava passar, inclusive tendo assento na mesa do Plano Diretor da Cidade “onde se afigura com clareza o papel legitimador da imprensa na implementação das políticas públicas” (RIOS, 1995, p.41). Rios afirma que em diversas matérias jornalísticas que pregam a substituição dos bondes pelos ônibus “nunca se realça o fato das vias para os ônibus (e automóveis) deverem ser pavimentadas pelo setor público enquanto a construção das linhas férreas e sua manutenção competem à concessionária” (RIOS, 1995, p.51). O *Jornal Pequeno* apresentava a reportagem “Uma cidade esburacada: uma novela interminável...” (O Jornal Pequeno 11/10/1955), notícia que reclamava dos buracos por toda a cidade e o bonde, devido ao seu peso, era colocado como um dos causadores desses danos.

A cidade é um fenômeno dinâmico, em constante processo de (re)construção. Por intermédio de seus hábitos e rituais, as pessoas vão construindo significados aos espaços que vivem, suas trajetórias vão formando representações. O que entendemos por cidade é aquilo que as pessoas vivem enquanto experiências individuais e coletivas, além disso, Ana Fani argumenta que “a cidade se estrutura e a paisagem ganha sua configuração a partir do embate entre o que é bom para o capital e o que é bom para a sociedade” (CARLOS, p. 71, 2007).

Considerações finais

A modernidade manifesta transformações materiais e sociais, que se traduzem em comportamentos, sensações e expressões que se apresentam no sentir e no agir dos indivíduos. O processo de atualização dos transportes e as reestruturações urbanísticas agiram tanto nas formas físicas da cidade, quanto na experiência cotidiana. A nova técnica de transporte encurtou as distâncias, contribuiu com a expansão da malha urbana da cidade, mas essa técnica também modificou a percepção do tempo.

Harvey (2013) nos apresenta um conceito denominado de “compressão do tempo-espaço”, com essa ideia ele aponta “processos que revolucionam as qualidades objetivas do espaço e do tempo a ponto de nos forçarem a alterar, às vezes radicalmente, o modo como representamos o mundo para nós mesmos” (HARVEY, 2013, p. 219). A história do capitalismo

tem se caracterizado pela aceleração do ritmo da vida, essa aceleração fica latente com as transformações experimentadas pelo Recife entre os XIX e XX, se consolidando com a circulação dos bonde elétricos que passou a imprimir velocidades médias entre 15 e 40Km/h, provocando uma diversidade de reações sociais, culturais e políticas. As distâncias parecem encolher graças a inovações técnicas como o transporte, que aniquilam o espaço através do tempo, refletindo numa outra percepção do espaço e em novas formas de experienciar cotidianamente a cidade. A velocidade na qual se percorre um caminho modifica a sua relação com o espaço, afeta a sua percepção, sua capacidade de observação.

Pensando a modernidade, Pesavento (1992) a percebe como uma dimensão superestrutural da transformação capitalista do mundo que “gera uma postura de atração-repúdio, de celebração-combate às mudanças desencadeadas” (PESAVENTO, 1992, p. 8-9), isso se evidencia através das fontes que relatam, tanto o discurso de progresso e modernidade “inevitável” que estava aliado aos bondes elétricos, quanto a reticência, ainda existente, pelo medo da tecnologia e da modificação dos costumes que eram tão caros àquela sociedade.

Nesse momento, onde as transformações eram constantes e o embate entre o antigo e o moderno era latente, pois as novidades nunca são unânimes e sempre trazem consigo certa divergência. Ainda pensando nessa dicotomia inerente aos processos modernizadores, Pesavento afirma que “O novo que instaura uma outra ordem, é, também um elemento de destruição, que ameaça valores. Neste sentido, o indivíduo que vivencia a modernidade se sente ameaçado e seduzido ao mesmo tempo pelas transformações em curso (PESAVENTO, 1992, p. 9).

A nossa escolha por trazer uma abordagem através da história cultural do urbano possibilita o cruzamento de dados objetivos, que nos chegam em forma de imagens e discursos, com a diversidade de possibilidades de leitura oferecida pela cidade. Percebe-se aqui o espaço como um caleidoscópio, onde a cidade propicia, a seus habitantes, representações contraditórias do espaço e das sociabilidades que ali tem lugar. As narrativas históricas relativas às sensibilidades humanas procuram desvelar os distintos modos pelos quais diferentes indivíduos e grupos produzem representações sobre suas experiências no tempo e as diferentes experiências que surgem com as transformações da cidade.

A cidade possui uma carga simbólica de referências ao passado, nela encontramos pontos de ancoragem da memória, esses são lugares em que nos reconhecemos, no qual vivemos as experiências do cotidiano a partir dos territórios percorridos. Esses espaços possuem uma relação entre as subjetividades, com a memória e com a narrativa histórica, onde o historiador recompõe

os retalhos dessa memória, pois não há leituras definitivas de um texto. Como afirma Argan “tudo o que se oferece como fato histórico no ambiente urbano é interpretável, suscetível de atribuição de valor, objeto de juízo” (ARGAN, 1983, p. 220). As marcas materiais que encontramos no espaço nos oferecem diversas possibilidades de reflexão. O tempo e o espaço estão interligados nos oferecendo referências de análise do urbano. É preciso descobrir os tempos da história que se acumulam no espaço e que podem e devem ser resgatados pela memória.

Referências bibliográficas

- ABREU, Maurício de Almeida. **Sobre a memória das cidades**. Revista Território, v. 3, n. 4, p. 5-26, 1998.
- ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade** / Marshall Berman; [Tradução Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L. Ioriatti]. – São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BOLLE, Willi. **Fisiognomia da Metrópole Moderna: Representação da História em Walter Benjamin** / Willi Bolle. 2. ed. – São Paulo: Editoria da Universidade de São Paulo, 2000.
- CANTARELLI, Rodrigo. **Contra a conspiração da ignorância com a maldade: a Inspeção de Monumentos de Pernambuco**. Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 2014.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A Cidade** / Ana Fani Alessandri Carlos. 8. ed. 1ª reimpressão – São Paulo: Contexto, 2007. (Repensando a Geografia)
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer**. 15. ed. Petrópolis: Vozes, 2008.
- CHARTIER, Roger. **A História Cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: DIFEL, 1990.
- COUCEIRO, Sylvia Costa. **Artes de viver a cidade. Conflitos e convivências nos espaços de diversão e prazer do Recife nos anos 1920**. Recife: UFPE, 2003.
- FOUCAULT, Michel. **Ordem do discurso (A)**. Edições Loyola, 1996.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo, Edições Loyola, 2007.
- LUBAMBO, Cátia Wanderley. 1961 - **O bairro do Recife: Entre o Corpo Santo e o Marco Zero**. Recife, CEPE/Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 1991.
- MOTA, Alves da. **No tempo do bonde elétrico**. Recife: Celpe, 1985.
- NETO, Oswaldo Lima. **Transportes no Brasil: história e reflexões**. GEIPOT, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes, 2001.
- PARAÍSO, Rostand. **A indefinível cor do tempo** / Rostand Paraíso. – Recife: Bagaço, 2011 (2ª Edição, 2005).

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O espetáculo da rua**. Editora da Universidade, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1992

_____, Sandra Jatahy. **Exposições universais: espetáculos da modernidade do século XIX**. Editora Hucitec, 1997.

REZENDE, Antônio Paulo. **O Recife: Histórias de uma cidade** / Antônio Paulo Rezende; Organização Magdalena Almeida. – Recife: Fundação de Cultura da Cidade do Recife, 2002.

_____, Antônio Paulo. **(Des)encantos Modernos: Histórias da Cidade do Recife na Década de Vinte** / Antônio Paulo Rezende. – 2.ed. – Recife: Ed. UFPE, 2016.

RIOS, Gilvando Sá Leitão. **Linhas apagadas: do coletivo como arcaico ao individual como moderno (a extinção dos bondes na década de 40)**. Editora Universitária, 1995.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. Edusp, 2006.

SETTE, Mario. **Arruar: história pitoresca do Recife antigo**. – 4. ed. revista e ampliada – Recife: Cepe, 2018.

SETTE, Mário. **Terra pernambucana**. Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1981.

STIEL, Waldemar Corrêa. **História do transporte urbano no Brasil: história dos bondes e trólebus e das cidades onde eles trafegaram: "summa tranviariae brasiliensis"**. Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos, 1984.