

TRAMWAYS: MODERNIDADE E RESISTÊNCIA

Tales de Lima Pedrosa
Universidade Federal Rural de Pernambuco
taleslpedrosa@gmail.com

RESUMO

No ano de 1913 a firma “Pernambuco Tramways & Power Company” foi criada, tendo como atribuições a implantação do sistema de bondes elétricos e o fornecimento de energia elétrica para algumas o Recife. Neste mesmo ano teve início uma série de obras que transformaram o toda a cidade: as ruas passavam por reformas para o assentamento dos novos trilhos, o tráfego dos antigos bondes era alterado, e em meio a todos esses transtornos, surgia entre a população um discurso de resistência ao novo transporte que chegava. Partindo dessas observações, o trabalho tem como objetivo perceber de que forma a população recifense encarava todas as mudanças que estavam atreladas ao novo transporte e como organizavam-se com o intuito de se opor a implantação dos elétricos e as mudanças que estavam atreladas a eles. Para tanto, foram realizados levantamentos bibliográficas que indicaram as mudanças na cidade e na sociedade. Houve também levantamento iconográfico na base de dados da Fundação Joaquim Nabuco, a leitura de textos de memorialistas, além de reportagens de jornais e revistas. A partir desses elementos tentou-se perceber o engajamento da população na tentativa de manter alguns costumes que já existiam com os antigos bondes da cidade.

Palavras-chave: Transporte; Transformações; Relação espaço-tempo

INTRODUÇÃO

Os transportes sempre possuíram importância fundamental para o funcionamento das cidades, pois o deslocamento de mercadorias e pessoas contribui diretamente com a manutenção das atividades produtivas e, conseqüentemente, com a expansão da malha urbana da cidade. Além disso, entendendo a cidade como o local em que acontecem os conflitos sociais, onde o contingente populacional é elevado e onde, costumeiramente, acontecem as maiores e mais variadas atividades é possível perceber como determinadas transformações afetam o cotidiano e também como a população se organiza com o intuito de enfrentar determinadas posturas impostas pelos governos e/ou empresas.

A começar pela ideia que foi supracitada, esse artigo tem como objetivo identificar conflitos vivenciados com a espera da população recifense por aquilo que acreditavam representar a

modernidade, em dois principais âmbitos: a chegada do bonde elétrico e a partir daí sua aceitação ou rejeição. A partir desses dois âmbitos verifica-se uma série de mudanças na cidade, que acabaram refletindo na sociedade.

No final do século XIX existia entre uma parcela dos recifenses a expectativa pela chegada dos *elétricos*¹ e, conseqüentemente, certa desprezo com os outros bondes que ainda circulavam. O Rio de Janeiro, então capital federal, implantou seu sistema de bondes elétricos no ano de 1892, em seguida, outras cidades também implementaram o serviço, como Salvador (1897) e Manaus (1899), já no Recife, enquanto a população esperava, queixava-se dos atrasos e das antigas máquinas.

A aristocracia agrária e a burguesia da cidade clamavam pela vinda da “modernidade” que estava refletida nas reformas urbanas, nos serviços de transporte, iluminação pública, saneamento, entretenimento e etc. Essa ansiedade era criada pela familiaridade dessas pessoas com a Europa, pois conheciam todos esses melhoramentos, já que muitos deles passavam temporadas ou faziam seus estudos no ‘velho mundo’. No entanto, outra parcela da sociedade também esperavam esses melhoramentos, mesmo tendo algum receio em relação a eles.

OS ELÉTRICOS NO RECIFE

No ano de 1913 nasceu na Inglaterra a *The Pernambuco Tramways & Power Company Limited*, firma que seria responsável pela implantação dos novos bondes e pela distribuição de energia elétrica. A *Brazilian Street Railway*, empresa responsável pelas *maxambombas*, foi adquirida pela *Tramways* e foi gradativamente deixando de funcionar, até ser completamente substituída pelos elétricos no ano de 1917. O sistema foi inaugurado no dia 13 de maio de 1914 seguindo, inicialmente, através de duas linhas: Praça Maciel Pinheiro e Cabanga.

A “*Companhia de Trilhos Urbanos de Recife a Olinda e Beberibe*” era a empresa responsável pela ligação entre as cidades de Olinda e Recife. Com a ampliação das linhas da *Tramways*, a companhia, que ainda utilizava locomotivas a vapor, começou a perder espaço. Os principais fatores eram o valor mais acessível das passagens e as viagens mais rápidas oferecidas pelos elétricos. Protestos contra a péssima qualidade afundou de vez a Companhia.

Um dos motivos para que a *Tramways* vencesse a concorrência e recebesse a concessão sobre os transportes na cidade foi o baixo preço da tarifa. Logo após a implantação houve uma tentativa de aumento, mas a população logo respondeu com protestos, chegando a depredar linhas e veículos (Neto, 2001, p. 198).

A chegada dos elétricos propiciou uma série de mudanças nos hábitos e nos interesses da população ao mesmo tempo em que o movimento no centro do Recife se intensificou. Bairros mais

¹ Neste trabalho quando uso a expressão “elétricos”, estou me referindo aos bondes elétricos.

afastados também se beneficiaram com a maior rapidez e facilidade trazida pelo modal. Essas mudanças ficaram visíveis com o aumento no número de salas de teatros e cinemas, com a abertura de novas lojas, concomitantemente obras de calçamento e iluminação foram realizadas.

Com a transição entre os antigos bondes (*maxambombas* e *tração animal*) e os “modernos” elétricos, surgiram descrenças e resistências. As primeiras reclamações vieram relacionadas à instalação dos pontos de parada. A justificativa usada para o repúdio aos pontos de embarque era que eles dispersariam a população, impossibilitando a estreita convivência entre eles (dificultando, inclusive, o surgimento de novos romances). Segundo Rostand Paraíso os motorneiros atendiam “ao simples aceno de um chapéu de sol ou bengala” (Paraíso, 2011 p. 173) e com a chegada dos elétricos não haveria mais a espera ou parada em locais mais convenientes.

Mario Sette afirma que 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.

Uma das mudanças mais significativas que podemos destacar está relacionada à dinâmica do tráfego, que aconteceu por meio de um processo conhecido 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.

O impacto da compressão do espaço pelo tempo no Recife foi bastante expressivo, ainda mais quando verificamos os relatos do final do século XIX, que ilustram a capital pernambucana como uma cidade provinciana. Paraíso dizia que “para melhor caracterizar o espírito provinciano do Recife de então, 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)

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 daquela área. Os horários também foram prolongados 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.

A partir do momento em que os subúrbios foram recebendo os serviços dos bondes, a construção de casas e estabelecimentos comerciais foi elevando. Não era mais preciso estar tão perto do centro, pois o serviço de transporte facilitava a vida da população, incluindo a circulação dos bondes de segunda classe onde era possível carregar cestas e balaios com mercadorias.

Como foi dito, é possível perceber que antes da chegada dos elétricos existia uma grande expectativa perante a população. Expectativa esta, que estava refletida tanto no medo do novo, onde

tudo que era de costume em um Recife provinciano poderia ser perdido, quanto na espera pelo novo, por aquilo que acreditavam serem as características de uma cidade moderna.

Nesses momentos de grandes mudanças, é fato que conflitos irão surgir, ainda mais quando se trata da produção do espaço, pois as diversas modalidades de conflitos sociais têm início por meio de um contexto de fragmentação desigual do espaço, sendo resultado de um processo histórico envolvendo os agentes produtores do espaço.

As transformações não serão aceitas de imediato e sem nenhum tipo de objeção. Primeiramente reclamou-se das mudanças no tráfego, de todas as reformas que foram feitas na cidade e como elas atrapalhavam o dia-a-dia das pessoas. Ainda surgiram reclamações relacionadas à implantação dos pontos de parada ou de uma possível falta de dinheiro da Tramways.

Em momento de grandes transformações é impossível que não surjam conflitos. Cabe uma reflexão posterior de como essas mudanças afetaram de forma mais marcante a vida da população, se as expectativas e os medos se efetivaram, de como a cidade foi estruturalmente modificada, afetando a memória afetiva da cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É necessário destacar a importância do estudo deste sistema de transporte, pois ele está diretamente ligado a diversos âmbitos da sociedade, contribuindo como Neto (2001) afirma para compreender as mudanças políticas, sociais e econômicas e as relações da cidade do Recife com os cenários nacional e internacional.

A partir do momento em que a cidade do Recife moderniza as suas técnicas de transporte, as práticas diárias, que relacionam o tempo e o espaço, são modificados. Esse contexto é explicado por Harvey quando diz que “...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).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CARVALHO, Marcus J. M. de. **Liberdade: rotinas e rupturas do escravismo no Recife, 1822 – 1850.** / Marcus J. M. de Carvalho. – 2.^a ed. – Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2010.
- CAVALCANTI, Vanildo Bezerra. **Recife do corpo santo** / Vanildo Bezerra Cavalcanti; apresentação: Liberato Costa Junior. – 2. ed. revista e ampliada. – Recife: Bagaço, 2009.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** Editora Ática, Série Princípios, 3^a Edição, n^o 174, São Paulo, 1995.
- DUARTE, José Lins. **O Recife e a maxambomba no século XIX: ferrovia X hidrovia.** In: V Encontro Nordestino de História/V Encontro Estadual de História, 2004, Recife. Leituras Urbanas: Cidade, poder e resistência no Brasil do século IX, 2004.
- DUBEUX, Cláudio Burle, 1845-1919. **O fotógrafo Cláudio Dubeux** / organização Bruno A. Dornelas Câmara... [et al.]; apresentação George F. Cabral de Souza. – Recife: Cepe, 2011.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo, Edições Loyola, 2007.

LOUREIRO, Claudia & AMORIM, Luiz. **Uma cidade se inventa...** Recife: 7º Encontro Nacional ANPUR – Associação Nacional de Pós-graduação e pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. 2ª edição, Recife, 1997.

MENEZES, Fernando. **Recife nos tempos da província/** Coordenação e textos Fernando Menezes. – Recife: Bagaço, 1999.

NETO, Oswaldo Lima. **Transportes no Brasil: história e reflexões/** coordenação de Oswaldo Lima Neto; autores Anísio Brasileiro...et al.; consultor em História Antônio Paulo Rezende. – Brasileira, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/ GEIPOT; Recife; Ed. Universitária da UFPE, 2001.

PARAÍSO, Rostand. **A velha Rua Nova e outras histórias**. Recife, Bagaço, 2011.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo – Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional**. 3ª edição, Editora Hucitec, São Paulo, 1997

SETTE, Mário. **Arruar: história pitoresca do Recife antigo**. Recife, Secretaria de Educação e Cultura de Pernambuco, 1978.

SILVA, Davi Paula da & PEREIRA, Eveline Maria dos Santos. **Do Rio aos Trilhos: Evolução do Transporte Urbano Ferroviário da Cidade do Recife**. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/monografia/2008/monografias/monografia_14.pdf> Acesso em 30/06/2014