

Onde o bonde faz a curva: o progresso chega aos “arrabaldes”

Jorge Henrique Maia Sampaio*

Resumo: Esse trabalho consiste em analisar o processo ocorrido na capital cearense no período em que circulou o bonde elétrico (1913 – 1947). Como esse meio de transporte coletivo modificou a vida dos moradores da cidade, e como a partir dele a cidade foi ganhando uma nova geografia urbana. Elemento de ligação entre o centro e a periferia no começo do século XX, o bonde causou mudanças de percepção entre os moradores e a cidade, e entre esses mesmos moradores e a máquina. Questões como velocidade, distância, tempo e espaço, agora eram percebidas de outra maneira.

Palavras-chave: Modernidade, Cidade e Máquina

Abstract: This essay consists in the analysis of the process that occurred in the capital of Ceará state, on the period that the electric tram worked (1913 – 1947). How this public transport changed the life style of the people living in the city, and how from this point, Fortaleza got a new urban geography. It was a connect element between the town center and the suburbs at the beginning of XX Century. The tram caused changes on the perception of the city and its residents, and between the residents and the machine. Issues such as speed, distance, time and space, now would be perceived in another way.

Keywords: Modernity, City e Machine

Passadas as primeiras décadas com o bonde movido a tração animal, a cidade conheceria uma forma mais dinâmica desse meio de transporte. Com o advento da eletricidade, agora os bondes poderiam e seriam movidos por ela. Mediante essa transformação, uma nova reorganização urbana foi posta em prática. O traçado executado em seus planos urbanísticos deveria ser alterado. Partindo do princípio que a racionalização do plano é em primeiro lugar concedida como uma adaptação às exigências da circulação (ROCAYOLO, 1986: 438), a ligação entre regiões mais periféricas com o centro seria possível. Com isso a parte da cidade que não tinha um contato maior com sistemas de infra-estrutura entraria no percurso do progresso, nem que fosse de forma restrita. O contato exigiria cuidados, pois agora algumas regras que envolviam um bom circular e se portar seriam levados a esses moradores dos arrabaldes, pois as distâncias percorridas pelo bonde seriam maiores, interligando os pontos mais extremos. Novos bairros seriam incorporados por esse transporte, o que levaria a uma procura pelas áreas por onde ele passasse, ampliando e modificando assim a geografia urbana da capital.

* Mestrando em História Social pela Universidade Federal do Ceará (UFC), bolsista PROPAG

Iniciava-se, assim, a relação dos subúrbios, de forma mais intensa, com um dos primeiros elementos do progresso do qual eles tiveram acesso, o bonde. Agora o “moderno” e o “atrasado” estariam lado a lado com maior frequência, pois muitas vezes a relação que esses moradores mantinham com equipamentos modernos era de total exclusão. Vivendo em locais distantes tinham agora a oportunidade de ir e vir pela cidade. Para isso acontecer o investimento inglês foi de fundamental importância. Esse capital esteve presente na província do Ceará fazendo o comércio marítimo do algodão, onde os britânicos eram seus principais compradores. Para além desse comércio marítimo, os britânicos voltavam-se para setores de produção, comércio e intermediação financeira, mas também com forte interesse na infraestrutura de serviços públicos (LEITE, 1996: 36). A presença britânica nos serviços públicos no Ceará data da segunda metade do século XIX, com o privilégio de explorar o abastecimento e a comercialização de água na cidade de Fortaleza por 50 anos, junto com José Paulino Hoonholtz. O negócio não deu certo, mas colocou Fortaleza de vez na rota dos investimentos ingleses, que foram desde o cabo submarino, construção da estrada de ferro, passando pelo serviço de iluminação pública e transportes.

Em relação ao serviço de iluminação, os primeiros investimentos se deram na utilização de gás carbônico. Foi criada a The Ceará Gas Company Limited, com sede em Londres, que seria a responsável por abastecer a cidade com a nova iluminação. Abastecer as ruas e residências com o sistema de iluminação a gás tornou-se inoperante. Com o advento da eletricidade, o sistema a gás tornou-se ultrapassado.

Essa energia favoreceu também o transporte. Com o sistema eletrificado, a possibilidade de criar novas linhas de bonde era real, ou ampliar ainda mais as linhas existentes, atendendo assim à demanda da população e da cidade que era cada vez maior. Os primeiros bondes elétricos seguiram as linhas já existentes e tinham como destino o bairro do Benfica, Estação de Bondes, que se localizava na Avenida Visconde do Rio Branco; Outeiro, hoje o bairro da Aldeota; a linha Via - Férrea que passava pela Estação de trem que ligava Fortaleza a Baturité; Matadouro; e a mais longa que era a linha do Alagadiço, hoje o bairro do São Gerardo, no início da Avenida Bezerra de Menezes. O tráfego se iniciava às cinco e meia da manhã e se prolongava até dez e meia da noite, quando a cidade descansava para outro dia. Esses horários eram alterados aos domingos e dias santos, devido a uma maior procura pelo transporte.

O alongamento dos trilhos implicaria em uma valorização dos terrenos por onde os bondes passariam. A cidade foi ganhando forma partindo da região central seguindo as vias

por onde os trilhos eram fixados. O problema seria implantar e adaptar novos trilhos em áreas que ainda não eram atendidas pelos bondes. Com poucas vias calçadas, o trajeto do transporte urbano continuou limitado às vias principais, apesar de atingir uma distância maior. Por consequência, essas áreas ganharam uma maior especulação imobiliária. A idéia era garantir um padrão que fosse próximo ao da região central. Segundo Raquel Rolnik,

Um sistema de legislação urbana correspondia a esse modelo de gestão, com o objetivo de garantir os padrões de qualidade e adequação aos padrões estabelecidos pelas companhias que forneciam serviços públicos, na construção e utilização da terra na zona central e em certas ruas ou bairros na zona suburbana (ROLNIK, 1997, p. 149).

Alguns pontos da cidade serviam de modelo para as demais localidades, uma espécie de reduto de civilidade, a evolução plena que a cidade poderia chegar até aquele momento. Segundo Marciano Lopes, um bom exemplo de organização do espaço seria a Avenida do Imperador. Ela “*É uma espécie de porta de entrada para o aristocrático bairro do Jacarecanga. Com suas largas calçadas, sua pavimentação de pedras toscas, seus frondosos e elegantes oitizeiros*” (LOPES, 1996: 31).

Partindo dessas características o bairro de Jacarecanga era visto como uma “ilha” de tranqüilidade e sinal de um bom viver. Características como essas citadas acima não se encontravam em nenhum lugar da cidade. Pelo menos nas primeiras décadas do século XX. Por isso a classe mais abastada se situou nesse local.

Analisando a geografia dos bairros da capital, outro ponto da cidade que começou a chamar a atenção foi a Aldeota (Outeiro). Foi lá que Plácido de Carvalho, importante comerciante, instalou seu suntuoso castelo. Existia no bairro uma linha de bonde, mas para além dela era uma densa floresta de cajueiros e a deliciosa areia alva e macia, cantos de pássaros ou o silêncio quase absoluto (LOPES, 1996: 31). Esses limites denotam de forma bastante acentuada a presença do rural no urbano, ou naquilo que a cidade estava se transformando, uma cidade de contrastes.

Outra localidade, o Joaquim Távora, que não tinha tantos palacetes, mas sim uma uniformidade no casario, residências simples, geminadas, que se espalhavam de um lado e do outro dos trilhos da linha de bonde até a chamada “terceira secção”, próximo onde hoje se encontra a Avenida Pontes Vieira, era bastante procurado.

O bairro começou a ser disputado pela classe média por se localizar em um ponto privilegiado, próximo ao Centro e a Aldeota.

Ocupar os locais mais próximos por onde passava o bonde era uma forma da camada pobre resistir à falta de estrutura, e com isso entrar nesse contexto do mundo dito moderno, que mostrava apenas a face da exclusão para esses moradores. Portanto não existia um bairro somente com casas suntuosas. Muito menos um bairro só com casebres. O que existia era uma disputa pelo espaço público, e os aparatos modernos contido nele.

Em consequência áreas que eram verdadeiros areais começam a ganhar contorno de bairro. Um exemplo era a linha onde ficava a estação dos bondes. Conhecida como “Calçamento de Messejana”, essa via era entrada de mercadorias que vinham da região dos tabuleiros para abastecer o centro da cidade. Nesse corredor intenso de comércio foi se estabelecendo moradias, sobretudo da classe média que não podia ocupar os lugares mais nobres da cidade, como Jacarecanga e Benfica. Outra maneira que contribuiu para o bairro ganhar forma foi à vinda de pessoas do interior do estado, que se estabeleceram ali devido a aproximação com o centro da cidade, o que praticamente tornava a vida um pouco mais fácil.

A presença de trilhos era um bom motivo para que se construíssem moradias ao longo do seu percurso. Apesar dos inconvenientes barulhos emitidos por ele. Segundo Antonio Luiz,

durante décadas esses ruídos, característicos de um tempo anterior à industrialização do transporte e à mecanização da vida urbana, conviveram com emissões acústicas novas, que se foram proliferando mediante a inserção cotidiana de equipamentos associados à modernização dos centros urbanos(SILVA FILHO, 2006: 19).

O bonde tornava-se assim mais um elemento dessa modernidade e também um elemento de atração populacional. É Dentro desse contexto de uma nova reorganização da geografia da cidade que o bonde vai adentrar no subúrbio. Percorrendo agora por regiões “desconhecidas”, fazia-se necessário divulgar as regras para um melhor trafegar. Assim, a

Light

Avisa ao público que os bondes electricos somente param em frente aos postes marcados de branco. Os postes marcados de branco e vermelho indicam parada obrigatória. O passageiro deve fazer signal de parada com um único toque de tímpano, logo depois de passar o poste de parada anterior ao poste onde pretender descer. Para a regularidade do serviço pede-se ao público não demorar no descer ou subir dos bondes (Folha do Povo, 29/10/1913).

Essas medidas que os usuários do serviço de bondes tiveram que adotar, talvez já fosse uma questão automática para os que já usufruíam do serviço há mais tempo. Dentre as

observações, pedia-se, ainda, certa rapidez na hora de estabelecer contato com a máquina. Afinal de contas agora o percurso poderia ser calculado, devido à velocidade ser constante, diferente de quando era movida a tração animal, com uma velocidade variável aos humores do bicho. Essas orientações talvez fossem mais voltadas para os que moravam nos “arrabaldes”, pois, para os moradores da região central, mais acostumados a esses códigos, talvez fosse uma questão quase automática.

O tempo gasto no maior percurso, calculado de acordo com a distância, estabelecia 30 minutos para a linha do Alagadiço, com 5440 metros.¹ Esse era o tempo gasto para percorrer espaços socialmente diferentes. Isso se fosse respeitado o intervalo de quinze minutos entre os carros, e dando o desconto com o tempo perdido para o embarque e desembarque de passageiros.

As distâncias a percorrer pelos bondes electricos, tomando como ponto inicial de partida a Praça do Ferreira, são pouco mais ou menos os seguintes:

<i>Linhas</i>	<i>Metros</i>
<i>Linha da Praia</i>	<i>1530</i>
<i>Via Férrea</i>	<i>930</i>
<i>Estação</i>	<i>2450</i>
<i>Fernandes Vieira</i>	<i>1800</i>
<i>Bemfica</i>	<i>2630</i>
<i>Alagadiço</i>	<i>5440</i>
<i>Outeiro</i>	<i>2500</i>
<i>Praça dos Coelhos</i>	<i>1100</i>

Tabela 1 - Folha do Povo 23/11/1913

A demora no trajeto de algumas linhas estava ligada as modificações que teriam que ser feitas para a ampliação dos trilhos e mesmo de infra-estrutura, já que alguns lugares eram carentes de pavimentação. As modificações nem sempre ocorriam em tempo hábil, chagando os usuários a fazerem reclamações no jornal.

¹ Essa medida é do ano de 1913, quando as linhas foram eletrificadas.

Diversas pessoas nos tem vindo trazer reclamações contra o estado quasi inaccessível em que fica o bonde da Praça do Coelho, no fim da referida linha. Com effeito, o estribo dos carros fica, naquelle ponto, a cerca de um metro de altura, a ponto de ser extremamente difficil a uma senhora descer ou subir no bonde(Diário do Estado, 18/10/1916).

Em 1916 a Light contava com as seguintes linhas: Estação, Fernandes Vieira, Praia, Via-Ferrea, Matadouro, Alagadiço, Mororó, Praça dos Coelhos, Benfica e Outeiro. Um número cada vez maior de pessoas circulava pela cidade utilizando os serviços da Light, cujo desempenho não acompanhava o crescimento da demanda.

Ainda ontem, diversos bondes dessa companhia ficaram parados em várias linhas, por falta de energia electrica, fato, aliás, que está pedindo uma justificação. Também o número de bondes é por demais insufficiente, principalmente nas linhas do Bemfica e Alagadiço, quando é certo que o movimento da cidade vae crescendo em grande proporção (A Tribuna, 28/08/1922).

Além do número de veículos reduzidos, outro problema constante era a falta do fornecimento de energia para a locomoção dos “tramways”. Esses problemas aconteceram em todas as linhas, mas causou maiores transtornos nos destinos que se aglomeravam um maior número de pessoas.

As onze e as dezeseite horas, quando todos, deixando as suas occupaões, voltam para o centro da cidade, as linhas da Praia e Avenida Epitácio continuam servidas por um único bonde. É triste o espetáculo que esses bondes offerecem àquelles horários. Os passageiros viajam de pé, pelos estribos, pelas plataformas, como sardinhas em lata, amontoados (A Tribuna, 31/10/1922).

Pegar o bonde para ir ao trabalho tornou-se parte do cotidiano dos moradores dos subúrbios. Mas quando era no horário de deixar o serviço, era um suplício tomar um bonde. Qualquer movimento extraordinário na cidade é motivo justificado para alterar os horários dos bondes. Nos dias santos, numa sexta feira santa, um simples enterro, modificava o vai e vem dos moradores que precisavam do tal transporte. Isso acabava indo na contramão da proposta que o desenvolvimento do transporte prometia. Andar de bonde deveria ser algo agradável, como relata o poeta e memorialista Amadeu Amaral, que prefere o bonde ao automóvel, justamente porque não tem pressa. No paralelo entre as duas máquinas, “*O automóvel é o veículo dos que fogem a si mesmos. Enquanto que o bonde... Ah! O bonde é outra coisa*” (AMARAL, 1976: 8 e 10).

Mas o bonde era muito mais que isso. Era o espaço agitado da cidadezinha que começava a ganhar foros metropolitanos (GIRÃO,1997:25). Começa aqui talvez o primeiro serviço urbano para os moradores dos arrabaldes, antes mesmo de se chegar água encanada e luz elétrica nas residências, que levaria a uma mudança de hábitos e costumes, lá estava o bonde. Por isso a afirmação do poeta Amadeu Amaral: “observar a cidade pela janela do bonde, que em determinada velocidade, nem tão vagaroso que dê sono, nem tão veloz que dê vertigem”, seja a ideal. Para o historiador Antonio Luiz, a principal característica para um bom observador é mobilizar os sentidos do corpo, e decifrar os detalhes contidos na paisagem (SILVA FILHO, 2003).

Mas apreciar o trajeto não era coisa fácil. O material de fabricação dos veículos era antigo, desde a inauguração da companhia. E ainda tinham outros problemas, “*Os bondes são sujos, sem conforto e nos dias de chuva os passageiros soffrem bastantes*” (A Tribuna, 17/08/1923).

O fato do sistema está eletrificado não resolveu os problemas apresentados no dia-a-dia. A alteração da mudança da tração animal para a elétrica superou algumas adversidades, principalmente a da distância, já que a cidade estava sempre em expansão, tanto no número de habitantes, como na área edificada. Um grande número de usuários começou a utilizar esse meio de transporte, na medida em que ele romperia seus limites iniciais, passando a estar cada vez mais presentes na vida dos cidadãos. Por outro lado, apenas eletrificar o bonde não supriu as necessidades da explosão demográfica pela qual passava a cidade. A população de Fortaleza na virada do século XX não ultrapassava 50 mil habitantes. Na década de 1930 ultrapassava os 120.000 habitantes, o que exigia melhorias na infra-estrutura da cidade, dentre essas o sistema de transporte público.

Em relação a esse sistema, o número de veículos, considerado insuficiente, era motivo de reclamações diárias, como ressalta o Jornal A Tribuna, do dia 28 de Agosto de 1922:

O serviço de tração electrica entre nós, ultimamente, resente-se das maiores irregularidades. Também o número de bondes é por demais insufficiente, principalmente nas linhas do Benfica e Alagadiço, quando é certo que o movimento da cidade vae crescendo em grande proporção (A Tribuna, 28/08/1922).

Era para o subúrbio que a cidade crescia. O seu centro, local de comércio intenso, foi deixando de ser área residencial. Essa população foi se alojando ao lado do perímetro central, devido à infra-estrutura existente até então. Um bom exemplo é o bairro do Benfica. Localizado próximo do centro da cidade, foi uma das primeiras opções da classe mais

abastada. Por outro lado, quanto mais distante da região central, maiores seriam as dificuldades, e mais difícil seria a vida de seus moradores.

Nesse processo de ampliação da cidade para os arrabaldes, a infra-estrutura não acompanhou na mesma proporção. A população dos lugares mais extremos da cidade tinha o problema do ir e vir como uma constante. Se locomover era uma questão de sobrevivência, pois dela dependia o trabalho, que muitas vezes se encontrava distante de casa. Como o número de bondes era reduzido, moradores do Alagadiço, o bairro com a maior linha, era o mais prejudicado.

Lançamos um appello à gerencia da Light, afim de que se procure amenisar as irregularidades existentes na companhia. Com algum sacrifício, poderia aumentar pelo menos dois vehiculos na linha do Alagadiço, entre 6 e 8 horas da manhã. Trata-se da linha mais longa, atravessando, ainda mais, uma zona de população muito densa. (Jornal do Comércio, 06/08/1924).

O número reduzido de veículos era apenas uma dentre várias irregularidades apontadas pela população, como a falta de energia para alimentar os veículos, o desconforto devido à lotação, entre outras. Com isso, as pessoas que moravam nos “confins” da cidade, adquiriram o hábito de só viajar na plataforma dos carros, que se encontravam nas laterais dos veículos, na certeza de que, no quarteirão seguinte, teriam que ceder seus locais a senhoras e crianças. Com isso muitos passageiros pegavam literalmente carona nos bondes, saltando nos locais desejados antes mesmos de serem cobradas as passagens.

Mas uma cidade dita “moderna”, na visão dessa elite, passava por delimitar áreas ou espaços, controlar socialmente o ir e vir da população menos favorecida economicamente, para evitar contatos íntimos entre o moderno e o arcaico, ou o “civilizado” e “barbárie”. Contudo era impossível haver essa separação, pois os dois espaços co-existem dentro de uma determinada área ou espaço. Então, é possível ter na mesma via um bonde, símbolo do progresso, e vendedores ambulantes, em seus carros movidos à força humana. Ruas iluminadas com casas que desconheciam a energia elétrica. Inúmeros são os exemplos.

A questão se torna mais evidente quando foi sugerida à Companhia a utilização de carros de segunda classe, destinados aos “desfavorecidos de fortuna”. Esse veículo custaria a metade do preço dos veículos de 1ª classe, fazendo com que todos tivessem acesso ao meio de transporte. A Light que sempre foi julgada pelos seus serviços, desagradava muito seus

usuários, e em 1925 estipulou um aumento no preço das passagens, que passariam de cem réis para duzentos réis.

Um ponto importante que a Light se apoiava para legitimar o aumento no preço das passagens era a criação de mais desvios dos trilhos para evitar as demoras resultantes de desarranjos que ocorriam e provocavam excessivas esperas nos pontos de encontros dos bondes. Além desse argumento outras mudanças estavam previstas, tais como: melhoramento do serviço de iluminação dos subúrbios, limpeza e reparo radical dos bondes, a substituição do sistema de cortinas, pois em dia de chuva causavam o maior transtorno.

Servir-se de um bonde não significa fazer o percurso rápido e livre da chuva: antes pelo contrário. Seria o caso de haver esta instrução de prudência: o que se deve saber para tomar um bonde: levar capa ou guarda-chuva, ou ir em roupa de banho (Diário do Ceará, 12/04/1927).

Além da iluminação pública, pois ainda não tinha fornecimento de energia elétrica residencial, era necessário aumentar a capacidade da potência energética para que o serviço prestado pela empresa de bondes, ou abastecimento de energia para a cidade, não sofresse danos. A utilização dos bondes fazia cada vez mais parte da vida dos moradores da cidade que se expandia.

A tão esperada modernidade do século XX, talvez fosse menor do que as expectativas que se criaram sobre ela. A abertura de novas vias e a substituição do sistema de iluminação do gás pela eletricidade não eliminou o jeito provinciano da capital cearense. Em amplo ensaio histórico e literário sobre a modernidade, Marshall Berman diz que,

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos (BERMAN, 2007: 24).

Transformar as coisas ao redor, ou melhor, transformar a cidade, modificar o ambiente, eram características trazidas por essa modernidade. Com a passagem mais cara, e com o compromisso firmado com a prefeitura, a companhia prolongou a linha da Avenida Eptácio Pessoa, à Praia de Iracema, numa extensão de 600 metros. Transformou em linha dupla o trecho da rua Cel. Guilherme Rocha, compreendido entre as ruas Barão do Rio Branco e General Sampaio. Deu maior extensão ao desvio da linha de Fernandes Vieira (Jacarecanga) entre as ruas do Imperador e Santa Izabel. Constituiu um desvio na Praça Caio Prado para servir a linha do Outeiro. Prolongou a linha Fernandes Vieira até as proximidades da Escola de Aprendizes Marinheiros, e finalmente instalou dois desvios na linha do Alagadiço, sendo

um na Praça São Sebastião, e outro na Rua Livramento (Relatório da Câmara Municipal de Fortaleza, 1925). Mais isso não resolveu o problema. O sistema de transporte já não era mais eficiente para a demanda da população. Essas foram apenas medidas paliativas que só amenizariam os problemas por um curto período de tempo.

Bibliografia

AMARAL, Amadeu. *Memorial de um passageiro de bonde*. São Paulo, HUCITEC, Secretaria de Cultura, Ciência e Tecnologia, 1976.

GIRÃO, Blanchard. *O liceu e bonde na paisagem sentimental da Fortaleza província*. Fortaleza: ABC, 1997.

LEITE, Ary Bezerra. *História da Energia no Ceará*. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1996.

LOPES, Marciano. *Royal Briar: a Fortaleza dos anos 40*. Fortaleza: ABC, 4ª Ed., Coleção Nostalgia, 1996.

MENEZES, Raimundo. *Coisas que o tempo levou. Crônicas históricas da Fortaleza antiga*. 2ª Ed. HUCITEC, Fortaleza, 1977.

ROCAYOLO, Marcel. “Cidade” IN Enciclopédia Enaudi. Lisboa. Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 1986.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 1997.

SILVA FILHO, Antonio Luiz Macedo e. *A cidade e o patrimônio histórico*. Fortaleza: Museu do Ceará. Secretaria da Cultura do Estado do Ceará, 2003.

_____. *Rumores: a paisagem sonora de Fortaleza (1930 – 1950)*. Fortaleza: Museu do Ceará – Secretaria de Cultura do Estado do Ceará, 2006.