

O “envelhecimento” dos bondes elétricos: construções de valores na modernidade natalense (1911-1937)

Alenuska Kelly Guimarães Andrade*

Resumo:

No início do século XX, os bondes elétricos começaram a correr em Natal, ligando bairros da cidade, antes isolados. O bonde foi o primeiro serviço de transporte urbano e sua chegada foi narrada como a materialização dos valores da modernidade da época, provocando mudanças na sensibilidade da população, enredada que estava pelo fascínio exercido por uma das vedetes da técnica, a velocidade. Acompanhando as matérias e crônicas publicadas nos jornais locais entre 1911 e 1937, nas quais o bonde elétrico aparece como principal protagonista, percebemos que sobre o bonde, que inicialmente é traduzido como símbolo do moderno, vai sendo progressivamente projetada uma imagem de decadência, de velhice, de um passado preso aos trilhos. Refletindo sobre o “envelhecimento” do bonde narrado pelos cronistas como parte de estruturas materiais e mentais, nas quais bonde e cronista estavam inseridos, buscamos analisar essa dinâmica de valores na modernidade natalense. O bonde elétrico, convivendo com as inovações automotivas, tornou-se lento, essas impressões ajudaram a deslegitimar esse tipo de transporte e a criar demandas de um mundo cada vez mais ágil e veloz.

Palavras chaves: Bonde elétrico, modernidade, sensibilidade.

Résumé:

Au début du XX^e siècle, les tramways électriques ont commencé à courir dans Natal, en liant des quartiers de la ville, avant isolés. Le tramway a été le premier service de transport urbain et son arrivé a été raconté comme la matérialisation des valeurs de la modernité de la époque, en provoquant changements dans la sensibilité de la population, embrouillée qu'il était pour la fascination exercée pour une des vedettes de la technique, la vitesse. En accompagnant les matières et chroniques publiées dans les journaux locaux entre 1911 et 1937, dans lesquelles le tramway électrique apparaît comme principal protagoniste, nous percevons que sur le tramway, qui initialement est traduit comme symbole du moderne, va en étant progressivement projetée une image de décadence, de vieillesse, d'un passé emprisonné aux voies. En reflétant sur le « vieillissement » du tramway rapporté pour les chroniqueurs comme part des structures matérielles et mentaux, dans lesquelles tramway et chroniqueur étaient insérés, nous avons l'objectif d'analyser cette dynamique de valeurs dans la modernité natalense. Le tramway électrique, en coexistant avec les innovations des automobiles, a devenu lent, ces impressions ont aidé retirer la légitimité de ce type de transport et à créer des exigences d'un monde de plus en plus agile et rapide.

Mots-clés: tramways électriques, modernité, sensibilité.

No início do século XX o movimento dos bondes começou a fazer barulho pela cidade de Natal. Foram ruas, em sua maioria, sem calçamento e à noite iluminadas parcamente pelo gás acetileno (em funcionamento desde 1905) que acolheram em setembro de 1908 os bondes puxados à tração animal. Os burros foram trazidos de Belém do Pará pelo engenheiro Sá Barreto, da firma Valle Miranda & Domingos Barros a mesma responsável

pelos serviços urbanos de iluminação (FERRO, 1908). Foi o primeiro transporte urbano da cidade, a primeira linha favoreceu o percurso entre os bairros Cidade Alta e Ribeira, percorrendo o trecho da rua Doutor Barata, na Ribeira, à praça João Maria, na Cidade Alta.

Trilhos e bondes fizeram parte da paisagem da cidade e do cotidiano de seus habitantes por mais de três décadas. Porém o tempo dos burros puxando os bondes sobre os trilhos foi curto em Natal, a força animal foi dispensada em 1911 quando o bonde passou a ser impulsionado por energia inanimada, ou seja, o bonde tornou-se elétrico. Nesse ano, antes da inauguração dos bondes elétricos, o repórter Til relatou uma conversa com um dos chefes da Empresa Melhoramentos de Natal, o Sr. Domingos Barros, durante um passeio no bonde puxado a tração animal. Na ocasião lhe foi perguntado “quando viriam os bonds elétricos, tão ansiosamente esperados pela população progressista d'esta sympathica Natal?”, satisfeito ficou o repórter em saber que os prazos previstos para a inauguração dos desejados *elétricos*¹ estava confirmado. O Sr. Barros informou na ocasião que esperava a chegada dos equipamentos para a construção da linha de bondes elétricos que foram importados da Europa, para que em seguida viessem os profissionais contratados para executar a obra. Terminado o diálogo, Til e Barros seguiram no bonde, “embalados por essas formosas perspectivas” até a Avenida Rio Branco (no bairro Cidade Alta), de onde continuaram o passeio admirando a cidade²:

O bond voltou. Mas a tarde estava tão bella, que não pude fugir ao desejo de vê a Cidade nova, esse novo bairro de nossa terra que será, com os bonds, um dos pontos predilectos da sociedade chic da nossa pequena urbs. Como vai ser linda a nossa Natal! (TIL, 1911: 01)

Para o cronista o passeio pelo bonde proporcionava o espetáculo da cidade que se modernizava. Ele parecia confiante nas inovações técnicas esperadas, que transformariam o bonde puxado à tração animal em bonde elétrico, uma tecnologia que ajudaria a conformar o panorama de transformação material e simbólica da cidade. Para ele, os bondes e o bairro Cidade Nova, fruto da primeira grande intervenção no espaço urbano de Natal realizada nos primeiros anos do século XX, planejado com largas avenidas em retícula direcionadas aos ventos dominantes, fariam de Natal uma linda cidade, fariam de Natal uma urbe “chic”³.

A exaltação da técnica, a racionalização do espaço da cidade e o deslocamento do tempo, tendo como foco de interesse o futuro, são valores da modernidade incutidos na escrita

¹ Os bondes movidos a eletricidades eram por vezes chamados apenas de “elétricos”.

² Optamos por manter a ortografia da época nas citações que constam nesse trabalho.

³ Conferir: ARRAIS, R.; ANDRADE, A.; MARINHO, M. **O corpo e a alma da cidade**: Natal entre 1900 e 1930. Natal: EDUFRN, 2008.

do jornalista. Ele escreve sobre a espera da tecnologia e sobre as transformações da cidade com entusiasmo, fala das suas sensações na tarde em que faz a entrevista, para ele uma “tarde tão bella”. Procuro deter-me aos detalhes, as sensações e desejos relatados, com o intuito de entender como as narrativas sobre essas inovações técnicas ajudaram a construir a dinâmica de valores da modernidade natalense, se inserindo na construção de um mundo moderno, no qual bonde e cronista faziam parte⁴.

Em 1911, publicou-se no jornal *A' República* que a capital norte-riograndense estava conhecendo uma “poderosa teia do progresso, sempre forte, sempre veloz” (A REPÚBLICA, 1911)⁵ tecida pelos melhoramentos na cidade. Essa teia era a eletricidade, um dos grandes sinais do progresso técnico da humanidade. O entusiasmo dos repórteres com as perspectivas futuras da cidade que estava por receber a eletricidade deu contorno ao clima festivo que marcou a chegada dessa inovação. A inauguração dos serviços elétricos “coincidiu” com o aniversário do governador Alberto Maranhão, o dia foi festejado em um baile no Natal Club, com as presenças do governador e demais autoridades. E pelas mãos de Alberto Maranhão o “comutador lançou a corrente elétrica nos circuitos da Força e Luz”, marcando a inauguração dos serviços de bonde e luz elétrica, pelas mãos do governante esclarecido foi acionado o foco de modernidade que irradiaria Natal (A REPÚBLICA, 1911).⁶

Alberto Maranhão, governador de inspiração cosmopolita, fazia parte de um grupo de intelectuais locais que escreviam para jornais e revistas em circulação no período sobre as mudanças que almejavam para a cidade, ao mesmo tempo, em que tentavam modificar a cidade agindo na estrutura do Estado. Esses intelectuais eram acometidos pelos ideais de modernidade que encontravam nas formas, nas paisagens e nas sociabilidades de cidades maiores, como Rio de Janeiro, São Paulo, Recife, ou mesmo de cidades do estrangeiro como Paris ou Nova York.

As comemorações da inauguração da linha de bonde e dos serviços de iluminação irradiavam otimismo. Quatro bondes ficaram à disposição dos convidados, conduzindo-os até o Palácio do Governo. O serviço de bonde e o de iluminação pública celebrados equivalia a

⁴ O conceito de modernidade foi amplamente discutido por vários autores, não é nosso objetivo nesse trabalho realizar uma análise das discussões em torno desse conceito. Levaremos em consideração algumas manifestações de valores da modernidade tendo por base os estudos de David Harvey (1993), Anthony Giddens (2001), Renato Ortiz (1991), Sandra J. Pesavento (2002).

⁵ Citado por COSTA, Madsleine L. da. Quando a modernidade vinha de bonde. p. 113.

⁶ Alberto Maranhão, formado pela faculdade de Direito de Recife, foi governador do Estado por dois mandatos, nos quais realizou inúmeros melhoramentos urbanos, inaugurou o Teatro Carlos Gomes (que atualmente leva o seu nome), o conservatório de música, o hospital Juvino Barreto, e modernizou o ensino primário. Cf. CARDOSO, 2000.

um pequeno trecho da cidade, o qual, segundo uma nota publicada em um jornal pela empresa Melhoramentos de Natal, correspondia “somente da avenida Rio Branco à Ribeira”.

Foi planejado inicialmente para o serviço de transporte urbano o número de oito carros, em 1912, já havia cinco bondes elétricos em tráfego, descritos pela empresa responsável pelo serviço como “sólidos, confortáveis e possantes, providos de aparelhos elétricos os mais modernos, e profusamente iluminados” (A REPÚBLICA, 1912). Essa descrição dos bondes concilia elementos emblemáticos da modernidade urbana daquele início de século. Um passeio pelo bonde materializava os valores da modernidade, descritos pelas sensações de força, conforto e luminosidade.

As relações entre as pessoas e as inovações fizeram emergir novos hábitos e novas sensibilidades. Mesmo os que não tinham acesso por meio da leitura aos ideais do mundo moderno publicados diariamente nos jornais locais, passaram a conviver com o Bonde, com seus roncos e movimentos de descer e subir as ladeiras das ruas tortuosas da velha cidade. Difícil saber os sentimentos dessa maioria da população que não deixou escrita de si e poucos escreveram sobre eles, mas acreditamos que as experiências do mundo moderno foram compartilhadas, conjecturamos essa possibilidade pensando no contato e utilização dos bondes elétricos que ajudou a fixar nos habitantes da cidade, em seu imaginário coletivo, os valores da modernidade.

Analisamos as falas de um grupo da sociedade que tinham acesso aos meios de comunicação locais, mas temos consciência que suas crônicas não revelam as sensibilidades de toda a população, entretanto, sabemos que a população teve que se acostumar com as novidades do mundo moderno – como o bonde. Experimentaram as sensações de percorrer a cidade a uma vertiginosa velocidade, que se dava em torno de 20 km por hora, vivenciando experiências de aceleração do tempo e diminuição das distâncias que ajudaram a compor as sensações de modernidade que fizeram parte do viver nas cidades do início do século XX, em acelerada transformação urbana⁷.

Os trilhos, os postes cruzetas, o movimento e sons dos bondes materializavam as sensações do mundo moderno, traduzidas em crônicas publicadas nos jornais locais, a

⁷ Os efeitos da aceleração do tempo e diminuição das distâncias foram teorizados por Harvey como experiências que alteraram as concepções de tempo e espaço. O uso de inovações tecnológicas e de novas fontes de energia, em serviços urbanos, bem como, todo um arsenal de equipamentos e inovações técnicas que invadiram a vida diária, estão entre os fatores responsáveis pelo que David Harvey analisa como uma compressão tempo-espaço. Aos quais ele associa, ainda, as perturbações relacionadas à perda de identidades numa época de rápidas “transformações das práticas espaciais e temporais”. Cf. HARVEY, David. *Condição Pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1993. p. 185-290.

exemplo de Francisco Antônio, que entusiasmado deu ao bonde a função de alma e de pulso da cidade. Por isso, ele desejava que

os dias fossem longos e as noites (...) intermináveis, para gosar-os nesses veículos, bons ou maus (que importava?) contando que estivesse a cada momento e a cada instante vendo e em contacto com toda a cidade, com todos os seus habitantes, com os que viessem de perto ou de longe. (...) Uma cidade sem bond é uma cidade sem vida, porque o bond é a alma das cidades. (...) Tudo se encontra ali. (...) O bond acolhe a todos sem distinção de classe, de côr, ou de politica. (...) o bond, além da alma, é o pulso das cidades: pelas ruas percussões, isto é, pelo movimento dos bonds advinha-se os estados de excitação ou depressão em que ellas se encontram. (...) Não! Uma cidade não pode existir sem o seu bond./.../ Nei sei como podemos viver tanto tempo sem elle! (...) Dentro em pouco, os bonds serão indicados como um dos mais efficazes agentes therapeuticos para as molestias do systema nervoso. [...] Oh! A ideia de que elles abreviam as distancias e nos levam, commodamente, facilmente, aos nossos lindos arredores: que poderemos, quando nos agrada, passar 30 minutos a uma hora longe dessas feias ruas aplaties e poeirentas.(...) Tudo isto e mais alguma coisa fazem com que amemos grandemente, sinceramente, esses modestos vehiculos (...) com toda sorte de passageiros, com as suas palestras, informações, bisbilhotices, além dos seus conductores e motoristas, tem incontestavelmente a sua função social. Faz-se, por elle, com facilidade a psicologia de uma população (ANTÔNIO, 1923: 01).

Para o cronista o bonde assumiu um papel preponderante para a população da capital, ele ditava o ritmo da cidade, promovia novas sociabilidades sendo local de encontro entre as pessoas, independente de distinção social ou racial elas seguiriam lado ao lado (garantia de anonimato), cada uma com seu destino no mesmo itinerário pelas ruas de Natal. Ruas que se tornaram espaço de admiração, que ao serem percorridas de bonde proporcionavam as pessoas o deleite das paisagens. O cronista se mostrou entusiasmado em compartilhar com essa inovação, capaz de modificar os nervos, alterar as percepções da cidade e de seus habitantes. O bonde produziu uma intensificação dos sentidos, importante na composição de um imaginário sobre o papel das inovações técnicas na cidade.

Com entusiasmo, o cronista afirmou não se importar se esses veículos eram bons ou maus. Quais motivos o teriam levado a escrita dessa assertiva? Podemos supor que esse trecho fazia referência a uma série de outras matérias publicadas nos jornais locais, contendo queixas, reclamações e desgostos vinculados a esse meio de transporte. Os bondes, durante o tempo que estiveram em funcionamento em Natal, inspiraram não só crônicas entusiasmadas, mas também muitas queixas. Queixava-se com relação à falta de educação ou imperícia dos condutores, o descumprimento dos horários divulgados, a falta de manutenção, as constantes falhas técnicas e acidentes, por vezes fatais. Essas queixas são reveladoras dos valores buscados pelas elites, o descumprimento dos horários rompia com a racionalização da vida cotidiana e as falhas técnicas inspiravam a desconfiança. De acordo com Giddens a modernidade é um fenômeno que envolve confiança e risco, as inovações técnicas fazem

parte de sistemas de funcionamento desconhecidos para a maioria da população que faz uso delas – pensando no bonde elétrico – um conjunto de eventos ou resultados produz confiabilidade nesses sistemas, pois a “experiência da segurança baseia-se geralmente num equilíbrio de confiança e risco aceitável” (GIDDENS, 2001: 43).

Esse “ambiente de risco” aparece nos eventos narrados por jornais da oposição ao governo, por exemplo, o *Diário de Natal*, que noticiou vários acidentes com os bondes, sobretudo choques e atropelamentos de bondes que se movimentavam pelas ruas da cidade “em vertiginosa disparada sem dar pelo *break*” (O BONDE, 1911). Desde a inauguração dos serviços de transporte que a ocorrência de acidentes ganhou espaço na imprensa local. Por exemplo, uma notícia de março de 1912 sobre um choque entre dois bondes na Avenida Sachet atribuía tal fato “à imperícia do motorista Severiano”. Por isso, afirmava o jornal, não era prudente confiar esta função a “empregados que não têm a precisa prática e que, em ocasiões tais, não sabem fazer uso do guarda freio automático que têm os veículos”. Em maio do mesmo ano, também na Ribeira, no início da tarde, o popular Francisco Jacú cruzava a rua quando foi alcançado pelo bonde, tendo o corpo esmagado. Quanto às testemunhas, “uns disseram que estava bêbado, outros que era surdo”. Foram presos o motorista e o condutor.

O mau funcionamento ou imprudência na condução resultavam em acidentes. A sensação de que de repente o bonde podia surgir numa esquina e causar acidentes promoveu a modificação das percepções das pessoas ao caminhar pela cidade, elas tinham que reaprender a andar pela cidade que agora possuía espaços distintos para pedestres e os meios de transporte. Nesse contexto, os relatos de acidentes sempre vinham seguidos de pedidos de melhoramentos e também manifestavam indignação perante os incidentes desastrosos ocorridos com o bonde, como pode ser observado neste relato:

Ante-hontem (...) descia pela Avenida Junqueira Ayres um Bonde em vertiginosa disparada sem dar pelo break.

Os passageiros temendo que o carro fosse arrebentar-se lá embaixo, na Ribeira, alarmaram-se e muitos saltaram, cahindo diversos que feriram-se. O Bonde, porém, parou em frente á Capitania de Porto por ter cahido um burro, impedindo o seu movimento, e só devido a isto se deve talvez não ter havido alguma desgraça a lamentar.(...).

Não é a primeira vez que bondes disparam na ladeira, sem dar pelo break, pondo em risco a vida dos passageiros.

E’ preciso que a gerencia da Companhia providencie em ordem a que não se repita mais o facto não deixando trafegar carros imprestaveis, tendo os breaks inutilizados, sem poderem funcionar (DIARIO, 1911: 01).

Os bondes propiciavam ao indivíduo uma experiência de ruptura na noção de tempo e espaço. As velocidades, consideradas altas para a época, podiam confundir os sentidos e colocavam a vida dos passageiros e passantes em risco. Assim, afetando as imagens

que os cronistas construíram sobre os bondes, misturas de medo ou fascínio, necessidades de entendimento, de reconhecimento das mudanças de concepção sobre o mundo. De acordo com Amara Rocha foi comum a

incidência de representações contraditórias quanto aos elétricos se por uma lado, a atração pela novidade tecnológica que eles representam como ‘heróis’ da modernidade, (...) capazes de proporcionar uma vida mais cômoda, dinâmica e veloz. De outro, a repulsa generalizada (...) aos perigos desta modernidade, cujo contato cotidiano poderia causar a morte e o flagelo (ROCHA, 1997: 13)

Os riscos envolvidos com o movimento dos bondes na cidade, o levou às seções policiais das páginas dos jornais. Em matéria do jornal *A República* intitulada “*Factos policiaes*” relatou-se que o “O bond pegou um caminhão” nas ruas do bairro do Alecrim (FACTOS, 1936: 8). Percorrendo da primeira página do jornal, sendo noticiado como símbolo do progresso, às seções policiais publicadas entre as últimas páginas, o imaginário em torno desse equipamento urbano ganhou novos contornos ao longo das três primeiras décadas de sua presença na cidade. Nesse tempo, é como se o bonde tivesse envelhecido, perdido as forças e o vigor da juventude. Como escreveu o cronista Danilo, o bonde seguia a “marcha reduzida” levando seu excesso de lotação, ele havia perdido a “vontade de chegar” (DANILO, 1937: 12).

Essa imagem do bonde velho, associando a figura do velho a do imprestável e defeituoso, aparece em outras crônicas do cronista Danilo. Em 1937, ele escreve mais uma vez sobre os serviços do bonde, nesse momento se coloca em primeira pessoa, se junta aos que precisam dos velhos bondes cotidianamente⁸:

Estou entre os muitos que padecem as consequencias de um serviço de transporte que não mais se justifica. Ando tambem pendurado nos estribos dos bondes, pago as passagens carissimas por pequenos percursos, espero com ou sem paciencia os bondes do Tyrol e Petropolis, aguento a falta de pratica dos cobradores, evito, como os demais passageiros, que as senhoras e creanças caiam dos bondes, arrisco, afinal a minha vida nos postes dos meios de rua ou nos bondes sem freios. (...) O argumento principal que se apresenta contra a melhoria do nosso serviço urbano de transporte é o de que o movimento de passageiros não compensa. Não temos mais do que uma duzia de bondes velhos, sem freios, desconcertados, alguns imprestaveis (DANILO, 1937: 12).

Em meio a tantas acusações existiu a de “mais defeituoso de todo o Brasil” (MAIS, 1935: 01). O bonde ficou lento, sensações de lentidão e perdas de força figuraram nas percepções que construíram a imagem de seu envelhecimento. Essa imagem aparece forte em uma das primeiras matérias de jornais que deixaram de pedir reformas e melhorias ao relatar as inúmeras queixas, passando a reivindicar o fim do movimento desses veículos, ou um fatal

⁸ Danilo foi o pseudônimo utilizado por Aderbal França para assinar crônicas na imprensa natelense durante quarenta e dois anos (CARDOSO, 2000).

“STOP” como foi publicado no *A República* em 1935, referindo-se aos bondes como “cacheticos” e “rheumaticos” que “de hora em hora, vão se arrastando melancolicamente” pelos bairros da cidade,

Porque não substituem, logo nas placas, esses titules dynamicos, que significam movimento, vida, lucta, força, trabalho, dever, ir e vir - a cidade cheia de progresso e de actividades amnimadas -, porque a "Força e Luz", não põe o seu fatal STOP, com que atormenta a capital, nas tabolêtas dos seus quatro bonds gottosos? (CLAMA, 1935: 02).

A cidade moderna aparece atormentada com os problemas de transportes, tendo o bonde como um dos principais protagonistas. De acordo com outra matéria d’*A República*, assinada por Waldemar Araújo, existia de oito a dez desses protagonistas arrastando-se letamente pela cidade, mas que segundo ele alguns já mereciam “integral repouso”, vítimas do crescimento da cidade, do aumento da demanda e falta de manutenção (ARAÚJO, 1935: 08). O sistema foi envolvido em inúmeros eventos que abalavam a confiança dos que dele dependiam.

Desse modo, em Natal o bonde elétrico foi sendo desvinculado do imaginário moderno, deixando de ser representativo do progresso, de ser aquele que seguia vertiginosamente para o futuro. O bonde foi envelhecendo e ganhando lentamente seu lugar no passado. Incluímos essas poucas linhas aqui apresentadas como parte desse seu lugar no passado e no presente em que foram escritas. Num presente em que uma nova imagem vem sendo construída pela mídia e pelos ambientalistas, a de um bonde que não polui o meio ambiente, do transporte limpo, e quem sabe um transporte do futuro. Assim, as mudanças de concepção e atitude com relação ao bonde elétrico inserem-se numa dinâmica de valores da modernidade, elogios e queixas, ambos integraram o escopo de reflexões e sensibilidades acerca da vida na Natal que se modernizava no início do século XX. Fortes, quebrados, sem freios, rápidos ou lentos, novos e velhos bondes elétricos ajudaram a configurar a modernidade natalense.

Fontes:

Ferro Carril do Natal. *A República*, 17 de junho de 1908.

TIL. *Notas de um reporter*. *A Republica*, 12 de janeiro de 1911, p. 1.

A Republica, 19 jan. 1911. Citado por COSTA, Madsleine Leandro da. Quando a modernidade vinha de bonde. p. 113.

A Republica, n. 214, 1911.

EMPRESA de Melhoramentos. *Diário de Natal*, 3 de outubro de 1911, p. 1.

A ^{REPUBLICA}, n. 12, 1912 .

ANTÔNIO, Francisco. *O bond*. A República, n. 217, p. 01, 23 set. 1923.
O BONDE. *Diário do Natal*, 13 jul. 1911.
LAMENTÁVEL DESASTRE. *Diário do Natal*, 11 fev. 1909
PELA CARRIL. *Diário do Natal*, 21 ago. 1909
O BONDE. *Diário do Natal*, 13 jul. 1911
CHOQUE DE ELÉTRICOS. *Diário do Natal*, 7 mar. 1912
DESASTRE. *Diário do Natal*, 23 abr. 1912.
DIÁRIO DO NATAL, n. 4.209, p. 01, 1911.
FACTOS Policiais. *A Republica*, 22 fev.1936. p. 8.
DANILO. *No bonde.... (sociaes)*. A República, 28 de agosto de 1937, p. 12.
DANILO. *Cada vez pior... (sociaes)*. A república, 7 dez. 1937, p. 12.
MAIS UMA "BÔA" DA CIA. FORÇA E LUZ. *A República*, Natal, 16 jan. 1935, p. 1.
CLAMA NE CESSSES. *A República*, Natal, 12 jul. 1935, p. 2.
ARAUJO, Waldemar. *Afinal, quem é a victima?*. A República, Natal, 7 ago. 1935, p. 8.

Referências bibliográficas:

ARRAIS, R.; ANDRADE, A.; MARINHO, M. *O corpo e a alma da cidade: Natal entre 1900 e 1930*. Natal: EDUFRN, 2008.
CARDOSO, Rejane (coord.). *400 nomes de Natal*. Natal: Prefeitura Municipal de Natal, 2000.
COSTA, Madisleine. *Quando a modernidade vinha de bonde*. Monografia (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) UFRN, Natal, 1998.
HARVEY, David. *Condição Pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1993. p. 185-290.
GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: Editora UNESP, 2001.
ORTIZ, Renato. *Cultura e modernidade: a França no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1991.
_____. *O imaginário da cidade: visões do urbano: paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. 2. ed. Porto Alegre: EDUFRGS, 2002.
ROCHA, Amara S. de S. A sedução da luz: Eletrificação e imaginário no Rio de Janeiro da Belle Époque. *Revista de História Regional*. Vol. 2. n. 2. 1997. Disponível em <http://www.rhr.uepg.br/v2n2/amara.htm>