

A ÚLTIMA PARADA DOS BONDES: A TRANSIÇÃO DE MODAIS E TRANSFORMAÇÕES URBANAS NO RECIFE (1866-1957)

THE LAST STOP OF THE TRAMS: THE TRANSITION OF MODES AND URBAN TRANSFORMATIONS IN RECIFE (1866-1957)

Tales Pedrosa¹

RESUMO: O sistema de bondes foi o principal meio de transporte público em Recife entre 1860 e 1950, operando como concessões a empresas privadas internacionais. No início do século XX, os automóveis ganharam popularidade, e os bondes, antes símbolo de modernidade, passaram a ser vistos como obsoletos e deficitários. Fatores como dificuldades na importação de peças, obstáculos na gestão das tarifas, o lobby da indústria automobilística e os impactos das Guerras Mundiais aceleraram o declínio do sistema. No pós-guerra, a influência dos Estados Unidos consolidou a priorização do transporte rodoviário e, com isso, a retirada dos bondes permitiu a expansão do espaço viário e grandes obras de infraestrutura, marcando uma transição para o transporte individual motorizado e alterando a estrutura urbana de Recife. Essa mudança refletiu transformações econômicas, políticas e sociais, alinhadas aos interesses da indústria automobilística e ao discurso de progresso, em sintonia com tendências nacionais e internacionais.

PALAVRAS-CHAVE: Bondes; Recife; Transformações; Transporte Urbano.

ABSTRACT: The tram system was the main public transport in Recife between 1860 and 1950, operated as concessions to international private companies. In the early 20th century, automobiles gained popularity, and trams, once a symbol of modernity, became seen as obsolete and unprofitable. Factors such as difficulties importing parts, tariff management issues, the automotive industry lobby, and the impacts of the World Wars accelerated the system's decline. Post-war, US influence solidified the prioritization of road transport. Consequently, removing trams allowed for road space expansion and major infrastructure projects, marking a transition to individual motorized transport and altering Recife's urban structure. This change reflected economic, political, and social transformations aligned with the automotive industry's interests and the discourse of progress, in line with national and international trends.

KEYWORDS: Tram; Recife; Transformations; Urban Transport.

¹ Doutorado em História (UFRPE). Universidade Federal Rural de Pernambuco. Orcid: <https://orcid.org/0009-0004-0783-7513> E-mail: talespedrosa@gmail.com



10.23925/2176-4174.36.2025e70793

Recebido em: 18/06/25.

Aprovado em: 05/07/25.

Publicado em: 10/07/25.

Introdução

Entre os anos de 1866 e 1957 os bondes foram predominantes no transporte público de passageiros na cidade do Recife, atuando através de um monopólio que, além de atender as demandas de mobilidade, em determinado momento passou a atuar na transmissão de energia elétrica e na implantação da nascente telefonia fixa. Durante a Primeira República (1889-1930), o sistema de transporte público em grandes cidades do país, era frequentemente gerido através de concessões, onde o setor privado era responsável pela inserção de capitais e capacidades técnicas para a implementação e expansão dos sistemas de transporte. As concessões são contratos ou autorizações outorgadas pelo poder público a empresas privadas aptas a operar serviços de transporte público, naquele momento os bondes e, quase todas elas estrangeiras. Nesses contratos, o governo delega a uma empresa a responsabilidade de construir a infraestrutura e fornecer o serviço de transporte, estabelecendo condições como tarifas, rotas, qualidade do serviço e investimentos necessários.

Na cidade do Recife uma das concessões foi implementada através da Lei nº 1153 de 28 de setembro de 1911, que tratava especificamente da *concessão e exploração dos serviços de bondes de tração elétrica*, antes dessa lei houve outras normativas para bondes de diferentes tipos de tração. A legislação em questão estabelecia que o prazo de concessão seria de no máximo 60 anos e ao fim do prazo, se reverteria ao Estado todo material da empresa. Também estava estabelecido que os trilhos deveriam se estender do Recife à Olinda, percorrendo os bairros de Beberibe, Dois Irmãos, Várzea, e Boa Viagem e contando com um ramal para Jaboatão, além disso, assegurava a possibilidade de construção de ramais que se fizessem necessários, com a devida anuência do governo. Um ponto importante que também estava definido na legislação foi a absorção da Companhia *Ferro-Carril de*

Pernambuco (ou *Pernambuco Street Railway*), que até então executava os serviços de bondes de tração animal.

A partir do século XX, os automóveis passam a abrir caminho pela cidade, provocando um maior fascínio na sociedade, resultando numa larga utilização e na ampliação das estradas de rodagem, levando o sistema de bondes, que já foi o grande marco da modernidade recifense, para segundo plano até cair no esquecimento.

O abandono do modal ferroviário em questão se deu por questões políticas e econômicas, e foram muitas as alterações decorrentes desse fato para a cidade e o cotidiano de sua população. Na opinião de Neto (2001), a compreensão da história dos transportes permite uma interpretação nas geografias desse sistema e suas dimensões econômicas e políticas. O que se verá aqui é um desdobramento regional, mas que está em inteira consonância com o processo nacional e seus desdobramentos internacionais.

Diante disto, buscou-se neste artigo analisar o processo de transição entre os modais de transporte coletivo na cidade do Recife, na segunda metade do século XX. Observou-se a mudança nos discursos sobre o que é moderno e como as cidades vão sendo forçadas pelo capital a realizar transformações, tendo em vista não a qualidade de vida de seus habitantes, mas aquilo que é mais lucrativo para os grupos dominantes nas cidades, observando nesse contexto, a perda de prestígio do bonde em detrimento dos meios de transporte individual rodoviário. Para isto, foram analisadas fontes como os jornais em circulação da época e documentos bibliográficos que revelam essas transformações no Recife e nos meios de transporte no período em questão.

1. O bonde elétrico como transporte urbano na cidade do Recife.

Iniciando essa análise através de uma esfera mais ampla do sistema ferroviário, ao fim do Império, o Brasil contava com aproximadamente 9.583 km de ferrovias, porém as bitolas (distância entre os trilhos da via férrea) não eram unificadas e não havia nenhuma rede ou política que buscasse interligar as principais regiões. A maior parte do sistema ferroviário brasileiro, montado para atender aos interesses da economia agroexportadora, ainda não havia atingido um nível de desenvolvimento que correspondesse às necessidades de integração nacional, caracterizando-se pelo

predomínio das estradas de ferro que ligavam regiões produtoras aos portos de exportação (Garcia, 2002, p. 49).

Como endossa Neto, “nossas estradas de ferro foram estendidas para responderem a necessidades locais e eventuais, sem a preocupação de estabelecer uma rede conjugada no sentido nacional” (Neto, 2001, p. 107), neste cenário os quase dez mil quilômetros não consolidaram uma rede interligada e, sim, um arquipélago de redes regionais voltada para os principais portos, atendendo as demandas locais específicas. Além disso, eram muitas as firmas administradoras dessas diversas linhas férreas e quase todas elas, formadas com a utilização de capital internacional, principalmente da Inglaterra.

É importante diferenciar a existência dos trens urbanos de passageiros os bondes, que possuíam uma menor estrutura para se deslocar dentro das cidades e os trens interurbanos de cargas e passageiros, muito maiores e que percorriam longas distâncias. Ambos os modais ferroviários, passaram por um problemático processo de falta de integração e interligação entre os diversos núcleos de circulação.

Em Recife, o transporte urbano sobre trilhos começou a ser estruturado a partir de 1863 e ao longo de sua trajetória, também obteve diferentes bitolas, dificultando uma possível integração de linhas. A “Brazilian Street Railway Company Limited” ou simplesmente Maxambomba, foi o primeiro trem urbano a circular no Brasil a partir do ano de 1867, levando a população recifense da região central até as áreas de moradia suburbana. Em menos de uma década (em 1871) passou a funcionar a “Pernambuco Street Railway Company”, com seus bondes de tração animal, que circulavam por cerca de 23 km entre o centro e os arrabaldes.

É preciso entender que mesmo sendo o principal modal utilizado no Brasil na virada do século XIX para o XX, todos os equipamentos e insumos utilizados para a manutenção dos sistemas de bondes precisavam ser importados, tanto o combustível (para os trens à vapor), quanto o material fixo e rodante, além de profissionais capacitados para atuar nas áreas técnicas das companhias. As diferentes bitolas eram comuns tanto no Brasil, quanto em países vizinhos com a Argentina e o Paraguai e essa diferença acontecia simplesmente por puro oportunismo inglês, onde “visavam reaproveitar, na América do Sul, equipamentos tornados obsoletos após o governo inglês adotar, para todo o país, a bitola de 1,44 metro” (Neto, 2001, p. 132).

Com a chegada da Primeira República em 1889, houve um acelerado crescimento populacional alimentado pelo fim da escravidão e, em algumas partes do país, pela imigração atrelada a uma diversificação das atividades econômicas. Contando com a terceira maior população do país, cerca de 50.000 habitantes, a sociedade recifense passou a reivindicar melhorias em serviços urbanos, ofertados por meio de concessões à iniciativa privada, onde o capital investido vinha sobretudo de capitalistas estrangeiros.

O bonde elétrico chega no Recife no início do século XX, na esteira dos melhoramentos modernos e da reforma urbana onde a Tramways acaba tornando-se a grande referência de modernidade, conforto e pontualidade para a cidade. Porém, ao longo dos anos, a busca pelo “moderno” continua, mas os símbolos se modificam e o bonde elétrico passa de sonho à pesadela. Com isso, uma determinada visão de progresso passou a ser largamente difundida e perseguida pela imprensa e pela sociedade antes do fim da primeira metade do século, um ideal de progresso pautado em uma espécie de força contra o arcaico que estava impregnado no Recife, representado por seus antigos bairros com traçados tortuosos e estreitos, seus bondes morosos que atrapalhavam o correr dos automóveis. Essas marcas de uma “antiguidade” precisavam ser apagadas e a cidade remodelada.

No ano de 1913 iniciaram as obras para a circulação dos bondes com tração elétrica, que passaria a ser considerado o elemento modernizador da cidade. O serviço ofertado pela “The Pernambuco Tramways & Power Company” entrou em atividade em meados de maio de 1914, trazendo consigo outros componentes como a introdução da iluminação pública elétrica, a implementação da rede telefônica, assim como a distribuição de gás encanado. Segundo o Diário de Pernambuco de 14 de maio de 1914, toda a população esperava “alvorotada pela natural curiosidade de ver, enfim o desejado melhoramento da viação urbana”.

A Tramways teve um papel relevante no processo de transformação da cidade, tornando-se um elemento importante na vida da população recifense e possuindo grande expressão nas metamorfoses socioespaciais, pois a partir do momento em que entra em atividade, logo figurou como um símbolo do progresso moderno na cidade. Em nome desse modal, calçamentos foram arrancados das ruas, edificações foram demolidas, postes foram erguidos e os fios condutores de eletricidade

espalharam-se por ruas e avenidas e a cidade foi sendo remodelada para uma população que crescia.

Ao longo de sua estruturação, a Tramways foi “absorvendo” as outras empresas de trilhos urbanos (tanto os bondes à vapor quanto os de tração animal) e, conseqüentemente, os itinerários que elas realizavam tornando-se, com o tempo, a única a realizar os serviços de transporte de passageiros na cidade. Até o início do século XX os bondes elétricos eram o que haviam de mais moderno no sistema de transporte brasileiro, quando surgiram os primeiros ônibus, elétricos e a gasolina.

É importante lembrar que a implementação da tração elétrica na cidade do Recife foi tardia, se comparada a outras capitais do Brasil como o Rio de Janeiro, a primeira a implementar o serviço, em 1892 e Salvador, aonde o serviço chegou em 1897. No ano de 1899, a operadora ferroviária Great Western tentou estabelecer os bondes elétricos entre Recife e Olinda, mas a Western Telegraph impediu a realização ao afirmar que a eletricidade iria interferir em seu sistema de cabos de transmissão.

3. Controle operacional do transporte e energia.

Quando o transporte coletivo de passageiros começou a ser organizado, o Estado estabeleceu as atividades por meio de concessões públicas à entes privados, principalmente estrangeiros, que atestavam conhecimento técnico prévio e capital financeiro para estabelecer as atividades. A empresa atuava por meio de monopólio de exclusividade nas operações de transporte público, fornecimento de energia elétrica e iluminação pública e serviços telefônicos e as tarifas eram estabelecidas pelo contrato entre a empresa e o governo do Estado e as modificações de itinerário e nas tarifas precisavam ser previamente informadas, para que fossem acatadas ou rejeitadas.

Nas primeiras décadas do século XX, entre 1914 e 1930, o Brasil passou por um período de ajustes estruturais em seus ambientes político e econômico. Desta forma, o ano de 1930 é o momento em que o país se organiza mediante a uma industrialização focada na substituição de importações, visto que a primeira guerra mundial desencadeou um processo de retração da indústria europeia, abrindo a possibilidade de, nacionalmente, substituir determinados produtos que vinham de fora. Os investimentos iniciais dessa empreitada ficaram a cargo da acumulação de capitais do período anterior (produção e exportação de café), sendo empregado no investindo

em máquinas, fábricas, transportes e moradia (vilas operárias) contribuindo vigorosamente com o processo de urbanização.

Entre 1923 e 1930 também passa a acontecer no Brasil um processo de concentração e centralização das empresas concessionárias iniciada por firmas estrangeiras como a *Brazilian Traction, Light and Power* e a *American & Foreign Power Company* (AMFORP), responsáveis pela gestão e produção elétrica no país. Esse movimento ocorreu por meio da aquisição de pequenas companhias nacionais, transformando-as em subsidiárias internacionais, consolidando o setor energético na América Latina. É importante sinalizar que a AMFORP foi um conglomerado que se originou da *General Electric*, possuindo diversas concessões em toda América Latina, Índia e China, sendo o Brasil o maior mercado da empresa.

Na cidade do Recife a AMFORP adquiriu a *Pernambuco Tramways* e a *Telephone Company* no ano de 1928, passando a controlar a produção e a distribuição de energia, iluminação pública, transporte público e a comunicação telefônica. Segundo Ferreira “o principal desafio da empresa, ao chegar nessas localidades, consistia na alteração do padrão da cultura organizacional instalada. Isso significava refazer os contratos de concessão junto às administrações públicas, para garantir a lucratividade em face da variação cambial” (FERREIRA, 2012, p. 10).

Após a aquisição das pequenas companhias pelo país, uma avaliação da infraestrutura era realizada com o objetivo de afinar a transmissão de energia, atualizar a capacitação dos funcionários e adquirir máquinas que pudessem atender as novas demandas. Lojas também foram abertas nas cidades com o propósito de introduzir novos produtos que passassem a estimular um maior consumo de energia elétrica. Além de, claro, realização de melhorias na iluminação pública e nos bondes elétricos. Entre os anos de 1919 e 1948 a *Pernambuco Tramways* possuía uma usina à vapor que produzia eletricidade a uma potência de 20500 kW.

Figura 1 - Propaganda de loja de materiais elétricos de 1920.



Fonte: Diário de Pernambuco, 26 de junho de 1921, p. 10 (Acesso em: 27/01/2024).

Para Ferreira “A história da expansão da AMFORP pela América Latina, especialmente no Brasil, auxilia na compreensão desse novo papel que os EUA passaram a assumir no mundo entre guerras” (FERREIRA, 2012, p. 16). Os investimentos realizados diretamente pelos E.U.A. tiveram como finalidade o aumento de sua presença financeira em outros países, para consequentemente expandir suas indústrias e mercado de capitais. Nesse momento houve o encontro de dois interesses – expansão norte-americana no eixo sul do continente e modernização urbana brasileira, marcando a presença estadunidense no país.

Na segunda metade no século XX se estabelece uma retração de investimentos, resultando em uma precarização da oferta e ocasionando uma série de apagões, alimentando as queixas pela nacionalização dos serviços, “setores como transporte, energia elétrica e telecomunicações apresentavam déficits de atualização, ampliação e modernização” (FERREIRA, 2017, p. 5). Na década de 1950 inicia-se a venda das propriedades da AMFORP por toda a América Latina, em um processo de estatização das plantas de energia. As pequenas empresas subsidiárias do Brasil começaram a ser adquiridas “entre 1961 e 1965, após negociações feitas por João Goulart e concluídas durante o período militar” (FERREIRA, 2017, p. 12).

No início do século XX, as intensas transformações e modernizações em que nossa sociedade passava, estavam fortemente influenciadas por valores e padrões da cultura europeia. As elites brasileiras, particularmente, olhavam para a Europa como um modelo de civilização e progresso, buscando importar costumes, modas e

práticas sociais que reforçassem sua posição de prestígio perante o mundo moderno. Cidades como Paris e Londres eram vistas como referências incontestáveis de sofisticação, e suas influências se manifestavam no estilo de vida, na arquitetura, nas artes, na infraestrutura urbana e nos hábitos cotidianos.

Esse fascínio se expressava por meio do urbanismo e das reformas das cidades brasileiras que frequentemente se inspiravam nas grandes capitais europeias, como visto na reforma do porto e do bairro do Recife no século XX, buscando se modernizar à imagem de Paris. A imprensa e as artes também desempenharam um papel crucial na propagação desse ideal europeu, promovendo e valorizando as produções culturais da Europa como símbolos de sofisticação e bom gosto, o que levava muitas lojas a possuírem nomes estrangeiros em busca de adquirir mais prestígio.

Essa busca por reproduzir o estilo de vida europeu, no entanto, coexistia com as contradições e desafios de uma sociedade marcada por desigualdades da expansão urbana e pela herança colonial, o que resultava em uma modernização desigual, que não sanava as dificuldades da maior parte da população, principalmente aquela parcela que necessitava do transporte público coletivo para realizar as suas tarefas cotidianas.

O significativo fluxo de modernização que ocorria foi interrompido por dois grandes conflitos mundiais. Tanto a Primeira quanto a Segunda Guerra Mundial impusera severas restrições às atividades comerciais entre o Brasil e a Europa, dificultando a importação de equipamentos e peças necessárias à manutenção do sistema de transporte público. Em Recife, essas dificuldades foram particularmente sentidas no sistema de bondes, que começou a deteriorar-se devido à falta de materiais e à superlotação. Além disso, os bloqueios econômicos e a necessidade de reorientar recursos para os esforços de guerra levaram a déficits financeiros na Tramways, que se viu forçada a aumentar tarifas, muitas vezes enfrentando resistência popular, assim como do Estado.

A partir de meados do século XX, o transporte coletivo em Recife passou a funcionar, em grande parte, por meio de permissões precárias fornecidas pela prefeitura que, por sua vez, não tinha condições de cobrar melhorias e nem de oferecer um serviço satisfatório à população.

4. Carros, trólebus e ônibus.

A chegada dos carros no Recife foi sinalizada por Mario Sette, onde relata que por volta do ano de 1904 o automóvel pertencente ao médico Otávio de Freitas causava um grande alvoroço na cidade, onde circulava pulando devido ao calçamento inadequado e possuía um motor extremamente barulhento (SETTE, 1948). É a partir desse período que os automóveis começam a substituir as carruagens no funcionamento dos “autos de aluguel” para todo o tipo de transporte e os carros progressivamente tomam conta das ruas da cidade.

Com isso, muitas propagandas sobre veículos automotivos passaram a circular na imprensa da cidade, assim como as publicidades de diversos outros produtos e serviços relacionados aos veículos. Entre elas podemos citar anúncios de peças, combustíveis, óleos. O aparecimento cada vez maior desse tipo de anúncio nos mostra uma presença cada vez mais significativa desse modal. Esses anúncios também evidenciavam as diversas qualidades dos automóveis, como o conforto, a proteção contra o aperto e as intempéries do tempo nos bondes e, principalmente, a velocidade. Com os veículos seria possível passear tranquilamente com a família e sem aborrecimentos no dia a dia.

Na medida em que os anos avançavam e o número de carros aumentavam, os jornais que circulavam no Recife propagavam uma tendência das grandes cidades em eliminar os bondes, que eram considerados um sistema de transporte dedicado aos pobres e causador de graves congestionamentos. Porém essa mesma “tendência das grandes cidades” foi o discurso utilizado pelos mesmos jornais poucas décadas antes, quando se realizava a eletrificação do sistema tranviário. Os jornais são importantes ferramentas de produção de discurso agindo na sociedade captando a atenção das massas ou de segmentos significativos da população, buscando debater e denunciar questões de interesse público. Essa capacidade de alcance, que muitas vezes combina notícia e opinião, permite que os jornais influenciem a percepção da realidade urbana para atender os interesses de determinadas classes.

De acordo com Rios era possível observar pela cidade a “realização de crescentes e constantes investimentos públicos nas vias para a operacionalização privada dos transportes rodoviários” (RIOS, 2013, p. 38) ou seja, enquanto se questionava o sucateamento e a morosidade dos bondes, o Estado ia pavimentado, literalmente, a expansão do rodoviarismo.

A década de 1940 foi marcada por diversos debates no âmbito do transporte, discutindo principalmente aquilo que era “moderno o bastante” para circular ou não na cidade. Mas nunca se dialogava sobre o que seria mais importante para a população, principalmente para aqueles que dependiam do transporte coletivo para circular na cidade. É preciso compreender que os meios de transporte, antes de serem meios técnicos de locomoção, são meios de distinção social.

Inicialmente, os bondes eram utilizados por toda a população, seja rico ou seja pobre, era o “único” transporte coletivo que a cidade possuía. No entanto, havia vagões de 1ª Classe e de 2ª Classe, o primeiro possuía uma série de regras, entre elas a utilização de roupas limpas, assim como o uso de calçados, no segundo poderiam ser carregados balaios, caixas de ferramentas e as boas condições das roupas não era um pré-requisito. Com a expansão do uso dos automóveis, o bonde passa a ser um transporte popular, designado para servir a classe trabalhadora. A alcunha inicial de “transporte de todas as classes” pode ser verificada por meio de um ponto muito interessante destacado por Rios (1995, p.63), a 20ª Cláusula do contrato entre a Tramways e o Governo do Estado de Pernambuco, que informava a gratuidade da passagem nos bondes de todas as linhas para o Governador do Estado, o Prefeito da Capital, além de algumas outras autoridades públicas.

Conforme explica Rios, “Antes do automóvel se tornar entre nós, a partir dos anos 60, um diferenciador de classe e/ou status em relação aos usuários de ônibus, desempenhou este último essa função distintiva (nos anos 40) em relação aos usuários de bondes,” (RIOS, 1995, p. 60) ou seja, aqueles que poderiam pagar pelo serviço dos ônibus possuíam um “melhor status social” em relação àqueles que ainda usufruíam dos bondes. Ao longo do ocaso da Tramways os carros de Segunda Classe deixaram de existir, levando a massa trabalhadora a utilizar os de Primeira Classe, pois não havia outro meio de transporte que eles pudessem pagar.

É importante refletir também sobre o preço das passagens, que custavam Cr\$ 0,50 enquanto um exemplar do Diário de Pernambuco, no mesmo período, custava entre Cr\$ 0,60 e Cr\$ 1,00 dependendo do número de páginas da edição. Por isso, muitas são as vezes em que os colunistas usam a expressão “transporte do pobre” para se referir aos bondes. Rezende (2002) nos informa que no ano de 1940 a população do Recife era de 348,4 mil habitantes, passando em 1950 para 524,7 mil

habitantes, acontecendo neste mesmo intervalo de tempo a expansão da área territorial da cidade, partindo de 180 km² para 209 km².

Naquele momento a classe média buscava se vincular a um novo estilo de vida ligada as “liberdades” possibilitadas pelo automóvel. Os interesses da indústria automobilística entraram em disputa com os interesses de outros setores industriais. Estando ligado ao surgimento de uma classe média, influenciou as políticas públicas de transporte. O bonde, segundo Almeida, “é um veículo de transporte coletivo que se caracteriza por circular na via pública, ocupando o espaço que poderia ser destinado a outros veículos” (ALMEIDA, 2011, p. 9) e foi por este motivo que passou a ser julgado como um problema pela crescente indústria automobilística. Tanto para esse grupo, quanto para os novos motoristas que surgiam, atrapalhavam a movimentação dos carros.

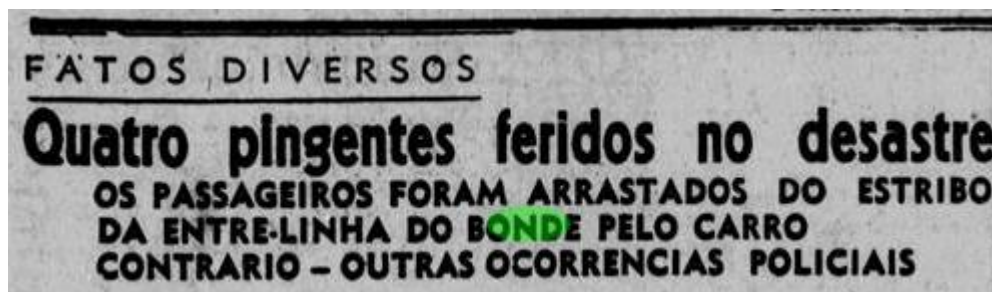
A coluna intitulada “Coisas da Cidade” publicada no Diário de Pernambuco, trazia regularmente queixas e opiniões a respeito de tudo que atormentava a população. O bonde aparece muitas vezes como figura dominante nas reclamações, seja pelo seu barulho *tonitruante*, seja por sua demora ou atraso. Na edição do dia 23 de julho de 1941, a matéria reivindicava pelo aumento da circulação dos ônibus em outros bairros da cidade, principalmente os locais que haviam recebido há pouco tempo o calçamento. Segundo o autor da coluna a tendência era de que houvesse uma substituição progressiva dos bondes pelos ônibus devido ao fato do elevado peso dos coletivos, que dificultava a circulação, enchendo a cidade de postes e fios.

Outro relato parecido afirmava sobre a futura necessidade de retida de circulação dos bondes, “um veículo pesado e lento, [que] causa os maiores obstáculos ao trânsito” (Diário de Pernambuco, 20 de julho de 1944). Ainda segundo o texto, o Recife é uma cidade que possui pouco espaço para crescer, mas a sua população continuava a aumentar, o que ocasionava uma necessidade constante de aprimoramento de seu transporte público.

Acompanhando as notícias dos jornais nas décadas de 1940 e 1950, é notável o grande número de acidentes envolvendo bondes e pedestres, além de outros veículos, como automóveis e caminhões. Grande também era a insatisfação com o estado em que os trilhos se encontravam, tanto no centro quanto nos bairros mais afastados. As péssimas condições acarretavam alguns acidentes, incluindo

descarrilhamentos. A superlotação dos vagões levava muitos passageiros a viajarem pendurados como “pingentes” nos estribos, ocasionando uma série de acidentes.

Figura 2 - Notícia de Acidente devido a lotação.



Fonte: Diário de Pernambuco. 27 de maio de, 1945. Ed.93, p.5 (Acesso em: 27/01/2024).

Quando se trata das infraestruturas urbanas, as vias para o tráfego de carros e ônibus (que precariamente começavam a circular) eram pavimentadas pelo setor público, em contrapartida, a construção dos trilhos urbanos era de total responsabilidade da Tramways (que nesse momento não estava autorizada a elevar o valor das passagens a fim de levantar fundos para tal empreitada). Sendo assim, “o serviço de bondes era visto neste caso não como um serviço público e uma infraestrutura coletiva, mas como um problema exclusivo da concessionária” (RIOS, 2013, p. 76-77).

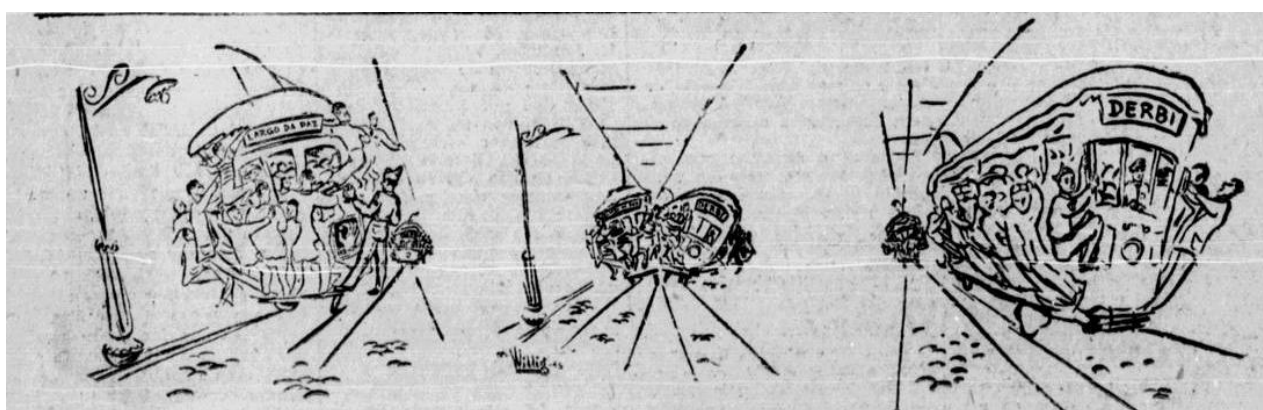
A construção da cidade moderna, tão propalada pelos articulistas dos jornais daquele período, tratavam a funcionalidade das vias públicas como uma prioridade para a circulação crescente do transporte individual. O transporte público sobre trilhos possuía um itinerário determinado e inalterável, fato que produzia queixas sobre os percursos engessados e sem a criação de novos trajetos dos bondes ao longo de anos. O Recife ganhou novas artérias, novas centralidades, mas os bondes continuaram seguindo pelas principais ruas da década de 1920. Esses novos trajetos para os bondes deveriam evitar a circulação no centro e se acentuar nos subúrbios, onde se concentrava a população mais carente, maior consumidora do serviço, já estigmatizado por essa característica.

Voltando para as páginas dos periódicos, a coluna “Coisas da Cidade” continuava exigindo a substituição dos bondes, sistema “mais antiquado e rotineiro do mundo” por ônibus ou o Recife se tornaria inabitável e seguia afirmando: “Vamos deixar de lado os bondes e tratar de criar novos transportes. Somente para termos

ônibus precisamos ter calçamento. É calçamento para todos os arrabaldes” (Diário de Pernambuco, 18/05/1946 ed.120 p.4).

A substituição do sistema era sempre propagada, mas projetos de acumulação/complementação de modais não tinham espaço. “Não há transportes, os bondes não correspondem as necessidades do povo, e basta ver o espetáculo da superlotação dos veículos para ter-se uma ideia dos riscos a que está exposta a população do Recife” (Diário de Pernambuco. 21/05/1946, ed. 117, p.4).

Figura 3 - Cartum criticando a superlotação do bonde.



Fonte: Diário de Pernambuco, 26/07/1945, ed. 144, p. 3 (Acesso em: 27/01/2024).

Como já foi citado anteriormente, o Recife é uma cidade que muitas vezes buscou ser vista como moderna, dentro dos padrões tecnológicos oferecidos pelo sistema capitalista. A Tramways fez parte deste processo, em que a concessionária se utilizou de toda uma estrutura preexistente (possibilitada pelos sistemas de bondes anteriores) para se disseminar pela cidade, permitindo o deslocamento entre áreas mais distantes e o surgimento de novos bairros. Muitos são os exemplos que retratam o espaço urbano como

o lugar onde domina o efêmero, pois nele fica mais perceptível o desenvolvimento constante das tecnologias, através das frequentes mudanças físicas, bem como, das dinâmicas entre a cidade e sociedade, manifestando-se nos aspectos cotidianos e infra estruturais (PEDROSA, 2021, p. 40).

Tendo em vista o capitalismo tardio do Brasil, a eletrificação do sistema tranviário demorou a ser realizada no Recife e esse atraso reduziu a “durabilidade” do

sistema, segundo Almeida, “a introdução da tecnologia ferroviária no país, estradas de ferro e bondes, resulta do próprio desenvolvimento das relações capitalistas de produção e da inserção dependente do país ao sistema capitalista internacional” (ALMEIDA, p. 27, 2011), todavia essa inserção não se consolidou a tempo, se chocando com as novas expectativas dos países centrais. Pondo em perspectiva, em 13 de maio de 1914 a primeira linha de bondes elétricos é inaugurada como um grande marco moderno da cidade, mas poucos anos depois, em 1921, a *Ford Motor Company* instalou uma fábrica de carros, peças e componentes no Brasil, e em 1925 foi a vez da *General Motors of Brazil*. Pouco tempo depois, no ano de 1925 a Ford abre filial no Recife.

Os carros que circulavam nas primeiras décadas do século XX vinham de países como a França, Alemanha e Inglaterra, mas a guerra provoca uma queda do comércio europeu favorecendo os automóveis norte-americanos. O aumento do número de automóveis circulando “cresceu pari passu a demanda por bens e serviços correlatos, incluindo peças, acessórios, pneus, combustíveis e facilidades de manutenção” (GARCIA, 2002, p. 47), ou seja, toda uma rede que pudesse dar suporte a essa nova modalidade de locomoção.

O Governo Federal inicia o incentivo a construção rodoviária em 25 de outubro de 1910 com o Decreto nº 8.324, o mesmo decreto autorizava ainda outras atividades como os serviços de transporte de passageiros e cargas, todos eles recebendo algum tipo de subvenção do Estado para sua realização. Segundo Neto (2001), “todos os estados nordestinos, à exceção de Alagoas, receberam obras rodoviárias entre 1919 e 1925” (p. 176).

A partir da década de 1920 teve início uma mudança nos investimentos que ocorriam na América Latina/Brasil, onde “os maiores avanços foram aqueles ligados a automóveis, petróleo, máquinas e implementos, bens de consumo duráveis, produtos farmacêuticos, companhias de seguro” (Garcia, 2002, p. 46), além de outros serviços que visavam propagar o modo de vida americano. Nos anos subsequentes o *lobby* dos transportes continua ganhando força e “a partir de 1926 foram elaborados os primeiros planos rodoviários e em, 1927, foi criado o Fundo Especial para a Construção e Conservação de Estradas e Rodagem, para o qual era canalizado um imposto adicional sobre os combustíveis e veículos importados” (DE PAULA, 2010, p. 147).

Nesse contexto pequenas empresas de transporte de passageiros passaram a dedicar-se a atividade. Muitas de forma clandestina ou funcionando de forma precária (o que incluía a utilização de caminhões com gambiarras em suas caçambas para acomodar as pessoas) e outras sob a concessão do Estado como a *Pernambuco Autoviária*, com uma frota de ônibus novos movidos à gasolina. A empresa operou 16 linhas, através de 81 ônibus importados e contando com um centro de controle operacional com sistema de rádio comunicação. Possuía uma concessão de 10 anos, a partir de 1947, mas foi dissolvida no ano de 1954 por não conseguir manter o padrão de qualidade que havia proposto, assim como por não conseguir renovar a frota.

Rios (1995), em seu livro “Linhas Apagadas”, utiliza a expressão *improvisação* para definir o transporte coletivo naquele período de transição, devido à ausência de uma política pública para tratar do tema. A culpa sobre os problemas era jogada de um lado para o outro entre a concessionária e os agentes públicos. Neste intervalo, verdadeiras gambiarras foram sendo produzidas pelos agentes privados para apaziguar os problemas de transporte.

A Lei Municipal nº 171/1948 tentou instituir monopólio da Autoviária, na prática os fatores demográficos e a precarização dos bondes impuseram um ritmo de crescimento da demanda incapaz de ser seguido pela oferta de serviço. Seguiu-se a isso uma completa desorganização provocada pelas improvisações (as autolotações, as beliscadas e as correições), uma completa desorganização. Esses transportes clandestinos tornavam-se relevantes pela precarização em que o sistema de bondes estava passando. A população também estava crescendo e ocupando outros espaços que não possuíam os trilhos, assim como a falta de calçamento dessas regiões beneficiava o tráfego desses caminhões adaptados ao transporte de passageiros, pois os ônibus da Autoviária não estavam autorizados a trafegarem fora das regiões pavimentadas (o preço das passagens também criava uma barreira para os mais pobres).

Exemplificando tais improvisações nos transportes, Rios nos apresenta as *autolotações* como carros de aluguel que transportavam diversas pessoas. Um misto de transporte individual e coletivo, legal e clandestino ao mesmo tempo, sendo regulamentado em julho de 1944. Logo em seguida surge uma nova gambiarra apelidada pelos recifenses de *beliscadas*, trata-se de caminhonetes com carroceria de “ônibus” (RIOS, 1995, p.68) conduzindo de 12 a 13 passageiros, circulando pelas

vilas populares e periferias. Tendo em vista todo esse imprevisto, já era esperado que diversos acidentes ocorressem por todos os lados.

É possível citar alguns exemplos encontrados em pesquisa no Diário de Pernambuco. Como por exemplo um acidente fatal que ocorreu na rua Manoel Borba, onde um ônibus que estava atrás de um bonde e, ao cortá-lo, atinge vários *pingentes* que viajavam nos estribos, levando um deles à morte (Diário de Pernambuco, 05/01/1945, p. 5). Ainda no mesmo jornal, encontramos o texto que sustentava o Recife como “sendo uma cidade de ruas estreitas, é daquelas que oferecem mais risco de acidente. Entrega-se o motorista a excessos de velocidade nessas artérias e submete os transeuntes a perigo iminente” (Diário de Pernambuco, 10/02/1945, p.4), o articulista ainda se questiona sobre o que seria mais eficiente: educar os motoristas a reduzir a velocidade ou sensibilizar os pedestres sobre a frenética velocidade dos automóveis.

Ainda citando os acidentes, no dia 07 de fevereiro de 1945, o condutor de um bonde é arrastado por um automóvel na Estrada de Belém enquanto realizava a cobrança das passagens. O bonde estava excessivamente lotado e o veículo excessivamente acelerado (Diário de Pernambuco, 07/02/1945). Ou seja, nesse momento uma confluência de fatores acarretava um número exagerado de incidentes: a superlotação do sistema de bondes, a precariedade dos ônibus e o exagero na velocidade dos condutores de automóveis.

Em fevereiro de 1949, ao sair na imprensa à notícia de que, provisoriamente, os bondes seriam tirados do centro da cidade, mais precisamente no percurso entre a Rua Nova e a ponte Maurício de Nassau, a própria imprensa produzia um discurso em tom elitista que privilegiava os donos de automóveis. Segundo Rios, “o sucateamento de um sistema de transporte coletivo é justificado invertendo-se os papéis: aqueles que defendem a manutenção do sistema estariam apenas defendendo seu ‘interesse próprio’, ‘sem olhar para o da coletividade’” (Rios, 1995, p.51)

A partir de 1950 surgiram os primeiros rumores sobre a utilização dos ônibus elétricos, uma das manchetes do Diário de Pernambuco do dia 03 de maio de 1953 dizia “Será substituído o ônibus pelo ônibus elétrico no Recife”, o texto abordava o retorno do secretário de Viação e Obras Públicas, Armando Monteiro Filho, de uma viagem ao estado de São Paulo, com o intento de estudar soluções para o transporte

público coletivo da cidade, incluindo a criação de autarquia mista para gerir a área. A escolha dos trólebus como o novo sistema de transporte da cidade se deve ao fato de Belo Horizonte e São Paulo estarem usando e conquistando um resultado satisfatório.

Essa nova solução visava acabar de vez com os precários e decadentes bondes, que eram tratados como agentes geradores de trânsito e aperto na cidade e os trólebus foram apontados como uma solução mais barata do que a requalificação dos bondes. Apesar disso, ainda na década de 1950, é possível encontrar nos jornais um discurso favorável aos bondes elétricos, como no Diário de Pernambuco do dia 13 de março de 1955, que aponta como grande necessidade a retomada dos bondes, que deveriam ser recuperados pelo poder público. A crítica vinha em um momento de expansão das rodovias e retirada de alguns trilhos da cidade onde, um ano antes, em 1954, foi criada a Petrobrás, contribuindo com o crescimento e ampliação do transporte rodoviário, através de suas fábricas de asfalto que colaboraram para a pavimentação das estradas.

Todavia, argumentava-se que o Brasil, mesmo com a criação da Petrobrás, não era produtor de gasolina, dificultando o abastecimento das frotas de ônibus e outros veículos. É nesse momento que o serviço de bondes volta a ser lembrado de forma nostálgica nas páginas dos jornais, como a grande frota que interligava os espaços da cidade, um saudoso e elogiável serviço. Segundo os relatos do jornal, era um veículo ventilado, “lia-se o jornal no bonde, e o preço da passagem era acessível” (Diário de Pernambuco, 08 de outubro de 1955, p. 4).

Podemos dizer que o reavivamento do bonde na memória recifense ocorria por vários fatores: o crescimento da população, a falta de um sistema de transporte eficiente e confiável e a proximidade do fim da concessão da Tramways. O sucateamento dos bondes passa a ter como grande culpado o Estado Novo, que não permitiu o aumento das passagens, prejudicando a saúde fiscal e levando a empresa às condições precárias de funcionamento (Diário de Pernambuco, 20 de dezembro de 1959, p. 4).

Em 1957, o Diário de Pernambuco faz um pequeno inventário do material rodante da Tramways. Ela contabiliza apenas 10 bondes (carro-motor) circulando naquele momento, servindo as regiões de Casa Amarela, Beberibe, Olinda, Várzea e Dois Irmãos. Conforme o artigo, cerca de 10.000 pessoas utilizavam diariamente o serviço, mesmo estando fortemente deficitário, 45 carros-motores estavam recolhidos

sem a possibilidade de recuperação e mais de 70 carros-reboques estavam “sendo devorados pela ferrugem” (Diário de Pernambuco, 28 de abril de 1957, p. 22). Ainda havia cerca de 50.020 metros de rede aérea sem nenhuma utilização, além de muitos trilhos e dormentes em péssimas condições ou cobertos por asfalto.

Neste processo de mudanças foi criada através da Lei municipal número 4.983 de 26 de dezembro de 1957, a Companhia de Transporte Urbano, que passaria a controlar o serviço de ônibus elétrico. Durante a plenária de aprovação na câmara de vereadores, foi enfatizado que a Tramways pertencia ao grupo estrangeiro *Electric Bond & Share* e há vários anos não cumpria os termos do contrato de concessão mantido com o Estado.

Ao ser criada, a Companhia de Transporte Urbano defendia o monopólio sobre o controle do transporte urbano na cidade e não apenas a gerência sobre os ônibus elétricos. Muitas empresas ainda exploravam o transporte na cidade, em 1953 eram 128 pequenos operadores autônomos do transporte rodoviários, tinham a sua disposição 501 veículos, mas como dito, de uma maneira precária atendendo a uma população de cerca de 618 mil pessoas. A companhia foi criada para ser uma sociedade mista, com 75% de suas ações pertencentes ao município e o restante seria fracionado em ações populares, “com a instalação e o pleno funcionamento da CTU, virá, depois, embora paulatinamente, o monopólio municipal do serviço de transporte coletivo” (Diário de Pernambuco, 02 de fevereiro de 1959, p. 20).

Refletir sobre o transporte urbano e o desenvolvimento da cidade não é tão simples, a população reclamava por melhorias no transporte e pela readequação dos bondes, tendo em vista o preço pago pelas passagens, os jornais ampliavam o coro buscando dar um respaldo mais técnico, mas o Estado responde aos interesses das classes dominantes. Como salienta Almeida, é preciso entender que “as relações sociais e as estruturas de poder que condicionam não só as condições de transporte e trânsito e o uso e ocupação do solo como também influenciam o padrão tecnológico adotado no setor de transportes” (ALMEIDA, 2011, p. 17).

Figura 4 - Anúncio da produção de ônibus da Chevrolet para a Pernambuco Autoviária.



Fonte: Diário de Pernambuco 16/04/1950, ed.87, p.5 (Acesso em: 27/01/2024).

Em relação aos automóveis, sua utilização de forma mais acentuada no Brasil acontece apenas na segunda metade do século XX, porém na “parte inicial do século XX, o automóvel e o transporte rodoviário de carga, transportes sobre pneus, contribuíram para a decadência das ferrovias, uma vez que essas foram destronadas da posição de monopolista de constituir a única tecnologia moderna de transporte terrestre” (Neto, 2001, p. 13). Observando os jornais, também foi possível notar um crescimento nos anúncios de veículos e itens relacionados a eles.

Do ponto de vista da depreciação social, os bondes, que foram introduzidos nos grandes centros urbanos como o “ápice da modernidade”, agora malogram em uma imagem de obstáculo ao progresso, pois andava sempre cheio e com constantes atrasos. A cidade crescia cada vez mais, porém o bonde não conseguia alcançar esses novos espaços. Atrélado a isso, Stiel sustenta que o esfacelamento do sistema de bondes elétricos estava em consonância com o aparecimento, em um número cada vez maior, de automóveis e ônibus “congestionando todas as ruas, praças, avenidas,

estradas, etc.” (Stiel, 1984, p. 299). Com a chegada dessas novas técnicas, o bonde torna-se culpado dos atrasos e congestionamentos.

Segundo Neto (2001) o avanço de veículos rodoviários em relação aos ferroviários no transporte urbano criou uma nova lógica de organização dos serviços. Com a chegada das indústrias automobilísticas, também foram expandidas as montadoras de ônibus, com chassis fornecidos por grandes montadoras internacionais e pequenas oficinas brasileiras produzindo o restante das estruturas que, inicialmente, eram feitas em madeiras, depois em chapas metálicas galvanizadas.

A Companhia de Transportes Urbanos e os ônibus elétricos que idealizados no fim da década de 1950 tem o tráfego iniciado em 30 de julho de 1960, tendo uma boa recepção e em 1962, 207 novos veículos foram adquiridos de um fabricante nacional, a “CAIO-VILARES”. Na década de 1980 o serviço começa a entrar em colapso, mas a EBTU (Empresa Brasileira de Transporte Urbano) contribui com a reorganização, já em 13 de setembro de 1981 é iniciada a linha “Avenida Norte”, que também foi a última a circular, até o dia 24 de dezembro de 2001.

5. Considerações finais

Muitas são as razões que revelam a derrocada dos bondes como principal transporte urbano de passageiros, como foi visto, entre eles estava a dificuldade na importação de peças, as proibições de aumento tarifário e, principalmente, a introdução de um maciço lobby para a indústria automobilística. As duas Guerras mundiais afetaram as atividades da Tramways, como a circulação de capitais da empresa e ainda impedindo a chegada de insumos para a manutenção do material rodante. Novos acordos comerciais e de serviços se estabeleceram no pós-guerra, a lógica de transporte não era mais a mesma, principalmente para países que passaram a ser influenciados pela nova potência Mundial, os Estados Unidos.

Do ponto de vista da percepção social, os bondes, que foram introduzidos nas grandes cidades como ápice da modernidade, malograva uma imagem de obstáculo ao progresso, pois sempre andava cheio e com constantes atrasos, frente a velocidade e mobilidade dos automóveis e ônibus. O mais importante é entender que a retirada dos bondes (e de toda sua estrutura) de circulação, levaria a uma ampliação no espaço para o tráfego de veículos, possibilitando as grandes obras

viárias que marcaram as décadas seguintes. Os ônibus não eram os opositores direto do sistema de bondes, não houve uma substituição de sistema de transporte, contudo o sistema de bondes foi sucateado que levou a eliminação de um transporte coletivo em favor do transporte automotivo individual. O foco estava nos discursos do progresso da cidade gasolina, e todas as políticas públicas e incentivos que influenciaram nessas mudanças nas metrópoles brasileiras.

Esta transição marca uma mudança na estrutura urbana do Recife, uma nova escala se estabelece, tanto no sentido de expansão da cidade, como de alargamento de ruas, aberturas de vias, verticalização e articulação entre os bairros. Os bondes no início do século XX já tinham sido um importante meio para expansão da cidade, mas a flexibilidade e intensidade dos transportes rodoviários, contribuíram para uma nova dinâmica intraurbana e também metropolitana.

Referências bibliográficas

ALMEIDA, Fernando Henrique Bomfim de. **Bondes versus automóveis: um approach radical**. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Ciências Econômicas). Salvador, 2011. 56p. Disponível em: <http://www.repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/9352>. Acesso em: 13/08/2024.

BRASILEIRO, Anísio. **Transportes no Brasil: história e reflexões**. GEIPOT, Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes, 2001.

CAPORRINO, Amanda W. **O fio condutor da AMFORP no Brasil: a atuação da Companhia Auxiliar de Empresas Elétricas Brasileiras entre choques de interesses (1940-1955)**. In: X Encontro de Pós-graduação em História Econômica e 8ª Conferência Internacional de História Econômica, 2020, Osasco. *ANAIS DO XposABPHE 2020 X Encontro de Pós-graduação em História Econômica e 8ª Conferência Internacional de História de Empresas*, 2020. Disponível em: https://www.abphe.org.br/uploads/X_Enc_Pos_Osasco_2020/Amanda%20Caporrino.pdf. Acesso em: 10/08/2024.

DE PAULA, Dilma Andrade. **Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil**. Revista Brasileira de História da Ciência, v. 3, n. 2, p. 142-156, 2010. Disponível em: <https://rbhciencia.emnuvens.com.br/revista/article/view/350>. Acesso em: 19/09/2024.

FERREIRA, Angela Lúcia; DA SILVA, Alexandre Ferreira Cardoso; SIMONINI, Yuri. **Os donos da luz: sistemas de gestão e redes técnicas no território brasileiro. O caso da Amforp (1927-1939)**. Agricultura, v. 817, n. 23, p. 6, 2012. Disponível em: https://www.ub.edu/geocrit/Simposio/cFerreiraetal_Osdonos.pdf. Acesso em: 02/09/2024.

FERREIRA, Angela Lúcia; DA SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso; SIMONINI, Yuri. **Poder, capital e energia:** a American and Foreign Power Co. e o nacionalismo latino-americano dos anos 1940 a 1960. In: *La electricidad y el territorio. Historia y futuro*. Barcelona: Universitat de Barcelona, p. 1-22, 2017. Disponível em: <https://www.ub.edu/geocrit/Electr-y-territorio/FerreiraSilva.pdf>. Acesso em: 02/09/2024.

GARCIA, Eugênio Vargas. **Estados Unidos e Grã-Bretanha no Brasil:** transição de poder no entreguerras. Contexto Internacional, v. 24, p. 41-71, 2002. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cint/a/cMTYLM3xwFzKNT4qfGBxxqf/?lang=pt>. Acesso em: 10/09/2024.

PEDROSA, Tales de Lima. **O Recife no caminho dos bondes elétricos:** leituras de uma cidade em transformação. 2021. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, UFRPE. Recife, 2021. 100p. Disponível em: <http://www.tede2.ufrpe.br:8080/tede2/bitstream/tede2/9476/2/Tales%20de%20Lima%20Pedrosa.pdf>. Acesso em: 10/10/2024.

REZENDE, Antonio Paulo. **O Recife:** histórias de uma cidade. Organização Magdalena Almeida. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2002.

RIOS, Gilvando Sá Leitão. **Linhas Apagadas.** Universitária da UFPB, p. 66, 1995.
SETTE, Mario. *Arruar. História Pitoresca do Recife Antigo*. Rio de Janeiro: Livraria Editora da Casa dos Estudantes do Brasil, 1948.

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