

A CIDADE SOBRE TRILHOS: O BONDE E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DE NATAL-BRASIL (1908-1929)

Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros
gabrielleopoldino@yahoo.com.br

Angela Lúcia Ferreira
angela.ferreira@pq.cnpq.br

George Alexandre Ferreira Dantas
georgeafdantas@pq.cnpq.br

Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo - HCUrb
Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN, Brasil

Resumo

Dentre os fatores que marcaram o processo de modernização das cidades brasileiras na transição entre os séculos XIX e XX, o sistema de transporte é preponderante ao imprimir uma nova dinâmica no meio urbano a partir da inserção das linhas de bonde. Em Natal, são implantadas as primeiras linhas – à tração animal – em 1908, que posteriormente, são eletrificadas em 1911. O objetivo deste estudo é apontar elementos para o entendimento do papel dessas redes técnicas circulatórias na estruturação do espaço intra-urbano. Os bondes foram meios fundamentais no processo de integração de determinadas frações urbanas e de estímulo à ocupação de outras, configurando, destarte, a Natal da primeira metade do século XX.

Palavras-chave: Redes técnicas circulatórias, estruturação intra-urbana, bonde elétrico, Nordeste-Brasil.

Abstract

Among the factors that have marked the process of urban modernization in Brazilian cities – in the transition from the 19th to the 20th century – the transportation system assumes a preponderant position, especially because of the insertion of tram lines. In Natal, the first lines – moved by animal traction – were implanted in 1908, and were, posteriorly, electrified in 1911. The objective of this study is to point elements to the understanding of the role of technical circulatory networks in the organization of urban space. The tramways were fundamental means to the integration process of certain urban fractions and influenced the occupation of others, participating, thus, of Natal's construction, at the beginning of 20th Century.

Key Words: Technical circulatory networks, intra-urban structure, electric trams, Northeast-Brazil.

As cidades brasileiras durante as últimas décadas do século XIX e as primeiras do XX testemunharam diversas medidas de remodelação, tanto no tocante ao desenho urbano¹, quanto ao de desenvolvimento de uma nova arquitetura. Natal durante o início do século XX passou por um processo de modernização urbana, semelhantemente ao que vinha ocorrendo nas demais capitais brasileiras. Além dos avanços urbanísticos e arquitetônicos, outro fator que assumiu uma posição preponderante nesse âmbito de modernização urbana foram os transportes públicos.

Os bondes passam a fazer parte do cotidiano natalense a partir de 1908 – ainda à tração animal –, sendo incorporados efetivamente à dinâmica urbana em 1911, com a sua eletrificação e expansão. As *tramways* – como também eram mencionadas – começam a se tornar, então, vitais no deslocamento diário da população urbana, especialmente nas zonas suburbanas, facilitando a condução dos seus habitantes à área central da cidade. Dessa forma, as possibilidades de deslocamento ampliaram as perspectivas de localização dentro do perímetro urbano, delineando e proporcionando a ocupação ou a fixação da população em novas áreas residenciais. Entretanto, como as linhas de bondes influenciaram na organização interna de Natal? Que marcas deixaram na configuração dos novos bairros que então se consolidavam na cidade?

Esse sistema de transporte, classificado como “rede técnica urbana”, teve sua implantação de maneira sistemática nas cidades, sobremaneira, desde a segunda metade do século XIX, evidenciando uma preocupação recorrente dos administradores e técnicos de se controlar os diversos fluxos no perímetro urbano.

O período de gênese das principais redes técnicas urbanas coincidiu com o período de desenvolvimento e aplicações tecnológicas, surgidas a partir do desenvolvimento industrial. As redes técnicas urbanas também devem muito à ação empresarial, uma vez que a maioria delas foi criada pela iniciativa de companhias que buscavam se beneficiar da abertura de novos mercados. Tal período, referente aos últimos cento e cinquenta anos, marcou a transição da cidade ocidental do status de *pedestrian city* para *networked city*². Essa mudança acontece, sobretudo, por meio da inserção daquilo que se pode chamar de “redes”. As redes estão em toda parte, desde o sistema de transporte público, até as instalações elétricas, hidráulicas, sanitárias, de gás, entre outras. A característica que essas redes técnicas compartilham refere-se ao controle dos fluxos, seja de pessoas, energia, fluidos ou comunicações.³

A noção de rede está intrinsecamente vinculada à ideia de estrutura urbana, que se entende como a “localização relativa dos elementos espaciais e suas relações, ou seja, dos centros de negócios (não só o principal, mas também os demais) das áreas residenciais segregadas e, finalmente, das áreas industriais”.⁴ Em suma, a estrutura urbana é composta pelas frações da cidade, que se relacionam entre si. As relações entre as partes componentes da estrutura da cidade – que permitem, assim, a noção do todo – apenas são possíveis a partir dos diversos fluxos que compõem a vida cotidiana⁵. Esses fluxos, por sua vez, acontecem por meio de redes técnicas na malha ou tecido da cidade, e podem ser arranjados tanto pelos transportes físicos, quanto pelas linhas de informação⁶. Os fluxos, portanto, dão suporte à estrutura urbana e materializam as

localizações na cidade, o que, conseqüentemente, define o grau de acessibilidade das diferentes zonas do espaço urbano. Portanto, as redes técnicas – entre as quais se classificam as linhas de bonde – são elementos fundamentais na composição da estrutura urbana e, dessa maneira, do processo de organização da cidade.

Assim, o objetivo da presente análise é entender o papel dos vetores delineados pelos transportes sobre trilhos na configuração sócio-espacial do espaço intra-urbano de Natal. Pretende-se, dessa forma, contribuir para as discussões sobre a relevância das redes técnicas circulatórias na estruturação urbana, possibilitadas por inovações introduzidas pela energia elétrica. As fontes de dados e informações básicas foram de duas naturezas distintas: primárias, tanto periódicos de época⁷, como mensagens e relatórios oficiais de governo⁸; e secundárias, referente à bibliografia que trata do tema, tanto de obras publicadas como de estudos, monografias, dissertações e teses. Utilizou-se também, para completar a análise, material iconográfico, como mapas e fotografias de época, pertencentes ao acervo do Grupo de Pesquisa “História da Cidade, do Território e do Urbanismo” (HCUrb).

A sistematização e a análise dos dados indicaram a demarcação de dois períodos principais que delineiam processos diferentes da expansão urbana de Natal e que estruturam os itens do presente artigo. O primeiro (1908-1912) refere-se ao período de instalação das primeiras linhas de bonde, distribuídas nos bairros já consolidados até então – Ribeira e Cidade Alta –, bem como nas áreas suburbanas – Alecrim e novos bairros, como Cidade Nova e Monte Petrópolis, fomentando, assim, o adensamento dessas frações, ao garantir uma maior acessibilidade. O segundo (1912-1929) corresponde ao período relativo à construção da última linha, servindo o bairro de Lagoa Seca, e marca, em 1929, a mudança da concessão dos serviços elétricos e, portanto, de bondes, em Natal, passando às mãos do capital internacional por meio da Companhia Força e Luz Nordeste do Brasil, representante da empresa *American & Foreign Power Company* (AMFORP). Tal processo daria origem a um novo ciclo no transporte viário na capital do Rio Grande do Norte.

Esse conjunto de preocupações vincula-se a um projeto de pesquisa maior desenvolvido pelo HCUrb⁹, denominado [*Cultura técnica, projetos e reconfigurações urbanas e territoriais \(Nordeste/Brasil, 1850-1930\)*](#)¹⁰. Nesse projeto, o Grupo investiga, entre outros aspectos, a participação das redes técnicas na estruturação da cidade e do território, tendo como ponto de partida as intervenções propostas e efetivadas pelos engenheiros politécnicos a partir de fins do século XIX.

Bondes em Natal: Primeiro Momento (1908-1912).

A iniciativa no sentido de implantação de linhas de bonde em Natal é firmada com a fundação da Companhia Ferro Carril de Natal, em 1908. O surgimento da Companhia, prestadora dos serviços de bondes puxados por animais, consolidaria a materialização do primeiro sistema de transporte coletivo da cidade. A concepção desse sistema inseria-se no contexto de modernização firmado durante a gestão do governador Alberto Maranhão, responsável pela concretização de diversos melhoramentos estéticos e

urbanos na capital¹¹. O desenvolvimento do projeto fica a cargo da direção do coronel Romualdo Galvão – presidente da Companhia – e do engenheiro Sá Barreto, técnico responsável pela obra, que em meados de junho de 1908, encontra-se em plena evolução.

“Prosseguem com toda atividade os serviços para o assentamento de trilhos da primeira linha de bondes, que, ao que ouvimos, será inaugurada por todo o mês de setembro vindouro. [...] O engenheiro Sá Barreto, comissionado para efetuar em Belém do Pará a compra do material rodante, telegrafou ao coronel Romualdo Galvão, operoso diretor do Ferro-Carril, comunicando já haver começado a embalagem do material, devendo embarcar brevemente para esta cidade. [...] Ouvimos que a companhia teve igualmente comunicação do engenheiro Sá Barreto de haver-se encontrado ali burros do Prata a 250\$ cada um”¹².

O serviço é inaugurado no dia 07 de setembro de 1908 e é comemorado pelos periódicos em circulação à época como um importante melhoramento, imprescindível ao desenvolvimento da cidade. Essa linha inaugural percorria um trajeto entre os bairros da Ribeira e da Cidade Alta, aqueles mais centrais no contexto da cidade. O trajeto logo seria prolongado à Cidade Nova – bairro recém-construído e anexado à zona urbana – no final de 1908, se estendendo à Avenida Hermes da Fonseca, onde se localizava a então residência do ex-governador Pedro Velho Albuquerque Maranhão, o sítio “Solidão”. É interessante notar que, apesar de possuir um arruamento bem definido e lotes grandes – alguns com frente máxima chegando aos 30 metros de largura –, destinados às classes mais abastadas, a Cidade Nova nessa época ainda não havia sido efetivamente ocupada. Entretanto, já contava com a linha do bonde, enquanto que outras áreas mais densamente ocupadas – porém que ainda formalmente não compunham a considerada zona urbana da cidade, como o Alecrim –, não desfrutavam de um benefício como esse. A expansão das linhas permitiu, posteriormente, uma ocupação mais extensiva da Cidade Nova, com atração de população residente e construção de novos edifícios.

No ano de 1911, o serviço de bondes da capital sofre um novo impulso com a eletrificação das linhas. Mais uma vez, a inserção dos bondes elétricos é uma iniciativa do governo Alberto Maranhão, já exercendo o seu segundo mandato. O bonde é retratado pelos periódicos locais como o mecanismo propagador do progresso nas ruas e avenidas da capital. Em conversa com o repórter de “A República”, o Sr. Domingos de Barros, um dos sócios da Empresa de Melhoramentos de Natal – concessionários dos serviços – comenta sobre a implantação dos bondes elétricos e as mudanças ocasionadas, já antevendo as consequências da ampliação dos serviços de bondes elétricos na Cidade Nova.

“Assim, embalados por essas formosas perspectivas, chegamos à Avenida Rio Branco. O bonde voltou. Mas a tarde estava tão bela que não pude fugir no desejo de ver a Cidade Nova, esse novo bairro de nossa terra que será, com os bondes, um dos pontos prediletos da

sociedade chique da nossa pequena urbe. Como vai ser linda a nossa Natal”!¹³

A dinâmica imposta pelos “elétricos”, como eram chamados, imprime um novo ritmo à capital, no tocante ao tempo de deslocamento e nas vantagens técnicas, como por exemplo, na subida da Avenida Junqueira Aires (Figura 01) – vencida morosamente em momento anterior pelos antigos bondes puxados por burros – que interliga os bairros da Ribeira e Cidade Alta.¹⁴ O crescimento das linhas é intenso desde os primeiros anos de implantação dos serviços. Ainda em 1911 a extensão do circuito inicial é realizada. Inicialmente, é inaugurada a linha até o Alecrim, nesse mesmo ano, o mais novo bairro da cidade – oficializado por resolução da Intendência Municipal em 23 de outubro de 1911.¹⁵ Além da linha ao Alecrim, descrito corriqueiramente como “populoso arrabalde”, paulatinamente novas solicitações para expansão das linhas são reivindicadas. As reivindicações são atendidas e ainda em 1911, a linha de bondes da Cidade Nova já atingia a residência do então Governador, Alberto Maranhão, e, posteriormente, sede do Natal Clube, na Avenida Hermes da Fonseca. Os carros elétricos – em número de oito – supriam inicialmente as necessidades de deslocamento da população natalense¹⁶ e a sua circulação modificou significativamente a dinâmica urbana, especialmente por integrar populações que residiam em áreas consideradas “suburbanas”, como o Alecrim, distantes do centro da cidade.



Figura 01 – A linha de bonde na Avenida Junqueira Aires, Natal (Década de 1920).
Fonte: Acervo do HCUrb.

Em maio de 1912, é dissolvida a sociedade entre Domingos Barros e Valle Miranda. Segundo a nota, todo o ativo e o passivo passam a ser de responsabilidade única do senhor Francisco Gomes Valle Miranda.¹⁷ A empresa passaria em setembro do mesmo ano das mãos do Sr. Valle Miranda para a responsabilidade de “um grupo de capitalistas” paulistas.¹⁸

Os bondes, apesar das obras de prolongamento das linhas, começam já em 1912 a apresentar problemas técnicos significativos, especialmente na linha em direção ao Alecrim. O bairro possuía como um elemento delimitador que o separava da cidade a região do riacho do Baldo, que alagava constantemente durante os períodos de chuva,

ocasionando a interrupção do serviço de bondes ao Alecrim. Tal elemento natural, portanto, oferecia um importante obstáculo ao acesso das populações a essa zona da cidade. Em 23 de maio de 1912 é noticiada a suspensão dos serviços em virtude desse motivo.

“O bonde deixou de ir por motivo de verdadeira força maior, único que poderia justificar semelhante falta. Já o bonde que vinha do Lazareto saiu às 7 e 20 teve grande dificuldade em passar na curva do Baldo pelo acúmulo de areia que já então existia, vinda com a chuva de todos os lados, pois é sabido que esse é o lugar mais baixo daquela região, dificuldade que foi percebida pelo chefe do tráfego que vinha nesse bonde. Quando chegou à Fabrica de Tecidos, já o pessoal da conserva aí estava, retirando a areia que também aí se reunia. O mesmo chefe do tráfego deu as providências necessárias para o desaterro na curva do Baldo, e depois de outras providências de ocasião foi assistir a esse serviço com a chuva que com força continuava a cair e voltou pelas 8^{1/2} para não deixar que o bonde do Alecrim fosse, por ter visto ser impossível ele passar. [...] a providência definitiva aqui é o levantamento da linha na curva do Baldo, que será levada a efeito o mais cedo que as circunstâncias o permitirem”.¹⁹

As irregularidades ocasionadas, entretanto, não impediriam a continuidade nas obras de prolongamento. Em 05 de agosto de 1912 é inaugurada a linha de bonde elétrico até o Monte Petrópolis pela Empresa de Melhoramentos (Figura 02). A viagem inaugural contou com a presença do Governador do Estado e outras autoridades, que ao chegarem ao destino visitaram o Hospital Juvino Barreto – então o principal equipamento deste tipo na cidade e que se situava na referida localidade. Com essa linha, a nova residência do governador, a Vila Cincinato, passava também a ser servida pelos bondes.²⁰ A importância dos bondes nos discursos dos periódicos passa cada vez mais a estar relacionada ao direcionamento do crescimento da cidade.

“A nossa viação urbana merece sérios reparos pela irregularidade de horários e insuficiência de meios de locomoção. É de grande necessidade o prolongamento das linhas para pontos diversos, onde a população tem chegado, favorecendo não somente a que já reside nos bairros mais afastados, mas também contribuindo para o alargamento da cidade e facilitando, com o transporte regular, a edificação, que à falta de meios, não se tem estendido aos pontos mais pitorescos e aprazíveis dos arrabaldes. Tem-se observado geralmente, notadamente nos Estados Unidos, que não só para valorizar terrenos, mas também para estimular as construções fora das cidades, as companhias de viação prolongam as suas linhas além dos pontos habitados, para que se formem sempre novos núcleos. Entre nós será essa uma medida de grande vantagem, porque não obstante o aumento provado da população, há deficiência de habitações, e o estacionamento nas edificações é simplesmente justificável pela falta de transportes seguros e cômodos”.²¹

É perceptível no fragmento acima como o bonde passa a estar atrelado à condição de estímulo à ocupação de determinadas áreas. O que é interessante é o posicionamento em relação ao prolongamento das linhas para áreas ainda pouco povoadas como forma de estimular o adensamento. No caso de Natal é evidente que essa referência faz alusão à construção de mais linhas no bairro da Cidade Nova, no momento ainda com poucas habitações, apesar das duas linhas já existentes – ao Monte Petrópolis e à Hermes da Fonseca. As parcas edificações existentes não condiziam com o projeto de modernidade idealizado para essa zona urbana, projetada para abrigar a população mais elitizada e para ser o reduto da nova *belle époque* natalense.

Com o crescimento das linhas e o aumento do número de usuários, aqueles que defendiam a implantação dos bondes criticam os que afirmavam que não havia demanda suficiente, ainda na época dos bondes à tração animal.²² A expansão das linhas dos elétricos, atendendo, destarte, uma maior parcela da população, torna o bonde um novo elemento no cotidiano dos que habitam Natal, apesar do mau serviço. As irregularidades no material rodante e nas condições infraestruturais das linhas é um aspecto que desde os primeiros anos de funcionamento será recorrente nos serviços de bonde da capital.

Os bondes, como citado pelo então senador e futuro Governador do Estado, Ferreira Chaves, em 1913, constituíam um ponto nevrálgico nesse processo de intervenção. Eles materializavam de certa forma o simbolismo de progresso tão almejado, sobretudo, quando são citados como os meios “ainda não logrados pelos habitantes de capitais litorâneas maiores e de Estados mais ricos”.²³ O quadro de horários de trânsito dos veículos em suas respectivas linhas é publicado diariamente nos jornais. As principais avenidas da cidade passam a ter como elemento caracterizante o deslocamento dos bondes, tanto esteticamente nas fotografias e cartões-postais da cidade, como em relação ao constante movimento, produzindo um novo ritmo nessas artérias.

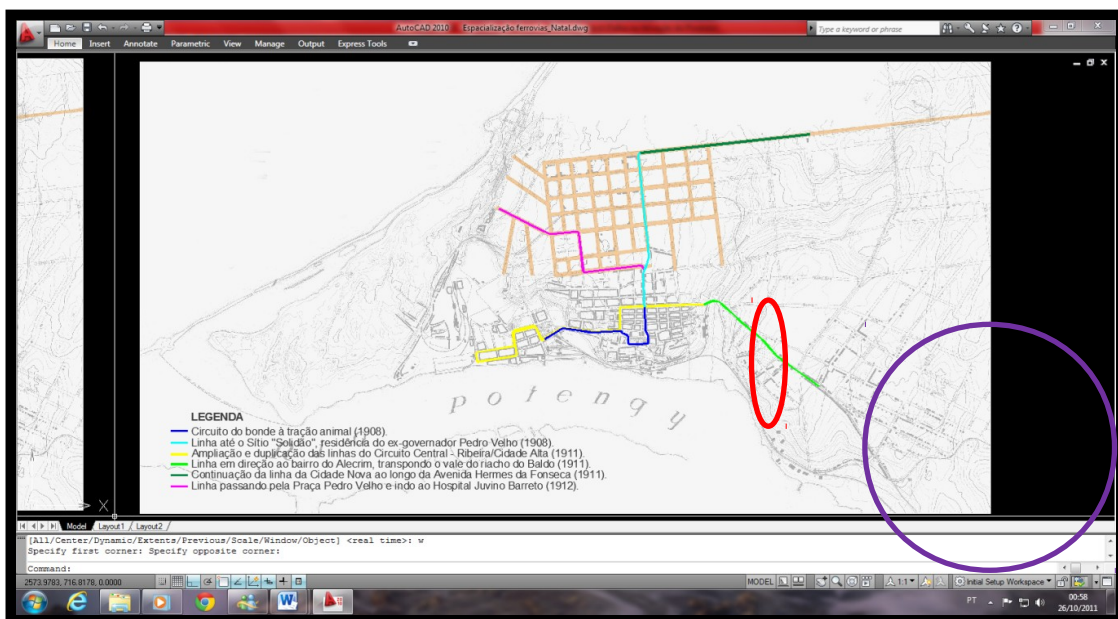


Figura 02 – Espacialização das linhas de bonde construídas até 1912.

Observação: O traçado do bairro Cidade Nova, em laranja, foi demarcado entre 1901 e 1904 pelo agrimensor Antonio Polidrelli, durante o Governo de Pedro Velho Albuquerque Maranhão à frente da gestão do Estado. A Cidade Nova daria origem, posteriormente, a dois bairros: Petrópolis e Tirol. O bairro do Alecrim encontra-se delimitado na cor púrpura e a região do Riacho do Baldo em vermelho.

Fonte: Elaboração do autor sobre o mapa do Plano de Sistematização de Henrique de Novaes para Natal, de 1924. Acervo do HCUrb

Os carris e a consolidação da ocupação: Segundo Momento (1912-1929).

Apesar da crescente importância que o bonde vai assumindo no contexto urbano, os serviços, embora ampliados, continuam a apresentar condições precárias de funcionamento. No dia 14 de abril de 1914 é publicada no periódico “A República” uma reclamação em relação à “péssima” condição da linha de bondes que serve o bairro do Alecrim. É interessante ressaltar que o artigo enfatiza o fato de que os habitantes do bairro são dependentes dos serviços do bonde e designa-os como “passageiros obrigados” da linha, como pode se constatar no trecho abaixo.

“A linha elétrica do Alecrim nunca ofereceu tão pouca segurança aos *passageiros obrigados* dos bondes da Empresa Tração, Força e Luz, que são os habitantes do bairro do Alecrim, como atualmente. O ramal que leva àquele futuro bairro, ainda mais danificado nestes últimos dias pelas chuvas torrenciais que desabaram sobre esta capital e que produziram na margem da mesma linha grandes escavações, apresenta aos olhos dos infelizes passageiros a perspectiva de um desastre horrível, bem fácil de verificar-se não somente por aquele motivo, como também pela vertiginosa carreira dos carros, quando atravessam a extensa rampa dadas as péssimas condições em que se acha assente a linha em quase todo aquele trecho”.²⁴

Essa asserção, de certa maneira, reforça a tese de que a linha de bonde ao Alecrim era o vetor que comunicava esse bairro ao restante da cidade. As dificuldades de acesso impostas, seja por características topográficas e naturais – o Baldo –, seja pela implantação de mecanismos técnicos – as ferrovias –, reduziam significativamente a mobilidade das pessoas que residiam nessa fração urbana em relação ao seu deslocamento para o centro da cidade, o que era, em certa medida – e especificamente nesse preciso momento – amenizado pela integração proporcionada pelos veículos elétricos. Novamente o desenvolvimento viário das linhas de bonde à Cidade Nova é apontado como elemento dinamizador da ocupação do bairro dentro desse novo ciclo de modernização urbana.

“A todas as reformas realizadas sobrelevasse a construção da Cidade Nova, com suas belas avenidas e ruas arejadas, no local que era outrora um matagal sombrio e semeado de cabanas. A abertura de poços

tubulares e o desenvolvimento da viação elétrica trarão, como consequência, o povoamento desse bairro pitoresco, que muito bem merecia o nome de Petrópolis, para lembrar aquele que o delineou – o senador Pedro Velho”.²⁵

Em 1916 a concessão dos serviços elétricos em Natal muda novamente de mãos, apesar de a empresa concessionária continuar se chamando Tração, Força e Luz²⁶. Entre as modificações iniciadas pela Empresa nas *tramways* pode-se indicar diversos prolongamentos, com um desenvolvimento de cerca de sete quilômetros em extensão, além da montagem de novos carros motores de passageiros e de carga e a construção de carros para transporte de carne verde aos mercados da Cidade Alta e Ribeira. Também são iniciados os trabalhos de reparação completa dos antigos carros, substituição de todos os dormentes antigos e desvios em parte dos trilhos.²⁷ O investimento no reparo do sistema de transporte de bondes elétricos coincide com um momento de intenso crescimento da cidade do Natal.

Apesar de todo o avanço nas diversas áreas, a crítica à situação dos serviços da Tração Força e Luz retorna com veemência. O Governador argumenta que os problemas nesses serviços decorrem do contrato firmado no governo passado e da eclosão da Primeira Guerra Mundial. O próprio periódico “A República”, defensor dos interesses da situação, não pode evitar as críticas ao estado lamentável do transporte por bondes em Natal.

“Arriscamo-nos, então, a transmitir a S. Excia. uma censura, a única que ouvimos contra o governo. Tratava-se dos serviços da viação urbana, telefones, água, luz e esgoto, a cargo da Empresa ‘Tração, Força e Luz’, cujas faltas eram atribuídas – apressamo-nos a dizer, a defeitos do contrato firmado com o governo anterior”.²⁸

Tal reclamação sempre era respondida pela empresa concessionária com promessas de novos investimentos que nunca se concretizavam. Até a paralisação dos serviços em 1921. Após diversas críticas às condições do contrato assinado entre o governo e a empresa responsável pelos serviços, o próprio governo decide liquidar o acordo no ano de 1922, assumindo a responsabilidade de fazer “os reparos indispensáveis para reestabelecer os serviços de bondes, melhorar os de luz e força e iniciar os de esgoto, contraindo, para isto um empréstimo interno”.²⁹

Em setembro de 1923 o problema parece afinal encontrar uma solução. O intendente natalense Sr. Antônio de Souza, em colaboração com o Governo do Estado, forma nesse ano a Repartição de Serviços Urbanos de Natal, diretamente subordinada ao Tesouro e nova responsável pela administração do fornecimento de luz elétrica e do transporte por bondes na cidade. A direção técnica da Repartição é passada à competência do engenheiro Ulysses Carneiro Leão, tomando notável impulso as obras de remodelação da Usina do Oitizeiro, o que torna possível o restabelecimento do “tráfego dos bondes nas linhas do circuito Petrópolis, Tirol e Alecrim”.³⁰ O retorno do serviço, após dois anos de paralisação, ocasiona diversas manifestações de enaltecimento do veículo, como elemento essencial ao funcionamento da vida urbana. Diversas crônicas passam a ser

publicadas nos periódicos em circulação celebrando a volta do sistema de transporte e enfatizando a sua importância, como escreve o repórter de “A República” no trecho abaixo.

“Desejaria que os dias fossem longos e as noites [...] intermináveis, para gozá-los nesses veículos, bons ou maus (que importava?) contando que estivesse a cada momento e a cada instante vendo e em contato com toda a cidade, com todos os seus habitantes, com os que viessem de perto ou de longe. [...]. Uma cidade sem bonde é uma cidade sem vida, porque o bonde é a alma das cidades. [...]. Tudo se encontra ali. [...]. O bonde acolhe a todos sem distinção de classe, de cor, ou de política. [...] o bonde, além da alma, é o pulso das cidades: pelas ruas percussões, isto é, pelo movimento dos bondes adivinha-se os estados de excitação ou depressão em que elas se encontram. [...]. Não! Uma cidade não pode existir sem o seu bonde. Nem sei como podemos viver tanto tempo sem ele! Dentro em pouco, os bondes serão indicados como um dos mais eficazes agentes terapêuticos para as moléstias do sistema nervoso. [...]. Oh! A ideia de que eles abreviam as distâncias e nos levam, comodamente, facilmente, aos nossos lindos arredores: que poderemos, quando nos agrada, passar 30 minutos a uma hora longe dessas feias ruas [...]. Tudo isto e mais alguma coisa fazem com que amemos grandemente, sinceramente, esses modestos veículos. [...] com toda sorte de passageiros, com as suas palestras, informações, bisbilhotices, além dos seus condutores e motoristas, tem incontestavelmente a sua função social. Faz-se, por ele, com facilidade a psicologia de uma população...”³¹

A excitação provocada pela volta dos bondes é sentida no restabelecimento do ritmo da cidade, ainda tão dependente do seu funcionamento. Porém, esse novo impulso que perdurará por mais alguns anos – o que culminará até mesmo com o prolongamento de novas linhas – sofrerá com a introdução de outro recurso de deslocamento urbano: os veículos automotores. Esse novo sistema reconduzirá a maneira de se pensar e planejar a cidade, deslocando o fluxo dos investimentos infraestruturais em seu favor.

A construção da nova Avenida Atlântica (Figura 03) – importante e longa via, margeando a orla da cidade – que em seu trecho inicial acompanha a linha de bondes que serve o bairro de Petrópolis inicia um processo de atração de população tanto a esse bairro, como ao Tirol. O calçamento das diversas avenidas também fomenta a ocupação da Cidade Nova, agora mais comumente designada por sua respectiva divisão nos dois bairros mencionados. A cidade começa a viver um crescimento até então não experimentado, principalmente a partir da migração de população provinda do interior – consequência do estabelecimento de uma maior relação da capital com a hinterlândia a partir da consolidação das comunicações férreas e rodoviárias.

“Petrópolis e Tirol estão atraindo, irresistivelmente, habitantes para as suas garridas e suas planícies pitorescas. Hão de formar a futura cidade de Natal, com longas avenidas arborizadas e elegantes construções

modernas. Iniciaram, na Cidade Nova, os últimos trabalhos levados a efeito na Avenida Atlântica, que acompanha a linha de bondes de Petrópolis, do Hospital Juvino Barreto até o seu término”.³²

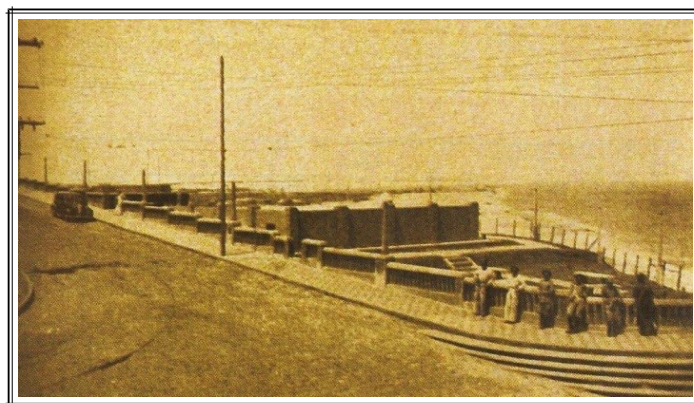


Figura 03 – Vista da Avenida Atlântica após a sua inauguração.

Fonte: FERREIRA et al. (2008).

Como dito, embora houvesse uma ênfase evidente nas obras de pavimentação e abertura de novas vias, os bondes continuavam sendo o principal meio de transporte da população natalense. Em virtude dessa importância ainda desempenhada pelo sistema de transporte, no dia 09 de fevereiro de 1926 são iniciados, sob a direção do engenheiro Paulo Coriolano – Superintendente da Repartição de Serviços Urbanos – os trabalhos de prolongamento da linha de bondes do Alecrim até o bairro operário de Lagoa Seca, totalizando um percurso de 1500 metros. Após a inauguração da nova linha planejava-se prosseguir uma outra, ligando o Alecrim ao Tirol.³³ A iniciativa é louvada pela imprensa local como obra imprescindível para a população residente em Lagoa Seca, citando também o fato de que as ruas da localidade, pelo fato de não serem pavimentadas, não ofereciam um acesso cômodo aos veículos automotores. A viação do bonde permite aos habitantes de Lagoa Seca uma maior mobilidade e favorece o seu deslocamento ao centro da cidade.

“Dentro de poucos meses estarão trafegando, até o pitoresco povoado de Lagoa Seca, os carros da R. S. U. de Natal. [...] Com esse melhoramento, aliás relevante e de vantagens sem conta para a população que ali vive, lutando com extraordinárias dificuldades de transporte, assinala a atual superintendência, de modo promissor, a sua tarefa, dotando Natal de uma grande passeio como precisávamos ter. [...] a nossa capital ressentia-se mesmo de um percurso maior de viação urbana, pois aos autos não oferecem as ruas da cidade o acesso necessário, a menos que estivéssemos dispostos a suportar as consequências dos barrancos, dos calçamentos ou das travessias arenosas e incômodas. [...] Agora, porém, com o novo ramal prestes a ser inaugurado, com a esperança de avançar ainda mais, até conseguir o bairro do Tirol, vê-se como será coroada dos melhores êxitos iniciativa da atual administração”.³⁴

Entretanto, embora o benefício fosse real, é reivindicada pelos órgãos de imprensa a diminuição no valor das tarifas do bonde, especialmente no caso do novo ramal à Lagoa Seca, cuja população residente à época era formada majoritariamente por extratos mais pobres da sociedade natalense. O custo relativo ao número de viagens diárias necessárias ao deslocamento da população do bairro, cuja característica operária a torna dependente desse sistema para ir e vir ao local de trabalho, segundo o articulista do “Diário de Natal”, pesaria significativamente no orçamento das famílias e, por isso, era de grande urgência a redução do valor da passagem do bonde.

“Um ponto, entretanto, cabe despertar a reflexão do engenheiro Paulo Coriolano: é o preço das passagens para a linha de Lagoa Seca. [...] Constituída, toda ela, de gente pobre, de gente operária, que não possuem, diariamente, vestimenta nem calçado capaz de se lembrar com os passageiros de gravata, essa gente, que vai ser, na verdade, a mais beneficiada pelo bonde do novo traçado, não pode, absolutamente, dispor de 600 réis dali à Ribeira, ou seja, 1\$200 diários, num total de 32\$000 mensais. [...] E com a mesma confiança que traçamos, domingo, um ‘suelto’ sobre o mesmo assunto, esperamos a inauguração dos carros-reboque de segunda classe e onde as passagens sejam cobradas, tendo em vista a situação financeira daquela população”.³⁵

A linha de bonde à Lagoa Seca (Figura 04) representava, portanto, um elemento de integração da população que residia nessa fração urbana. O acesso dessas pessoas à cidade se tornaria intrinsecamente vinculado ao bonde – pelo menos até a intensificação do processo de pavimentação das vias e popularização dos *autobus* como sistema de transporte público em Natal. Outro fator vinculado à inauguração da linha até Lagoa Seca seria a vetorização do crescimento da cidade. A linha direcionaria o adensamento urbano na área atendida, desafogando as áreas às margens do Rio Potengi, ocupadas ostensivamente em momento anterior pelas camadas de menor poder aquisitivo. A zona correspondente ao bairro de Lagoa Seca era também vista como uma área salubre e com grande potencial de valorização futura, como confirma o artigo parcialmente transcrito a seguir.

“Obedece a um superior critério o traçado dessa linha, cuja primeira seção vai ter à Lagoa Seca, com um percurso de 2,400 metros. Recuando o adensamento da população à margem do Potengi, vai fazê-la avançar para uma zona da comprovada salubridade. Sobre possuir encantadora topografia, o solo aí se apresenta ubérrimo àqueles que se dedicam ao amanho da terra. [...] Aquele terreno, anteriormente demandado apenas por operários que nele levantavam as suas pequenas casas, está sendo procurado e valorizado consideravelmente, depois do empreendimento da Repartição de Serviços Urbanos. E isto só porque oferece as melhores vantagens nas edificações elegantes e confortáveis e na feracidade e salubridade da região, como porque vai ficar em constante e fácil comunicação com o centro da cidade. Na verdade, o número de bondes em tráfego, posto que por ora seja suficiente, não pode ser aumentado, sobretudo porque a empresa não dispõe de linhas

extensas. Com a próxima ligação do Tirol ao Alecrim [...], tudo se remediará”.³⁶

Nem o prolongamento das linhas, nem a compra de novos carros são suficientes para atender a crescente demanda por transporte público na cidade do Natal. É corriqueiro o fato de que em determinadas horas do dia, especialmente naquelas horas de pico, os bondes estejam “já apinhados”. Os carros que procedem da Ribeira em direção à Cidade Alta, antes de chegar a esse destino, já na Praça Augusto Severo estão lotados, especialmente de gente em “direção aos seus pitorescos e populosos subúrbios”.³⁷

No início de 1930 o crescimento vivenciado por Natal nos últimos anos reitera a condição hierárquica privilegiada da cidade no contexto potiguar. Natal vivia um momento de desenvolvimento urbano intenso nos últimos anos, especialmente com o engenheiro Omar O’Grady à frente da Intendência Municipal, o que só viria a ser reforçado a partir da sua localização geográfica favorável à aviação internacional, tornando-a a “estação onde primeiro tocam os aviões vindos da Europa”.³⁸ O Relatório do intendente Omar O’Grady referente ao ano anterior de 1929 sobre as realizações feitas em sua gestão no espaço urbano da capital reitera o papel que o novo plano elaborado para a futura cidade, projeto de autoria do arquiteto Giácomo Palumbo, iria desempenhar.³⁹ Esse plano, como bem se sabe, não foi de fato materializado nos anos posteriores, entretanto, serviu como diretriz para as intervenções realizadas ao longo dos anos seguintes, como o Plano de Geral de Obras elaborado pelo Escritório Saturnino de Brito durante a década de 1930.

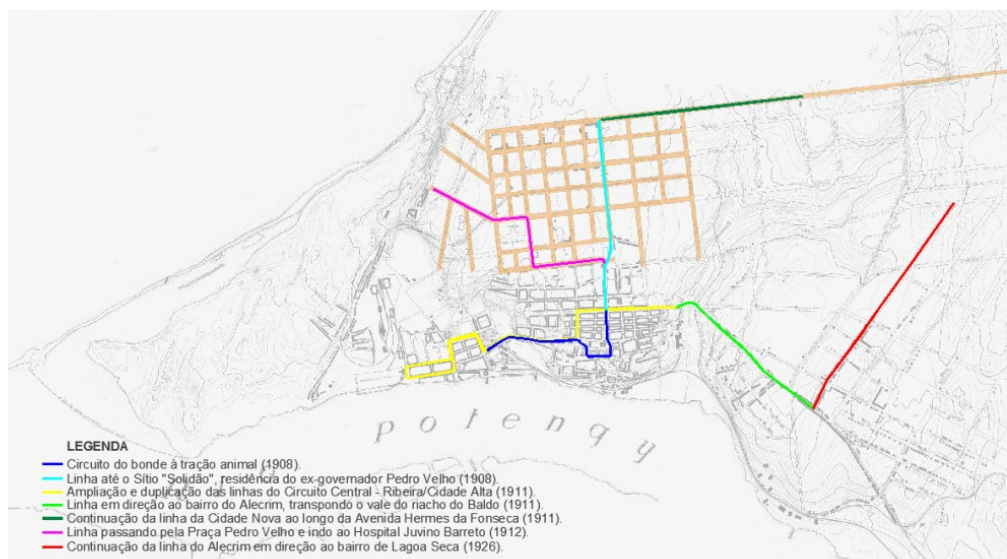


Figura 04 – Espacialização das linhas de bonde. Destaque para a linha até o bairro de Lagoa Seca (em vermelho), inaugurada em 1926.

Fonte: Elaboração do autor sobre o mapa do Plano de Sistematização de Henrique de Novaes para Natal, de 1924. Acervo HCUrb.

No ano de 1929, a concessão dos serviços elétricos passa da responsabilidade estatal para a Companhia Força e Luz do Nordeste do Brasil⁴⁰, pertencente à empresa norte-americana American & Foreign Power Company (AMFORP).⁴¹ A AMFORP também administrava o fornecimento elétrico para outras capitais nordestinas, monopolizando, conseqüentemente, os sistema de transporte elétrico sobre trilhos dessas cidades. A Companhia Força e Luz ao assumir os serviços em Natal, entretanto, assim como as concessionárias anteriores, não mantém a sua regularidade, tirando alguns bondes de circulação – como, por exemplo, o que atendia ao Tirol – e negligenciando a manutenção e conservação do material rodante e das linhas.

“Quando a ‘Companhia Luz e Força do Nordeste’ assumiu a direção da Empresa Elétrica de Natal, suponhamos que a nossa cidade iria ficar bem servida de viação urbana. [...] Infelizmente assim não sucedeu e estamos sofrendo a mesma penúria, ou pior ainda, porque com a antiga empresa tínhamos bondes em todas as linhas, mesmo que o serviço fosse moroso. [...] Logo que forem retirados da circulação os pequenos ônibus, ficaremos em situação mais grave, sujeitos às ‘sopas quentes’ dos ingleses, vagarosas como lesmas e absolutamente improprias para o nosso clima. [...] A linha de Tirol está pessimamente servida, [...]. Só assim corresponderá ela aos interesses do povo que se dispõe servir. [...] Esperamos que o bonde de Tirol volte a circular, mesmo com seu horário antigo, e que para a Ribeira e outros bairros se resolva com brevidade o transporte fácil, a contento de todos [...]”.⁴²

Como se pode ver em fins da década de 1920, o bonde ainda constituía um mecanismo essencial na mobilidade da população urbana do município de Natal. Contudo, os valores das passagens não condiziam com a realidade financeira da maior parte dos usuários dos serviços. Concomitantemente, os automotores começavam a se popularizar, passando a atender uma parcela da demanda por transporte público em Natal. Os também altos preços das passagens desse tipo de transporte restringiam o acesso às classes mais populares, com um agravante: o tipo de combustível utilizado pelos automóveis, derivado do petróleo, justificava a manutenção desse valor, uma vez que o seu preço de mercado era bastante alto nessa época. A mesma justificativa, entretanto, não se aplicava aos bondes, cuja alimentação provinha da própria Usina Elétrica do Oitizeiro, de propriedade do Governo do Estado. Essa discussão apenas irá se aprofundar nos anos subsequentes.

Considerações Finais

As redes técnicas urbanas foram elementos primordiais no processo de estruturação da cidade. A partir da segunda metade do século XIX, a instalação sistemática desses mecanismos iria redefinir a maneira de se intervir sobre o urbano e a sua distribuição nas diversas frações da cidade estaria atrelada à valorização da terra urbana,

reconfigurando, assim, localizações⁴³. Os bondes, portanto, atuaram definindo diferentes processos dentro desse âmbito, especialmente a partir de duas frentes distintas: crescimento urbano, gerado pela ocupação de áreas dentro da cidade, e distribuição sócio-espacial das diferentes populações. Essa condicionante, portanto, torna o bonde um mecanismo que vetorizou o crescimento da cidade nas direções de suas linhas, ao garantir a tais zonas uma maior acessibilidade. É importante frisar, portanto, que o processo de vetorização se intensificaria significativamente após a eletrificação do sistema, permitindo, assim, uma maior abrangência em termos de área, em um espaço de tempo de deslocamento mais curto.

Em Natal, esse fenômeno pôde ser observado devido ao fato de que áreas até então pouco povoadas, como o bairro da Cidade Nova, tiveram um estímulo à construção de novas edificações a partir da chegada das linhas de bonde. Essas linhas se materializaram nesse bairro da cidade antes de existir uma demanda proporcional, como no caso de linhas que atenderiam outras zonas urbanas. O mesmo fenômeno aconteceu em outras cidades brasileiras, como Rio de Janeiro e Recife.⁴⁴ A vetorização também ocorreu nos bairros operários da cidade – Alecrim e Lagoa Seca. Até a instalação das linhas dos carris elétricos, os mesmos apresentavam uma falta de integração com o centro, especialmente devido à presença do riacho do Baldo, que atuava como barreira, dificultando a mobilidade da população residente. A linha de bonde durante as décadas de 1910 e 1920 – até o aterro e canalização do riacho, bem como, a pavimentação das vias adjacentes e a abertura de novas artérias – constitui nesse período quase que o único meio de comunicação do Alecrim e de Lagoa Seca com a área central, local de trabalho de boa parte da população.

As *tramways* em Natal, posteriormente seriam associadas ao transporte das massas operárias, se tornando elementos vitais na mobilidade dessa parcela social urbana, semelhantemente ao processo que aconteceu nas cidades europeias a partir da segunda metade do século XIX.⁴⁵ É importante ressaltar que dentro do processo de distribuição, os bondes significavam a etapa que materializava parte do consumo da energia produzida pela própria empresa concessionária. Posteriormente, na década de 1930, a inserção dos ônibus pela Companhia Força e Luz do Nordeste do Brasil e o seu privilégio em face às linhas de bonde, demonstra a vinculação, sobretudo, aos interesses corporativos externos de implantação de uma nova tecnologia. Tomando por base essas constatações, pode-se afirmar que as redes técnicas de transporte sobre trilhos, influenciaram a organização urbana a partir da criação e consolidação de processos e formas sócio-espaciais. De forma geral, percebe-se que, apesar de atualmente extintos, esses mecanismos deixaram marcas indeléveis na configuração do espaço urbano da capital potiguar.

Agradecimentos

Os autores desse trabalho gostariam de agradecer ao HCUrb pelo acesso aos dados de seu acervo, ao CNPq pelo apoio financeiro e à CAPES pela bolsa de mestrado recebida pelo autor Gabriel Leopoldino.

Referências

Fontes primárias:

- A AVENIDA Atlântica, *A República*, Natal, 15 jan.1926.
- A NOSSA Viação Urbana. *Diário de Natal*, Natal, 20 fev.1930.
- A NOTA, *A Republica*, Natal, ano 42, 4 fev. 1930.
- A PRAÇA, *A Republica*, Natal, ano 24, 04 maio 1912.
- A REPUBLICA, Natal, ano 23, 12 jan. 1911a.
- A REPUBLICA, Natal, ano 23, 03 fev. 1911b.
- A REPUBLICA, Natal, ano 31, n.122, 5 jun. 1919.
- A REPUBLICA, Natal, ano 34, n.70, 29 mar.1922.
- A REPUBLICA, Natal, ano 42, n.9, 11 jan.1930.
- DIÁRIO DE NATAL, Natal, 03 jun.1926.
- EMPRESA de melhoramentos, *A Republica*, Natal, ano 24, n.112, 23 maio 1912a.
- EMPRESA de melhoramentos, *A Republica*, Natal, ano 24, n.172, 05 ago. 1912b.
- EMPRESA Tracção Força e Luz, *A Republica*, Natal, ano 28, n.269, 2 dez. 1916.
- FERRO carril do Natal, *A Republica*, Natal, ano 18, 17 jun. 1908.
- LINHA de Bondes: Tyrol- Lagôa Secca, *A República*, Natal, 10 fev.1926.
- MELHORAMENTOS na Viação Urbana..., *A República*, Natal, 25 abr.1926.
- O BOND. *A Republica*, Natal, 23 set. 1923.
- OBRAS, *A Republica*, Natal, ano 35, 13 set. 1923
- O NOVO Ramal, *Diário de Natal*, Natal, 28 mar.1926.
- POÇOS Tubulares..., *A Republica*, Natal, ano 26, n.122, 4 jun. 1914.
- REPAROS, *A Republica*, Natal, ano 24, 16 set. 1912a.
- REPAROS, *A Republica*, Natal, ano 24, n.223, 07 out. 1912b.
- VARIAS, *A Republica*, Natal, ano 26, n.81, 14 abr. 1914.
- VOLTANDO ao assumpto, *A Republica*, Natal, ano 25, n.24, 31 jan. 1913.

Fontes bibliográficas:

- CASCUDO, Câmara. (1947). *História da Cidade do Natal*. 3. ed. Natal: IHGRN, 1999.
- CÔRREA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 1989.
- COSTA, Madsleine Leandro. *Natal, quando a modernidade vinha de bonde: o bonde e o seu papel dentro do crescimento físico de Natal*. 1998. Trabalho Final de Graduação (Graduação em Arquitetura e Urbanismo) – Departamento de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 1998.
- DUPUY, Gabriel. *El urbanismo de las redes*. Barcelona: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1998. (Colección Redes y Territorios, 01).

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011.

FERREIRA, Angela Lúcia A., EDUARDO, Anna Rachel B., DANTAS, Ana Caroline de C. L., DANTAS, George Alexandre F. *Uma Cidade Sã e Bela: a trajetória do Saneamento de Natal entre 1850 e 1969*. Natal: IAB/RN; CREA/RN, 2008.

OYÓN, José Luis. *Historia urbana e historia obrera: reflexiones sobre la vida obrera y su inscripción en el espacio urbano, 1900 – 1950*. Barcelona: Del Serbal, 2003.

SANTOS, Enilson Medeiros. Transportes e expansão urbana: o caso dos bondes em Natal. In. CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 8., Recife. *Anais...* Recife: ANPET, 1994, p.468-478.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: FAPESP/Studio Nobel, 1998.

¹ A partir da elaboração de planos para novas cidades como o de Aarão Reis para a nova capital Mineira, Belo Horizonte (1897), para a nova capital de Goiás, Goiânia, (1933), bem como, os planos urbanísticos para o Rio de Janeiro, durante a gestão de Pereira Passos (1903-1906) e para São Paulo, por Prestes Maia (1938-1945).

² Dupuy, 1998, p. 45.

³ Dupuy, 1998, p. 35.

⁴ Villaça, 1998, p. 33.

⁵ Cf. Côrrea (1989) e Villaça (1998).

⁶ Neste artigo será analisado apenas o papel dos transportes físicos nesse processo.

⁷ De circulação nacional (Revista do Clube de Engenharia e a Revista Brazil Ferro-Carril) como em especial local (A República, Diário de Natal, Jornal de Natal, A Ordem, O Caixeiro, O Santelmo, O Nortista, entre outros). Esses documentos fazem parte do acervo digital do Grupo de Pesquisa “História da Cidade, do Território e do Urbanismo” (HCUrb), com exceção das informações do periódico “A República”, coletadas pelo autor em pesquisa realizada no acervo do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte (IHGRN).

⁸ Tais como relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas e Mensagens e Relatórios Estaduais e Municipais. Também fazem parte do acervo digital do HCUrb.

⁹ Vinculado ao Departamento de Arquitetura da UFRN.

¹⁰ Este projeto de pesquisa recebe apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

¹¹ Entre esses melhoramentos pode-se citar a construção da Praça Augusto Severo, interligando os bairros da Ribeira e Cidade Alta, e de vários outros equipamentos, como o Teatro Carlos Gomes, inaugurado em 1904 e reformado em 1912.

¹² Ferro Carril do Natal, A República, 17 de junho de 1908. A compra do material – carros e animais – foi feita à cidade de Belém do Pará, que já havia eletrificado as suas linhas de bonde Cf. Santos, 1994.

¹³ A República, 1911a, p. 01.

¹⁴ Partindo da Praça Augusto Severo, na Ribeira e nova porta de entrada da cidade, e indo até a Praça Sete de Setembro onde se localiza o Palácio Potengi, antiga sede do Governo do Estado, hoje Palácio da Cultura Cf. A Republica, 1911b.

¹⁵ Cascudo, 1999 [1946].

¹⁶ A estagnação no investimento em novos carros e a degradação dos antigos – muitos tirados de circulação – alterariam essa condição drasticamente nos anos posteriores.

¹⁷ A Praça, 1912.

¹⁸ A pesquisa não identificou a que companhia faria parte esse “grupo de capitalistas paulistas” ao qual o periódico “A República” faz alusão. Cf. Reparos..., 1912a.

¹⁹ Empreza..., 1912a, P. 01.

²⁰ Empreza..., 1912b.

²¹ Empreza..., 1912b.

²² Reparos, 1912b.

²³ Voltando..., 1913.

²⁴ Varias, 1914, p. 01, grifos nossos.

²⁵ Poços..., 1914, p. 02.

²⁶ Os acionários dessa nova empresa não foram identificados pela pesquisa.

²⁷ Empreza..., 1916, p. 02.

²⁸ A Republica, 1919, p. 01.

²⁹ A Republica, 1922, p. 01.

³⁰ Obras, 1923.

³¹ O Bond, 1923.

³² A Avenida..., 1926, p.01.

³³ Linha..., 1926.

³⁴ O Novo..., 1926, p.01.

³⁵ O Novo..., 1926, p.01.

³⁶ Melhoramentos..., 1926, p.01.

³⁷ Diário de Natal, 1926, p.01.

³⁸ A Republica, 1930, p. 01.

³⁹ A Nota, 1930.

⁴⁰ A Companhia Força e Luz do Nordeste do Brasil, com atividades também na cidade de Maceió-AL, tinha o seu controle acionário administrado pela American & Foreign Power Company (AMFORP).

⁴¹ A companhia norte-americana, AMFORP, detinha operações em outras empresas administradoras de serviços elétricos no Nordeste brasileiro, tais como: a Pernambuco Tramways and Power Co. Ltd., em Recife, além da Companhia de Energia Elétrica da Bahia e da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia, em Salvador.

⁴² A Nossa..., 1930, p.01.

⁴³ Como corroborou Flávio Villaça (1998).

⁴⁴ Villaça, 1998.

⁴⁵ Cf. Oyón, 2003.