



Universidade Federal
de Campina Grande

UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE - UFCG

CENTRO DE HUMANIDADES – CH

PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA – PPGH

WANDERSON DA SILVA FREIRE

**A BATALHA DIÁRIA DO RECIFE:
O TRÂNSITO E O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE
1953-1960**

CAMPINA GRANDE
2019

WANDERSON DA SILVA FREIRE

**A BATALHA DIÁRIA DO RECIFE:
O TRÂNSITO E O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE
1953-1960**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Campina Grande como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em História na Área de História, Política e Sociedade.

Linha de pesquisa: Cultura e Cidade.

Orientador: Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha

CAMPINA GRANDE

2019

WANDERSON DA SILVA FREIRE

**A BATALHA DIÁRIA DO RECIFE:
O TRÂNSITO E O TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE
1953-1960**

Avaliado em 19/12/2019:

Prof. Dr. Gervácio Batista Aranha – PPGH/UFCG
Orientador

Prof. Dr. Rita de Cássia Barbosa de Araújo – Fundação Joaquim Nabuco
Examinador externo

Prof. Dr. Severino Cabral Filho – PPGH/UFCG
Examinador interno

CAMPINA GRANDE
2019

AGRADECIMENTOS

Trabalho como este não foi feito por duas mãos, mas por várias outras que, de formas bem particulares, contribuíram para a realização desta dissertação. Desde a zeladora que deixava as salas limpas, aos servidores que facilitavam os processos, até à acolhida dos vendedores pelos cafezinhos que nos davam animosidade para continuar. É pela classe trabalhadora e contribuintes de seus impostos que primeiramente devo agradecer pela oportunidade que tive para realização desta pesquisa.

Ao meu orientador, professor Gervácio Aranha, agradeço por ter acreditado no meu projeto e ter depositado toda sua atenção e tempo para ler, contribuir e aconselhar meu trabalho mostrando caminhos e abrindo horizontes para a pesquisa; pelo respeito e confiança em me encorajar no plano de ir estudar na PUC-SP por um semestre.

Assim também, agradeço aos professores Marinalva Vilar e Antônio Clarindo pela confiança em possibilitar minha ida à São Paulo, além de contribuírem, em todo percurso do mestrado, com aulas maravilhosas regadas por bons debates e conversas dentro e fora da academia. Da mesma forma, agradeço as professoras Yvone Avelino e Olga Brites da PUC por toda atenção destinada a mim: pelas aulas e apontamentos para a minha pesquisa. Sem dúvida, as experiências vividas com essas duas grandes mulheres me fizeram refletir novos caminhos para o ofício de historiador. Devo, também, agradecer a professora Keila Queiroz pelas suas aulas na UFCG, sempre se mostrando atenciosa, sendo ela uma figura importante na minha formação acadêmica.

Aos professores Flávio Weinstein e José Benjamim, agradeço pelas contribuições feitas na minha qualificação: cuidadosos na leitura e certos nos apontamentos para a revisão de certos assuntos e conceitos; como também pelas indicações de livros importantes para a continuação da caminhada. Assim também ao Professor Raimundo Arrais pelos últimos conselhos.

Aos professores Rita de Cássia e Severino Cabral, agradeço por terem aceitado participar da banca de defesa na conclusão desta pesquisa. Sempre acreditei que ambos pudessem contribuir com sugestões, críticas e conselhos na minha defesa por todo respeito e admiração que tenho pelas suas trajetórias.

Temendo esquecer-se algum nome, resolvi agradecer aos meus amigos de forma geral. Por isso, toda a minha gratidão aos companheiros de Recife que, mesmo distantes, contribuíram na leitura dos meus escritos depositando sucesso nos meus planos e aconselhando de todas as formas. Aos amigos de São Paulo, onde me senti acolhido desde o primeiro dia, agradeço pelos debates feitos dentro e fora dos muros da universidade, e pelos fins de tarde na cidade cinzenta que me levaram a acreditar que existe afeto em SP. Por fim, quero agradecer, principalmente, a todos os amigos de Campina Grande, aos amigos de mestrado por me receberem tão bem nesta cidade, por me sentir acolhido. Foram dias de alegria, de debates acalorados e de força para seguir na caminhada, seja no âmbito acadêmico ou político, assim como de trocas de conhecimentos. Momentos ímpares na minha vida aos quais devo muito aos meus amigos por todo abraço sincero e apoio que recebi.

Devo agradecer aos funcionários da Fundação Joaquim Nabuco, em especial a Jamerson, Gerlane e Isabela Dantas, por toda gentileza e paciência em contribuir na busca por livros e fontes para realização deste trabalho, além dos conselhos de leituras e provocações. Como também a bibliotecária Erika Ferreira, amiga e parceira que tanto me ajudou nessa reta final.

Quero agradecer especialmente a dona Marinalva Paula e Edson Freire, meus pais, por depositarem todo carinho e cuidado, por acreditarem nos meus sonhos. Foram eles os responsáveis por me educar e ensinar os valores necessários para seguir o melhor caminho e enxergar, bem cedo, como tão dura a vida é. Mostraram-me que a educação é o principal agente transformador.

Por fim, agradeço a minha vó Caminha, dona de uma memória inestimável e de histórias marcantes, com a qual aprendi, desde “moleque”, a olhar o passado com mais carinho e atenção.

RESUMO

Após o fim dos serviços realizados pelos bondes elétricos e os ônibus da Pernambuco Autoviária em 1955, Recife passaria a depender de diversas empresas de ônibus para a realização do transporte público na cidade. Muitas delas com frota reduzida ou apenas com a utilização de um veículo, faziam a população sofrer com equipamentos em condições precárias, atrasos, falta de trocos e/ou ausência de atendimento em certos bairros. Além disso, com o aumento de automóveis nas ruas, o recifense corria o risco de ser mais uma vítima de acidentes, colisões e atropelamentos, sendo esse cenário denominado pelos periódicos da época como a “Batalha do Recife”. Isto é: a circulação de pessoas, seja ela a pé ou por coletivos, implicava em problemas quase todos os dias. Neste contexto, este trabalho tem como objetivo investigar o trânsito e o transporte coletivo no Recife entre 1953, quando se tem um plano para a implantação do novo serviço de transporte público na cidade por meio do trólebus (ônibus elétricos), até 1960, quando eles são inaugurados. Por meio de pesquisas em jornais, revistas, relatórios técnicos, mapas e imagens em diálogo com a bibliografia relacionada ao tema, pretende-se analisar, entre o recorte espacial/temporal, queixas da população, greves dos empresários por causa do aumento de passagens e a atuação da prefeitura que tentava resolver problemas do trânsito e do sistema de transporte da época.

Palavras-chave: Recife; transporte público; trânsito; 1950; bonde elétrico; trólebus.

ABSTRACT

After the end of the services carried out by the electric tram and buses of Pernambuco Autoviária in 1955, Recife would depend on several bus companies for public transport in the city. Many of them with reduced fleet or only one vehicle, made the population suffer with equipment in precarious condition, delays, lack of change and absence of care in certain neighborhoods. Moreover, with the increase of automobiles in the streets, the recifense, ran daily the risk of being another victim of accidents, collisions and roadkill. This scenario was called by the periodicals of the time as the “Battle of Recife”. The circulation of people, whether on foot or by collectives, implied problems almost every day. In this context, this work aims to investigate the traffic and collective transport in Recife between 1953, when there is a plan for the deployment of the new public transport service in the city, through the trollebus (electric buses), until 1960, when they are inaugurated. Through research in newspapers, magazines, technical reports, maps and images in dialogue with the bibliography related to the theme, the goal is to analyze, among the spatial/temporal cutout, complaints of the population, strikes of entrepreneurs because of the increase of passages and the performance of the prefecture trying to solve traffic problems and the transportation system of the time.

Key-words: Recife; Public Transport; Traffic - 1950; electric bond; trolleybus.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Linha temporal dos principais transportes coletivos no Recife no final do XIX e na primeira metade do XX.....	15
Figura 2: Bondes na Praça da Independência, 1940s.....	52
Figura 3: Propaganda no jornal Diário de Pernambuco sobre a Pernambuco Autoviária.....	53
Figura 4: Propaganda na revista Contraponto sobre a Pernambuco Autoviária	54
Figura 5: Propaganda na revista Contraponto sobre a Pernambuco Autoviária.....	56
Figura 6: Propaganda na revista Contraponto sobre a Pernambuco Autoviária.....	57
Figura 7: Propaganda na revista Contraponto sobre a Pernambuco Autoviária.....	59
Figura 8: Mapa da cidade do Recife 1952.....	71
Figura 9: Coluna da delegacia de trânsito no jornal Diário de Pernambuco.....	100
Figura 10: Transporte de passageiros via caminhões de aluguel.....	126
Figura 11 Fila de ônibus na Avenida 10 de novembro.....	145

TABELAS

Tabela 1: Horários e estações das maxambombas.....	32
Tabela 2: Preço das passagens dos ônibus e bondes.....	58
Tabela 3: Números de desastres e acidentes de trânsito.....	94
Tabela 4: Números de acidentes de trânsito mensais dos anos 1953 a 1955.....	95
Tabela 5: Números de mortes e lesões em acidentes de trânsito.....	96
Tabela 6: Tipos e números de ocorrências de infração de trânsito.....	98
Tabela 7: Números de linhas e empresas de ônibus no Recife.....	132
Tabela 8: Gráfico do aumento das tarifas dos ônibus no Recife.....	149

SIGLAS

Companhia de Transportes Urbanos (CTU)

Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER)

Fundo Rodoviário Nacional (FRN)

Inspetoria de Serviços Públicos (ISP)

Partido Comunista (PCB)

Partido Social Democrático (PSD)

Partido Socialista Brasileiro (PSB)

Partido Trabalhista Brasileiro (PTB)

Sociedades Amigos do Bairro (SAB)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 1 – TRANSPORTES COLETIVOS: RITO, RITMOS E CONTRIBUIÇÕES	26
1.1– Entre ir e vir no Recife.....	26
1.2 – Pegando o bonde da modernidade.....	36
1.3– Fim da linha: o arcaico e o moderno.....	48
CAPÍTULO 2 – TRÂNSITO DO RECIFE: O PREÇO DO PROGRESSO	64
2.1 – Recife dos anos de 1950	64
2.2 – Artérias obstruídas: queixas e reclamações.....	75
2.3 – Os problemas de ser morador.....	77
2.4 – Os transtornos de ser passageiro.....	84
2.5 – Os perigos de ser pedestre.....	93
2.6 – “A morte dobra a esquina”: acidentes e colisões.....	105
CAPÍTULO 3 – NA ENCRUZILHADA DE INTERESSES: O POLÍTICO, O PATRÃO E O PASSAGEIRO	116
3.1 — Siga à esquerda: a frente Recife.....	116
3.2 – É proibido parar: 1ª <i>lock-out</i>	122
3.3 – O serviço de transportes no Recife- CTU.....	131
3.4 – Na contramão: 2º <i>lock-out</i>	143
3.5 – Siga em frente: enfim o ônibus elétrico.....	152
CONSIDERAÇÕES FINAIS	158
REFERÊNCIAS	162

INTRODUÇÃO

[...] O bonde foi liquidado; e é com o ônibus e com a autolotação que temos de nos arranjar. Daí a necessidade de serem adotadas providências visando a impedir que também se esmorece esse sistema de transporte coletivo. Que alegam aos proprietários das empresas interessadas no caso? (aumento de passagem) Que o combustível aumentou de preço: que as peças para os seus carros encarecem dia a dia: e que não lhe é possível manter o serviço com tarifas que vigoraram quando suas despesas eram bem menores. Se não tem razão, diga-o a prefeitura, onde memorial por eles dirigido ao chefe do executivo recifense continuava sendo submetido a um exame já por demasia prologando e enervante. Se a tem, imponha-se á população mais um sacrifício a juntar-se a tantos outros com os quais se vê a braços a cada momento. O que é possível é tolerar-se a solução de emergência. Divulgada ontem: e que somente trará um resultado: ficar reduzido o Recife às condições de cidade morta durante dez horas diárias: e o recifense, nas quatro vezes ao dia, empenhado numa batalha de vida e morte, na disputa de condução entre a casa e o trabalho.

S.N – Diário de Pernambuco, 24/02/1954.

O trecho acima faz parte de uma crônica que parece resumir contextualmente o que pretendo analisar ao longo desta dissertação. Por meio dele é possível identificar determinadas condições enfrentadas por recifenses no que diz respeito aos transportes públicos e a um tipo de transtorno referente ao aumento de passagem ou a uma possível paralisação. Sendo esse cenário intitulada por periódicos da época como a **Batalha do Recife**, ele condiz com uma década marcada por mudanças importantes nos modos de trafegar na cidade. Em 1955, ao mesmo tempo que a Tramways¹ dava por encerrado os serviços de bondes elétricos a empresa de ônibus Pernambuco Autoviária entravam em

¹ Nascida na Inglaterra em 1913, a empresa *The Pernambuco Tramways & Power Company Limited* ficou responsável pela instalação dos bondes elétrico e distribuição de energia elétrica no Recife a partir de 1914 e teve seu contrato encerrado com o Governo de Pernambuco em 1962.

falência retirando seus veículos de circulação. Nesse momento, Recife passava a ser servido apenas por pequenas empresas de viação pouco comprometidas com a qualidade dos equipamentos e das viagens. Além disso, com ruas cada vez mais perigosas devido ao intenso tráfego, os índices de acidentes aumentaram, sendo os atropelamentos a principal razão nos casos de morte na cidade. Diariamente, era possível encontrar nos periódicos relatos de casos de vítimas de atropelamentos e colisões, sendo essas pessoas, na maioria das vezes, levadas aos hospitais ao passo que a Delegacia de Polícia de Trânsito buscava aplicar maneiras de diminuir os números dessa “batalha”. Com vista nisto, o cronista não identificado nos apresenta, por meio do texto, um questionamento a ser levado em consideração: o trafegar das pessoas pela cidade, sejam elas a pé ou de transporte coletivo, pode-se tornar um objeto a ser estudado e analisado, principalmente quando encontramos uma década de transição no modal viário e configurações urbanas?

O Brasil passava por intenso processo de industrialização na década de 50. A eleição vitoriosa de Juscelino Kubitschek trazia entusiasmo para o futuro, tendo em vista que o residente não hesitava em querer aprofundar a modernização do país. Dentre os feitos de seu mandato, ele ampliou o capital estrangeiro na produção e montagem de automóvel em território nacional, e realizou construções de rodovias e estradas de rodagem, isso ao mesmo instante em que construía-se Brasília, a nova sede da capital do país, fato que reiterou, por parte de outras grandes cidades, tanto o desejo de modernização como a busca por melhores condições de vida². Todavia, era preciso pensar que tais mudanças e melhoramentos não contemplariam todos os habitantes de qualquer cidade, sobretudo os mais pobres, tendo em vista que esses não usufruíam de certos privilégios e, por isso, estavam propícios a uma vida mais difícil e com precários serviços públicos fornecidos pela urbe ou por instituições que fundaram e organizaram – nos mais largos aspectos – a cidade.

Por esse sentido, Recife também passava por mudanças urbanas e sociais, a começar pela densidade demográfica que aumentava devido ao fluxo migratório de populações rurais. Ao chegarem à cidade, esses migrantes, em sua maioria, ocupavam morros, córregos ou áreas loteadas, o que ocasionou um aumento territorial do

² As primeiras décadas do século XX foram marcadas, na Europa, pela intervenção do Estado em obras públicas a partir de um ideal de cidade moderna e de princípios urbanísticos que, em alguns casos, serviram de referências para construções realizadas no Brasil.

município com o preenchimento de áreas vazias na mancha urbana deixando, assim, a cidade mais complexa e volumosa:

Essas modificações expressaram conflitos entre homens, entre capitais e trabalho, entre forças sociais, entre funções cidadinas pela apropriação, pelo uso e pela fruição da terra urbana, fazendo funcionar a dominação na cidade e gerando sentimento de exploração e insatisfação. Esses conflitos, em vez de constituírem em dicotomias, são vistos como campos de tensão de funcionamentos da cidade, criando o motivo para a sua atualização e diferenciação³.

Novos bairros surgiam, outros se ampliavam, mas todos estavam permeados de problemas de saneamento, alagamento e, por vezes, por ausência de luz, água encanada e transporte. Para um morador pobre suburbano, os problemas, nesse período, envolviam desde a casa, como o bairro e os caminhos utilizados para chegar ao trabalho e/ou ao centro. A violência no trânsito era considerada alta e os serviços de transportes de baixa qualidade. Os transtornos se davam devido à demora de conseguir embarcar em um coletivo, pela falta de troco e o péssimo atendimento de alguns motoristas, cobradores e fiscais, pela circulação de alguns precários coletivos, e por outros motivos, como: ônibus lotados, filas de espera e, em alguns episódios, quebra e colisão de veículos, o que forçava a parada dos mesmos.

É importante perceber que o transporte coletivo perpassa a ideia de um equipamento de uso público, sendo esse, em verdade, composto de veículos de iniciativas privadas a partir das quais, de certa forma, recebe-se o direito e a permissão de ofertar o serviço de transporte coletivo sobre limites contratuais exigidos pelo Estado por meio de uma concessão que expõe um tempo limite de exploração com a opção de renovação. Isso acontece com diversos tipos de transportes públicos na cidade desde meados do século XIX. Os trens urbanos (maxambombas), os bondes de tração animal, os bondes elétricos e os ônibus traziam consigo desejos de mudanças e promessas de melhores condições aos passageiros. Alguns destes transportes tiveram inaugurações pomposas, mas, posteriormente, foram duramente criticados por não oferecerem condições de tráfego adequadas, sendo isso proveniente do desleixo de seus proprietários nos finais contratuais.

Essa relação público/privado na década de 50 criou, em certos episódios, climas de tensões entre os empresários e o executivo, geralmente envolvendo aumentos de

³ PONTUAL, Virgínia. **Uma Cidade e Dois Prefeitos: narrativas do Recife nas décadas de 1930 a 1950**. Recife: Editora Universitária, 2001. p.34.

passagens. Os empresários de ônibus, visando o lucro, periodicamente pressionavam os gestores políticos para um novo reajuste tarifário acusando novos custos na compra do combustível e na manutenção dos veículos, de modo que, a partir disso, se tecia, de um lado, uma série de debates de interesses, e, de outro, promessas de paralisações por parte das viagens.

Denominadas de *lock-out*, essas greves programadas pelos donos de ônibus causavam não só transtornos para a população dependente dos serviços, como forçava a prefeitura a tomar providências rápidas para manter o fluxo de tráfego normal da cidade. Uma atitude ilegal que promovia a aceleração do executivo em acordar sobre o aumento das passagens. Duas greves foram realizadas na gestão de Pelópidas Silveira: a primeira em janeiro de 1957 e a segunda em maio de 1959, ambas aparentemente com o mesmo propósito.

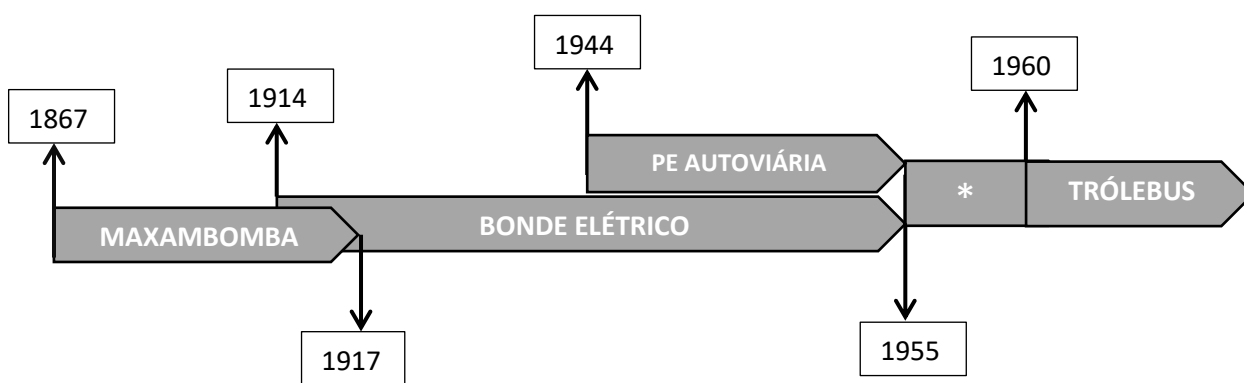
A gestão de Pelópidas Silveira⁴ entra na discussão deste trabalho pela sua objeção em colocar em prática a construção da Companhia de Transportes Urbanos (CTU), uma empresa de economia mista que visava empreender a instalação do ônibus elétrico no Recife. Ideia essa aconselhada pelo engenheiro paulista Mário Nigro, em 1953, e debatida e concretizada entre o período dos dois *lock-out* citados no parágrafo acima. Apesar disso, pela falta de condições financeiras para a implantação dos novos serviços de imediato, a inauguração dos ônibus elétricos só ocorreu em maio 1960 ocasionando, assim, um desconforto por parte dos empresários pelo fato de haver, a partir disso, novos concorrentes nos serviços de transporte no município e evidenciando interesses da prefeitura e das empresas.

Com isto, esta dissertação busca analisar esse período pouco estudado na história social e urbana do Recife com o objetivo de observar as atuações dos sujeitos da cidade em relação ao trânsito e o transporte público. O recorte temporal se inicia em 1953 com os dados do relatório de Mário Nigro expondo as condições do transporte público na cidade, e vai até 1960 com a inauguração do trólebus na gestão de Miguel Arraes⁵.

⁴ Foi engenheiro civil formado em 1935 pela Escola de Engenharia de Pernambuco, professor e posteriormente diretor na Escola de Belas Artes em 1945. Político pernambucano, na qual foi prefeito do Recife em três oportunidades: 1946; 1955-1959 e em 1963-1964. Em 1959 foi eleito Vice-Governador de Pernambuco com Cid Sampaio.

⁵ Foi um político pernambucano do Partido Socialista Brasileiro. Antes passou pelo Partido Social Democrático (PSD) em 1950, ficando com a primeira suplência na Assembleia Legislativa de

Figura 2: Linha temporal dos principais transportes coletivos no Recife no final do XIX e primeira metade do XX



Fonte: produzido pelo autor

É dessa lacuna (Figura 1) entre a implementação dos bondes elétricos e do trólebus que os questionamentos aparecem: por quem são realizados os serviços de transporte e em quais condições isso acontece? As múltiplas empresas, somado com a violência nas ruas (atropelamentos e colisões), evidenciam essas questões. A partir desse recorte, o objetivo da pesquisa é identificar como a população circulava pela cidade em meio a esse período de transição dos equipamentos modernos, de intervenções nas vias públicas, e de articulação de projetos de mobilidade urbana para o transporte coletivo, como também pela ação do pensamento urbanístico e de agentes políticos, verificando até que ponto isso acarretou mudanças ou continuidades na maneira de se deslocar. Além disso, buscou-se observar problemas como o da violência no trânsito, as colisões, os atropelamentos e as reivindicações por melhores condições nos transportes por parte dos usuários, sendo esses sujeitos em sua maioria moradores dos subúrbios e, portanto, aqueles que mais sentiram a falta, a precarização e os transtornos desses equipamentos.

A CIDADE, ABORDAGENS.

A História oferece um amplo leque de pesquisas que podem contribuir para o meu trabalho, isto é, existe uma extensa bibliografia, nacional e internacional, sobre a

Pernambuco. E, em 1954, seria eleito deputado estadual pelo Partido Social Trabalhista (PST). Foi Secretário da Fazenda do Estado em 1959 e prefeito do Recife entre 1960-1963.

temática urbana. No Brasil, como afirma Brescianni (2001), “o tema tem sido objeto de estudo por geógrafos, arquitetos e urbanistas, sociólogos, antropólogos e historiadores, ganhando linhas específicas nos anos de 1980 nos programas de pós-graduações das universidades brasileiras”⁶, fato que reflete diretamente na crescente produção historiográfica sobre o assunto. Assim, com vista nisto, buscou-se entender, com a pesquisa, a cidade como um complexo populacional composto por vias de tráfego ladeadas de construções, movimentações de pessoas e atividades concentradas no mesmo espaço, um lugar de muitas significações acumuladas por intermédio do tempo e da produção social criando, com isso, particularidades que são sentidas e vistas por aqueles que a descrevem, mesmo embora esses tenham muitas coisas em comum com outras pessoas; ou seja, a cidade é, antes de tudo, uma experiência visual e sensitiva⁷.

“Que viver na cidade é nunca estar só, mesmo dentro do automóvel ou apartamento, é um fragmento de um coletivo”⁸. Viver na cidade é viver em conjunto, de modo que a relação entre morador e poder urbano pode variar infinitamente, buscando os estados uma maneira de organizar o território e uma relação de política. Assim, ser habitante da cidade significa participar, de alguma forma, da vida pública, mesmo que em muitos casos essa participação seja apenas de submissão a regras e regulamentos. Entendemos, ainda, de outra dimensão, que a cidade é um espaço de circulação, tanto de pessoas como de mercadorias, e, por isso, torna-se um lugar passível de encontros e congestionamentos, o que leva a uma produção da ordem e de fluxo. É um espaço de grandes negócios visando lucro, segundo Maricato (2013) “Há uma disputa básica, como pano de fundo, entre aqueles que querem dela melhores condições de vida e aqueles que visam apenas extrair ganhos”⁹. Neste ponto, o trabalho percebe um jogo de interesses no tocante à retirada dos bondes e na inserção de múltiplas empresas de ônibus na busca de alcançar maiores lucros, o que reflete na intenção, por parte da prefeitura, de implementar o trólebus.

A cidade também é uma experiência de tempo e espaço – experiências particulares e coletivas –, é lugar das possibilidades e dos perigos de vida, o que

⁶ BRESCIANNI, Maria Stella. **História e historiografia das cidades um percurso**. In FREITAS, Marcos Cezar de (Org.) *Historiografia brasileira em perspectiva*. 4. ed. -. São Paulo: Contexto, 2001. p.154.

⁷ BRESCIANNI, Maria Stella. **História e Historiografia das Cidades um Percurso**. In FREITAS, Marcos Cezar de (Org.) *Historiografia brasileira em perspectiva*. 4. ed.-. São Paulo: Contexto, 2001.p.237.

⁸ ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. 3. ed. -. São Paulo: Brasiliense, 1994. p.17.

⁹ MARICATO, Ermínia. **Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. [et. al] 1.ed. São Paulo. Boitempo: Carta Maior, 2013. p.20.

Berman designa como *Modernidade*. Ser moderno, segundo ele, é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas ao redor, mas, ao mesmo tempo, é colocar-se temeroso diante das possibilidades de destruição de tudo que temos¹⁰, ou seja, a modernidade é um momento de reflexão crítica, um drama da inquietude, um período de superorganização, de controle e de angustias das novidades sentidas pelo homem que se coloca na rua moderna e, assim, é lançado a um turbilhão de novidades que o força a explorar novos meios de sobrevivência:

Um homem que saiba mover-se dentro, ao redor e através do tráfego pode ir a qualquer parte, ao longo de qualquer dos infinitos corredores urbanos onde o próprio tráfego se move livremente. Essa mobilidade abre um enorme leque de experiências e atividades para as massas urbanas¹¹.

O comportamento da população nas ruas diante a apresentação – e utilização – de equipamentos modernos atingiram as formas de ver e experienciar o cotidiano da cidade. A maneira de se movimentar, por exemplo, fizeram com que alguns centros urbanos brasileiros sentissem o impacto advindo de certas conquistas materiais que, a partir de então, se despontaram no imaginário como símbolos modernos. Os automóveis e os transportes coletivos são exemplos dessas mudanças por sempre acompanharem o discurso de progresso e, também, pelo fato de sua inserção no meio urbano promover inaugurações que chamassem a atenção da população. É a partir dessa simbiose entre pessoas e veículos que o século XX – e as suas ruas – tornam-se palco de uma relação entre as mudanças de ritmos, cotidiano e significações¹². Desde o seu início, a cidade toma, ao longo dos anos, aditivos modernizantes envolvidos por mudanças trazidas através de novos pensamentos e ações de agentes políticos que influencia nossos hábitos e nossa maneira de viver.

¹⁰ BERMAN, Marshall. **Tudo que é solido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p.15.

¹¹ Ibidem. p. 154.

¹² Roberto da Matta em *A casa e Rua* traz uma reflexão importante das práticas sociais brasileiras. Aborda a distinção de conduta nesses dois ambientes: a casa, dotada de uma moral, respeito e ordem. E a rua, onde somos indivíduos anônimos e desgarrados: “Nosso comportamento na rua (nas coisas públicas que ele necessariamente se encerra) é igualmente negativo. Jogamos lixo para fora de nossa calçada, portas e janelas: não obedecemos a regras de trânsito, somos até capazes de depredar a coisa comum, utilizando aquele célebre e não analisado argumento segundo qual tudo que fica fora de nossa casa é um problema do governo! Na rua a vergonha da desordem não é mais nossa, mas do estado”. In: DAMATTA, Roberto. **A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. 5.ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997. p. 20.

Com isso, foi fundamental o diálogo com a Raquel Rolnik (1997) sobre o território como espaço do real vivido que incorpora a ideia de subjetividades e os embates marcados por códigos de controle social como estratégias de dominação e intervenção do governo, sendo possível comprovar isso, por exemplo, ao verificar o conjunto de códigos que dá legalidade urbana à cidade de São Paulo no início do Século XX, o que não passa de uma apropriação do espaço público para a produção de uma cidade que delimita poder para uns e nega para outros, Rolnik fala que:

A lei organiza, classifica e coleciona espaços urbanos, conferindo significados e gerando noções de civilidade e cidadania diretamente correspondentes ao modo de vida e à micropolítica familiar dos grupos que estiveram mais envolvidos em sua formulação. Funciona, portanto, como referente cultural fortíssimo na cidade, mesmo quando não é capaz de determinar sua forma final¹³.

Neste trabalho, as leis estão relacionadas à categoria trânsito na virada do século XIX e XX. Leis essas que, com o passar do tempo, passaram a ser introduzidas junto aos conceitos de velocidade e de ritmo. Rolnik aponta que a delimitação do espaço da rua e suas ressignificações como meio de circulação foi um dos grandes temas do primeiro conjunto sistematizado de leis urbanas de São Paulo¹⁴. Seguindo essa mesma linha de pensamento, Nicolau Sevcenko (1992) “mergulha” nesse período de transição paulistana na virada do século. É diante desse turbilhão de crescimento demográfico e econômico que ele aponta as diferenciações entre os novos costumes e os novos ritmos que, por vezes, eram aceitos por uns, e, em contrapartida, recusados por outros, causando, em certa medida, estranhamento. Essa aproximação com esta dissertação aparece por meio do olhar metodológico adotado em produções textuais condizentes a uma população mais letrada, fato que reflete em textos jornalísticos e literários, tal como os cronistas que passaram a relatar mudanças nas relações estabelecidas entre o corpo e o espaço ocasionadas diante a inserção de práticas e valores modernos.

Todavia, tanto o recorte espacial quanto o temporal nos distanciam. Pesquisar Recife, uma cidade Nordestina, implica entender que essas mudanças não foram tão abruptas tal como na capital paulistana, principalmente se tratando dos anos 50 em Pernambuco. Como também é importante dialogar com obras regionais na busca de contribuir no processo metodológico da dissertação, tendo em vista que a pesquisa

¹³ Idem p. 13.

¹⁴ ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. 3.ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003.p. 32.

busca discutir não só os olhares dos mais “letrados” portadores de opiniões, mas, também, os de sujeitos desfavorecidos por meio de suas relações com as ruas, o trânsito e os veículos. Nesse sentido, obras como a de Arrais (1998), no Recife, e a de Souza (2001), em Campina Grande, trazem contribuições tanto para a história social como para as várias relações e participações desempenhadas por camadas mais populares diante os muitos espaços e contextos da cidade¹⁵.

A PESQUISA

Alguns trabalhos abordam o contexto urbano e social do período selecionado como recorte temporal desta pesquisa e, com eles, busca-se criar uma aproximação, ou um ponto de partida, para questionados acerto do tema sobre o Recife dos anos de 1950. O livro *Movimento e a linha*, de Flávio Weinstein (2007), por exemplo, consiste em uma análise, no campo cultural da atuação e do protagonismo de grupos teatrais na cidade. O primeiro capítulo dessa obra tem como propósito nos ambientar no contexto social e político do Recife revelando assim, uma cidade desorganizada, emergente e perigosa. A partir de pesquisas metodológicas feitas em jornais, o autor optou por apresentar um levantamento amplo da época analisando, introdutoriamente, as condições de vida e o cotidiano de camadas mais pobres do Recife. Numa dessas abordagens, é possível perceber indícios da péssima qualidade dos serviços de transporte na cidade e a organização de algumas tentativas de revoltas.

A segunda obra, *Uma cidade e dois prefeitos*, de Virginia Pontual (2001), é específica no que tange à urbanização da cidade a partir de saberes técnicos que, no decorrer do texto, são colocados em diálogo com aspectos das gestões de Novais Filho¹⁶ e Pelópidas Silveira como prefeitos, em períodos diferentes, do Recife. O livro narra planos, mudanças, atuações e características políticas de cada prefeito. Desta forma, a contribuição é advinda do seu olhar para a gestão de Pelópidas que, em seu segundo mandato como prefeito, foi um importante agente na criação da Companhia de

¹⁵ ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar. **Recife, culturas e confrontos: as camadas urbanas na campanha salvacionista de 1911**. Natal: Editora da UFRN, 1998. E. SOUSA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra de. **Cartografia e Imagem da Cidade: Campina Grande 1920-1945**. Campinas –SP, 2001.

¹⁶ Bacharel pela Faculdade de Direito do Recife, não exerceu a advocacia. Primeiramente se dedicou às lavouras canavieira de sua família e depois entrou na vida política, exercendo o cargo de secretário de Agricultura de Pernambuco em 1937, no mesmo ano, foi nomeado pelo interventor Agamenon Magalhães prefeito do Recife até 1945.

Transportes Urbanos (CTU). Contudo, é importante salientar que este trabalho não se propõe a discutir o processo e as tensões que envolveram o prefeito, a câmara e as empresas de ônibus. Com isso em mente, os dois textos contribuíram para nos situarmos – enquanto leitor – no período e formularmos novos caminhos, mesmo sem ter uma profunda análise sobre o assunto, até porque não era esse o foco principal das duas publicações citadas anteriormente. Por esse motivo, este trabalho vem contribuir no preenchimento dessa lacuna importante da história urbana do Recife, sendo este um momento de rupturas e mudanças nos transportes coletivos da cidade, assim como no que diz respeito a questões de reclamações, de atuações em questões de trânsito e de novos tipos de circulação de pessoas na urbe.

Diante dos caminhos teóricos metodológicos desta pesquisa, buscamos “mergulhar” no tema e em sujeitos participantes do período em questão tentando identificar vozes que expõem, refletem e provocam problemas relacionados ao ato de “transitar” no Recife. Dessa forma, Bresciani (2018) nos oferece “portas” para observar e problematizar a cidade¹⁷ e uma delas tem como ponto de partida *questões técnicas* a fim de contribuir para uma análise de relatórios, mapas e dados destinados ao olhar no trânsito e à implantação de novos equipamentos nas vias. Essa “porta” tenta, em síntese, buscar pesquisas relacionadas à higienização, adição de leis, intervenção, proibições e políticas públicas pensando nas remodelações das vias e na regulação do tráfego, feito que se aproxima, assim, dos caminhos deste trabalho que, de um modo ou de outro, também nos leva a refletir a respeito das condições de passageiros e/ou pedestres quando se deparavam com a rua.

Sendo assim, trabalhamos com o relatório técnico de circulação do Plano Viário, de Mário Nigro (1953)¹⁸, no qual o autor sugere mudanças importantes no sistema de transporte apresentando números sobre as condições e circulação de ônibus na cidade por meio de justificativas relacionadas ao monopólio dos transportes coletivos pelo poder público, sendo isso divulgado junto a problemas e a diagnósticos sobre os sistemas de circulação rodoviária tal como as suas sugestões na colocação de trólebus e na reorganização do sistema de transportes coletivos. Essas observações contidas no

¹⁷ BRESCIANI, Maria Stella Martins. **Da cidade e do Urbano: Experiências, sensibilidades e projetos**. 1. ed. – São Paulo – Almeida, 2018. p.50.

¹⁸ Tive acesso ao Plano Viário- NIGRO, Mário. “Trólebus no Recife”. In **Boletim Técnico da SVOP**. Recife, Vol. XXIII, Ano XV, out-dez. /1953- no Museu do Transporte Público Gaetano Ferolla em São Paulo. Já o **Boletim da cidade e do porto do Recife. Diretoria de Estatísticas, Propaganda e Turismo da prefeitura do Recife**. Volume: 35-42. Anos 1950-1951. Na Fundação Joaquim Nabuco / Recife.

relatório contribuem em riquezas de informações sobre o sistema operacionais dos transportes de passageiro e em argumentações para novos modelos implantados na cidade.

Também analisaremos o *Boletim da Cidade e do Porto do Recife*, projeto editorial realizado durante o Estado Novo com o objetivo de propagandear e exibir o espírito renovador do regime a partir das reformas urbanas. Iniciado em 1939, o boletim exibia diversas seções em relação à cidade com estatísticas sobre climas, construções, migrações, mortalidade, além de crônicas, artigos, poesias e informações jornalísticas. Segundo Arrais (2004), esse boletim:

Traduziu a ambiguidade que a cidade experimentou nessa era das reformas, dando meios para que, dentro e a partir dos aparelhos da administração, se expressasse tanto a euforia de governantes e técnicos como o sentimento de melancolia que inclinava seus intelectuais ao esforço de restituir a cidade antiga que desaparecia – tudo isso proporcionando por aquela relação que, durante o Estado Novo, se estabelece entre intelectuais e os aparelhos do estado com seus cargos e posto¹⁹.

Nessa esteira, buscamos dados que estivessem relacionados com reformas, alargamentos de vias, violência de trânsito e mudanças no Recife, e que nos contribuísse com números e comparativos em relação a acidentes, infrações, mortes e até melhorias nas ruas; além de crônicas e artigos de engenheiros e intelectuais que abordassem mudanças nas configurações e impressões, e que permitissem entender suas opiniões, naquele período, sobre as reformas e mudanças na configuração da cidade entre 1946 e 1955.

Na segunda “porta”, sendo essa relaciona à *questão social*, buscamos por sujeitos que denunciasses situações relacionadas ao trânsito e ao transporte coletivo, sobretudo por moradores suburbanos e periféricos tendo em vista as suas condições adversas de circular pelas ruas da cidade. Neste sentido, optamos pelo uso de jornais da época, como o *Diario de Pernambuco* e o *Jornal do Commercio*, sendo esses periódicos de grande alcance; e também o *Jornal Pequeno*, de menor acessibilidade²⁰. Identificamos, em vista disso, que na coluna *Queixas e Reclamações* do *Diário de Pernambuco* possuía alguns imbrólios envolvendo situações relacionadas a críticas aos

¹⁹ ARRAIS, Raimundo. **O pântano e o riacho**: a formação do espaço público no Recife do século XIX. São Paulo: Humanitas /FFLCH/USP, 2004.p. 51.

²⁰ Todos esses periódicos foram pesquisados e analisados por meios do site da Hemeroteca Nacional e pela Fundação Joaquim Nabuco.

ônibus e seus serviços por meio de denunciante que chegavam aos jornais informando os problemas ocorridos nos lugares nos quais viviam. Além disso, buscou-se observar a violência – que, devido a uma série de fatos, acabou por ser denominada por *A batalha do Recife* – no trânsito a partir de noticiários e refletir tanto a respeito das colisões como no que se refere às tensões entre os agressores e os atropelados.

Por esse caminho, além dos periódicos, recorreremos à análise de processos criminais relacionados a colisões, atropelamentos e acidentes nas ruas da cidade. Observamos, a partir dos testemunhos recolhidos na delegacia de acidentes, versões de vítimas, de acusados e de testemunhas. A busca nessas fontes condiz de pequenos fragmentos contidos em todos os testemunhos recolhidos que pudessem contribuir a entender os diversos pensamentos mergulhados nos modos de agir nas ruas e seus julgamentos pelos conflitos ocorridos pela disputa de espaço na cidade. Optamos pelos processos do ano de 1955, pois achamos que esse ano, de acordo com as nossas pesquisas, apresentou bons números de casos de acidentes nas ruas, entretanto com a grande quantidade disponível de processos neste ano, foram escolhidos aqueles que nos permitiu encontrar pequenos fragmentos, nos testemunhos dos sujeitos, relevantes na pesquisa. É sabido que esses escritos não foram feitos diretamente pelas pessoas envolvidas, mas que indiretamente expressam suas opiniões e opções. O que nos faz perceber sua estrutura textual num formato dialógico, que pode ser explícita, como na série de perguntas e repostas ou numa transcrição das conversas aproximando dos modelos citados por Ginzburg nos processos inquisitoriais²¹. Atentemo-nos então aos autos de vítimas, de acusados e de testemunhas escritos por um escrivão a frente do delegado de plantão, tomando o cuidado de perceber os indícios deixados pelos envolvidos nos textos. Nesse sentido, entende-se que tais relatos, segundo o que considera Farge (2009), podem não dizer a verdade, mas ele diz *da* verdade, basta saber lê-los, também questioná-los e perceber que tem uma produção de sentidos nesse lugar²².

É importante destacar que, neste trabalho, tomamos o cuidado, também, de não tratar os periódicos como documentos tomados de vozes dos mais desfavorecidos que pudessem, de forma direta, exporem suas ideias aos problemas da cidade que habitam.

²¹ GINZBURG, Carlo. **O fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007. 285.

²² FARGE, Arlette. **O sabor do arquivo**. Trad. Fátima Murad. São Paulo: Editora da USP, 2009.p35.

Mas que, a partir de sua ida aos jornais e pelo fato de prestarem uma queixa a algum redator, entendemos suas aspirações como um exercício de cidadania. Assim, partimos das formas de trabalho implicadas por Eduardo Silva (1988) na tentativa de apreender a participação popular na forma mais ampla, mais aberta, não limitada apenas nos movimentos formais ou em ações violentas, mas também em formas desorganizadas e corriqueiras de expressar críticas aos problemas diários e perceber suas lutas que atravessavam o cotidiano²³. Da mesma maneira que não podemos encarar os jornais como portadoras de “verdades” sobre o recorte estudado, mas como veículos de notícias que seguem interesses e construções de imagens da cidade. Partimos da reflexão que:

Trata-se de entender a imprensa como linguagem constitutiva do social, que detém uma historicidade e peculiaridades próprias, e requer ser trabalhada e compreendida como tal, desvendando, a cada momento, as relações imprensa/sociedade, e os movimentos de constituição e instituição do social que esta relação propõe²⁴.

Partimos também, na tentativa de identificar sujeitos, cronistas e intelectuais que apontassem, principalmente, as condições de transitar pela cidade mapeando, assim, artigos, crônicas e notícias que contemplassem nossa investigação. É a “quarta porta”, das novas sensibilidades, que nos permite entender essas condições de viver na cidade com as novas tecnologias, novos modos e os problemas de como ser urbano. A educação dos sentidos pelas novas sensibilidades, ou também, como explica Pesavento (1995), “enquanto formuladores de propostas para a cidade, os urbanistas e arquitetos atribuem uma função e sentido a seus projetos, que poderão se distanciar em muito das construções simbólicas feitas pelos usuários daquele espaço transformado²⁵”.

Assim, buscamos o diálogo entre as *questões sociais e urbanas*, como também o confronto e a comparação de dados e informações das fontes. O uso de algumas fotografias e ilustrações, por exemplo, recolhidas em jornais e revistas nos permitiu observar a apresentação dos equipamentos rodoviários cercados de simbolismo e adjetivos. Essas ilustrações foram encontradas na *Contraponto*, revista produzida por intelectuais e artista que contavam com propagandas da Pernambuco Autoviária. Mas,

²³ SILVA, Eduardo. **As queixas do povo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

²⁴ PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; Cruz, Heloisa Faria. Na oficina do Historiador: Conversas sobre História e Imprensa. **Projeto História: Revista do Programa de estudos Pós-Graduados em História e do Departamento de História**, São Paulo, v.35 n.1 p255-272, dez. 2007. Semestral.

²⁵ PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Muito Além do Espaço: Por Uma História Cultural do Urbano**. ESTUDOS HISTÓRICOS, RIO DE JANEIRO, n.16, p. 279-290, 1995. p.283.

também, as fotografias extraídas nos jornais que foram registradas nos momentos de *Lock-out* nos permitiram analisar melhor aqueles dias que a cidade passava por falta de transporte nas ruas. Essas imagens contribuíram com o seu “valor do flagrante”, pois só por meio da imagem seria possível obter informações que os textos escritos da época não foram capazes de fornecer²⁶.

DIVISÃO DOS CAPÍTULOS

Primeiramente, optamos em perceber como foram enxergadas essas transformações e a recepção desses equipamentos modernos na cidade do Recife observando suas mudanças para com a sociedade. O primeiro capítulo, intitulado **Transportes coletivos: ritos, ritmos e contribuições**, lança os olhos rapidamente para o final do século XIX e a primeira metade do século XX, no qual o eixo está no processo de modernização dos transportes coletivos na cidade, passando pelo bonde puxado a burro, as maxambombas, os bondes elétricos e os ônibus. Tudo isso sem deixar de apontar o crescimento da cidade e as reformas urbanas, como também modificações advindas de intervenções de agentes públicos. Em síntese, buscou-se detectar como um equipamento dito moderno em poucas décadas torna-se antiquado e substituível, além de perceber como os transportes participaram nas mudanças urbanísticas na cidade.

No segundo capítulo, **Trânsito do Recife: o preço do progresso** apresenta-se um panorama dos problemas localizados no espaço urbano e das buscas por soluções, momento em que as ruas da cidade foram vistas pela população e estampadas nos jornais como um espaço perigoso. A violência no trânsito seria marcada por muitos acidentes, colisões e atropelamentos, de forma que a imprensa usara o termo *Batalha do Recife* para destacar o problema. Assim, o capítulo busca retratar o cotidiano nas ruas no âmbito geral, na sua falta de estrutura, saneamento e cuidados, como também nos seus perigos e na disputa de espaço entre o automóvel, a população e os transportes públicos, por meio de queixas da população e processos crimes.

²⁶ PINSKY, Carla Bassanezi; LUCA, Tânia Regina de (orgs.). **O historiador e suas fontes**. São Paulo: Contexto, 2009, p. 37.

Por fim, no terceiro capítulo, **Na encruzilhada de interesses: o político, o patrão e o passageiro**, busca-se entender a chegada dos ônibus elétrico na cidade, desde o projeto, a implantação até a inauguração Assim como aprofundar questões alusivas à organização dos ônibus a partir da Companhia de Transporte Urbano (CTU) e as greves feitas pelos empresários da cidade. Pretende-se, ainda, tentar entender todo o processo e negociação entre a prefeitura e as empresas privadas sobre o aumento de passagens e da nova companhia mista de transporte na cidade. Além do olhar para a população que se encontrava no meio dessa encruzilhada com a falta de ônibus nas ruas nos dias de greves e sua relação com ambas as partes.

Boa leitura, cuidado e boa viagem!

CAPITULO 1:

TRANSPORTES COLETIVOS: RITO, RITMOS E CONTRIBUIÇÕES

1.1- ENTRE IR E VIR NO RECIFE

Foram muitos os meios de transportes que tiveram importância para a circulação de pessoas na urbe, dessa forma, se faz importante enxergar quais foram suas contribuições para as configurações do Recife, tendo em vista que esse fato apresenta características interessantes na geografia por alterar os modos de transitar e, também, por amplificar a relação da sociedade com maquinarias de conforto que, aos poucos, foram banalizadas em seu cotidiano. Em vista disso, este primeiro capítulo lança o olhar sobre a primeira metade do século XX na busca de enxergar as transformações do Recife acerca dos meios de transportes coletivos em uso na cidade.

Há de começar, ligeiramente, pelo século XIX, no qual era predominante o uso de embarcações nos rios Beberibe e Capibaribe. Com poucas estradas, em péssimas condições, esburacadas e de terreno mole, principalmente em períodos chuvosos, faziam-se dos transportes fluviais um dos meios de locomoção mais importantes, tanto para o escoamento do açúcar, principal produto de exportação, como para o percurso de transporte de (pequenas) cargas que, à época, era facilmente confundido com a mobilidade da população que vivia distante do centro urbano estimulando assim, o crescimento dos arrabaldes e a construções de moradias na beira dos rios²⁷. Ou seja, os meios de transportes facilitaram e o melhoraram as condições de ir e chegar a qualquer destino. Numa cidade como Recife, serpenteada por rios, riachos e córregos, nada mais justo que o uso de veículos fluviais para facultar o traslado da população, sendo esse feito ainda mais vantajoso para aqueles que residiam próximos a redes fluviais.

Entretanto, é de se notar que as vias fluviais começavam a concorrer com as estradas em meados do século XIX. O governo de Francisco do Rego Barros, presidente da província de Pernambuco (1837-1844), conhecido, posteriormente, como o Conde da Boa Vista, iniciou processos de mudanças que atingiram a sociedade em seus costumes e comportamentos públicos. Dentre elas: construções de aterros, o fornecimento de água

²⁷ MILFONT, Magna Lícia Barros. **Caminhos das águas: o transporte fluvial no Recife, 1835-1860**. Recife, 2003. Dissertação - Universidade Federal de Pernambuco. CAC. Desenvolvimento Urbano, 2003. p 25.

potável, a abertura de novas estradas e, com destaque para ponte pênsil da Caxangá, a criação de uma nova ligação entre engenhos e povoados – no sentido de Pau d’Alho – que, a partir de então, se conectava com a estrada *Ambolê*²⁸, na Várzea e, daí, com o centro da cidade. Nessas mudanças nas configurações do Recife, não só se destacavam as estradas, mas, também, a construções de edifícios modernos, a iluminação a gás e os calçamentos.

Uma administração pública marcada por investimentos para uma cidade que buscava ser moderna. Para tais mudanças, o governador baseou-se em Paris, onde estudou, assim trazendo ideias, trabalhadores e técnicos franceses. Com a cidade mais atrativa, as idas e vindas para o centro tornaram-se mais frequentes²⁹:

A vida urbana oferecia aos indivíduos atrativos que despertavam uma inquieta ânsia pelos domínios públicos. Nas últimas três décadas do século XIX, predomina no habitante da cidade inegável sentimento de desafogo. Na cidade via-se, se ouvia, sentia-se, amava-se. Os olhos ao menos, andavam livres das rótulas, dos balcões ou dos postigos das janelas³⁰.

Passeios públicos e noturnos, que transformariam os costumes mais reclusos das famílias para uma sociabilidade nas ruas. Junto a isso, os ritmos e horários ganharam novos sentidos com a chegada de meios de transportes terrestres. Pelas estradas, as primeiras conduções coletivas estavam a cargo das diligências, que também eram chamados de *ônibus*. Sendo essas puxadas por quatro cavalos e, às vezes, possuindo dois andares³¹. As viagens estavam destinadas para os arrabaldes/centro e contavam com idas pela manhã e voltas no fim da tarde. Pode-se destacar que aos domingos, por sua vez, aumentava a procura de ir ao subúrbio e as populações do centro buscavam bancos de areia nas margens rio Capibaribe para se banhar. Dos problemas corriqueiros, estavam o fiado e os calotes que causavam prejuízo e ira aos donos das diligências que, a partir disso, resolveram tomar como solução as medidas de pagar antecipadamente e,

²⁸ A estrada de *Ambolê*, também conhecida como estrada de Pau d’alho que posteriormente foi nomeada como Avenida Caxangá. O nome se mantém até hoje.

²⁹ REZENDE, Antônio Paulo. **Recife: História de uma Cidade**. Recife: Fundação de Cultura, Cidade do Recife, 2002.

³⁰ ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar. **Recife, culturas e confrontos: as camadas urbanas na campanha salvacionista de 1911**. Natal: Editora da UFRN, 1998. p. 22.

³¹ SETTE, Mário. **Arruar: história pitoresca do Recife Antigo**. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1948, p. 89.

em último caso, as ameaças de suspensão, como foram colocadas ao público pela imprensa³².

Entretanto, dois transportes coletivos iriam ter protagonismo nesse final de século: as maxambombas³³ e os bondes de tração animal. Ambos utilizavam trilhos urbanos que proporcionariam maior estabilidade e velocidade na viagem. Partindo de Mário Sette (1948), um cronista da época, foi possível enxergar mudanças e contribuições desses dois meios de locomoção no cotidiano da cidade. Em suas obras sobre o Recife, sobretudo em algumas de suas crônicas, é capaz de identificar temas relacionados aos transportes da cidade e suas respectivas transformações, como afirma Almeida (2000):

Em Mário Sette, funciona como uma metáfora do desenvolvimento urbano: é como se, na medida em que se passasse a utilizar novas formas de transporte, o Recife crescesse, obtendo um perfil condizente com as novas condições urbanísticas conquistadas, equiparando-se, pouco a pouco, às grandes metrópoles europeias. Os transportes, mais que a concretização de um sonho de desenvolvimento, é a personificação do moderno, são a garantia de inserção de um mundo novo desejado por todos transformando espaço e sociedade.³⁴

É nessas crônicas de Mário Sette, principalmente nos livros *Arruar e Maxambombas e Maracatus*, que aparecem o envolvimento da cidade e os transportes a partir de suas memórias e experiências, tendo ele um olhar sobre a modernidade e o uso desses equipamentos pela sociedade. Entretanto, não podemos cair no risco de pensar suas anotações, mesmo que valiosa em detalhes corriqueiros, como uma visão engessada da época no que condiz aos usos e sociabilidades desses equipamentos.

Por isso, devemos tomar cuidado e tentar analisar com minúcia os escritos de Sette. Entender, como consta nas palavras de Magdalena Almeida (2000), que esse cronista trazia à tona particularidades históricas de um mundo multifacetado, mas, também, dicotômico, a um só tempo individual e coletivo, saudosista e modernizador³⁵. Todavia, integrante da classe média recifense e carente de reconhecimento para sua

³² SETTE, Op. Cit., p. 90.

³³ Expressão inglesa *machine pump* (bomba mecânica), eram pequenas locomotivas a vapor e três vagões de passageiros que pertenciam à companhia inglesa Brazilian Street Railway Company Limited. In: BARBOSA, Virgínia. *Transporte urbano do Recife*. **Pesquisa Escolar**, Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: <<http://basilio.fundaj.gov.br/pesquisaescolar/>>.

³⁴ ALMEIDA, Magdalena. *Mário Sette: o retratista da palavra*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2000. p. 199.

³⁵ Almeida, p. 68.

obra, escreveu com endereço previsto: direcionava sua literatura à intelectualidade local³⁶.

Mário Sette, usuário desses transportes e caminhante da cidade, transformava seus trajetos em crônicas. Em uma delas, por exemplo, alertava que havia vários trechos na cidade nos quais os bondes e as maxambombas se encontravam: “Para evitar colisões, geralmente havia vigias que ficavam antes do cruzamento alertando, quando não, o próprio condutor descia, caminhava e observava até a esquina para observar se podia passar”³⁷. Desse trecho, pode-se perceber que os dois equipamentos, a maxambomba e o ônibus de tração animal, traziam a ideia de risco, de conflito e colisão. Cada qual no seu ritmo e seguindo percursos estáveis, mas, ao mesmo tempo, perigoso, sobretudo quando se faltava atenção.

Os bondes de tração animal foram inaugurados em 1871, administrados pela Pernambuco Street Railway Company e, posteriormente, pela Ferro Carril que estreou fazendo a linha Brum/Madalena ampliando o percurso para Afogados e Santo Amaro³⁸. Para distinguir as linhas, diferenciava-se as cores das tabuletas que, por conseguinte, eram associadas ao percurso do transporte: as de cor amarela indicavam os bondes que iam para a Capunga; as encarnadas para a Madalena; verde para Afogados; azul para Santo Amaro; já o bonde de tabuleta branca fazia o trajeto circular no centro³⁹. Com isso, podemos deduzir que o uso de cores facilitava a utilização do transporte por pessoas que não eram alfabetizados, de modo que era possível embarcar no bonde correto sem depender de algum conhecimento técnico.

Mas, apesar desse recurso ser entendido como uma forma de mais fácil identificação para a população, letrada ou não, é preciso entender que nesses veículos não existiam 1ª e 2ª classe, e, por isso, Sette coloca os bondes num contexto de convívio popular, “*democrático*”, o que quer dizer que o “*capoeira*” de Santo Amaro poderia estar próximo ao capitalista do largo do Corpo Santo e com a costureira pobre da Torre, considerando, portanto, que, em meio a essa meia sociabilidade, pudesse acontecer conversas, partilhas de notícias e debates⁴⁰. Mas, por outro lado, não podemos deixar de

³⁶ Idem, p. 69.

³⁷ SETTE, op. cit. p.100.

³⁸ STIEL, Waldemar Corrêa. **Ônibus**: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil. São Paulo: Com Desenho, 2001 p. 288.

³⁹ STIEL, op. cit. p. 289.

⁴⁰ SETTE, op. cit. p.103.

questionar Sette sobre esse convívio harmônico. Primeiro, porque existiam linhas ditas aristocratas e populares, colocadas por ele mesmo na obra *Maxambombas e Maracatus*:

Do primeiro grupo (Aristocracia) seria Madalena e Fernandes Vieira onde residiam os capitalistas: armazéns de açúcar e de algodão, recebedores de bacalhão, donos de usina, diretores de bancos, comerciantes em grosso, alguns s ainda guardando da monarquia título de barões ou de viscondes. Nos outros grupos vinham Torre, Derby, Afogados e Santo Amaro, Santo Amaro de todos se mostrava a mais humilde⁴¹.

Percebe-se as distinções nas linhas de acordo com os locais de destino. Isso contribuía para entender a ideia de não ser frequente o convívio entre a aristocracia e os desfavorecidos, mesmo que isso eventualmente ocorresse. Ainda assim, podemos considerar que os usos e os horários podiam ser diferentes, uma vez que qualquer trabalhador tinha possivelmente o tempo engessado numa carga de produção, com hora para chegar e para sair. Diferente de um capitalista que gozava de agendas mais flexíveis. Segundo, caso houvessem, de fato, essas conversas ou debates entre pessoas pertencentes a classes distintas, não está claro no texto de Sette se ocorria de forma corriqueira ou normal. Como afirma o historiador Gervácio Aranha:

Independente da condição social do indivíduo, é pouco provável que tenha sido quebrada a barreira da impessoalidade entre os que não se conhecem. E mesmo que o ser humano seja espontaneamente propenso à comunicação, isto não impede que dezenas de pessoas, compactadas no interior de um transporte coletivo, se mantenham em silêncio durante longos períodos⁴².

De fato, as viagens eram marcadas por uma certa vagarosidade, sobretudo quando as linhas se destinavam para arrabaldes mais distantes. Por esse ritmo menos acelerado, o tempo para os passageiros parecia ter um sentido diferente, principalmente para os usavam as maxambombas em relação aos que se servia cotidianamente das diligências ou bondes puxados a burro. Para os bondes de tração animal, só precisavam estender a mão, levantar a bengala ou o guarda-chuva para que eles parassem. Em algumas ocasiões, condutores usavam uma corneta para avisar a ida ao centro e, por um período de tempo, esperavam os moradores saírem de suas respectivas casas e embarcarem⁴³. Já para “pegar” as maxambombas era preciso ir até uma das estações e esperá-lo passar, além de que suas paradas obedeciam a uma sequência de embarques e desembarques predeterminada. Se com os bondes a burro, a marcha mais lenta oferecia

⁴¹ SETTE, Mario, 1886-1950. **Maxambombas e maracatus**. 2. ed. Recife: 1938, p. 60.

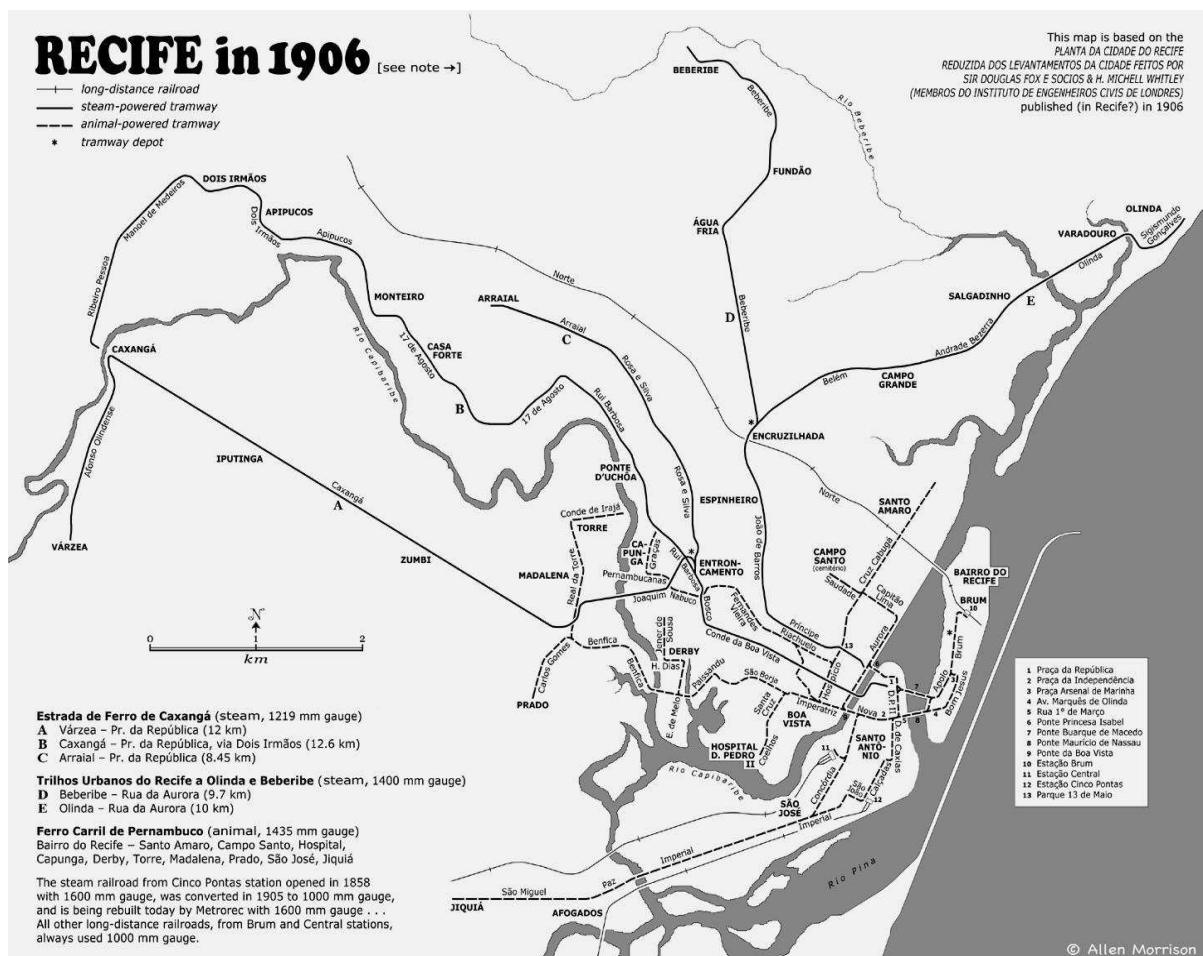
⁴² ARANHA, Gervácio Batista. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)**. Campinas-SP, 2001. (tese)

⁴³ SETTE. op. cit. p. 56.

a oportunidade de embarcar ou desembarcar em qualquer lugar, as maxambombas exigiam um pouco mais de disciplina dos seus passageiros:

Logo, nos subúrbios cujo transporte coletivo é marcado pelo ritmo da locomotiva a vapor, não há paradas imprevisíveis. Isto significa ao trem interromper sua marcha tão somente nas estações existentes ao longo de cada linha, jamais parando no meio do caminho para atender a um passageiro em atraso ou jamais parando à porta de alguém – mesmo que se trate de alguém acostumado a certos privilégios – que pede para aguardar um pouco⁴⁴.

Apesar de possuírem ritmos distintos na cidade, as diligências e as maxambombas conviveram no mesmo espaço urbano. No mapa abaixo, pode-se enxergar como esses dois tipos de transportes estavam espalhados pela cidade, principalmente nas áreas centrais, mas também atendendo arrabaldes mais afastados, como Várzea, Beberibe, Dois Irmãos e a cidade de Olinda. Além disso, é possível perceber, ainda, as áreas de cruzamento e, por consequência, os locais que pudessem acontecer colisões.



Mapa 1- retirado de: <http://www.tramz.com/br/re/rem.html>

⁴⁴ ARANHA. p. 290

Se os bondes ofereciam o serviço de transporte para localidades mais centrais e para subúrbios mais próximos, os trenzinhos urbanos chegavam mais longe e seu uso era, portanto, mais intenso. Por volta dos anos de 1860, leis provinciais concederam os serviços e o assentamento para a instalação das linhas férreas na cidade até os subúrbios mais distantes. Segundo Duarte (2005), as maxambombas não só transportavam a população, como também faziam o serviço de transporte de cargas que variavam entre objetos, utensílios, gêneros alimentícios, joias e animais⁴⁵. Dessa forma, percebemos a importância da primeira instalação férrea urbana no lado norte do rio Capibaribe por possibilitar o escoamento fácil de mercadorias e pessoas, fator que contribuía para uma busca intensa por moradias nesses locais que, por consequência a isso, valorizou os preços dos alugueis e das vendas. Os transportes de cargas e pessoas possuíam horários distintos, como veremos no exemplo da tabela abaixo:

Tabela 1: Horários e estações das maxambombas.

Estações	Horários	
	Pessoas	Cargas
Recife (saída)	07:18	12:10
Rua do Sol	07:22	12:17
Rua formosa	07:24	12:19
Oficinas	07:26	12:25
Soledade	07:28	12:27
Caminho Novo	07:31	12:30
Manguinhos	07:33	12:33
Entroncamento	07:35	12:35
Espinheiros	07:42	12:37
Aflitos	07:44	12:40
Tamarineira	07:48	12:45
Mangabeira	07:52	12:50
Casa Amarela (chegada)	07:56	12:55

Fonte: Tabela de horário. Série Estradas de Ferro, vol. 27, p.434.⁴⁶

A partir da tabela, percebemos, primeiramente, seu uso como forma disciplinadora do tempo coletivo. Um percurso, com base nas informações acima, do centro do Recife para o arrabalde de Casa Amarela levava uma média de 30 minutos para ser concluído. O respeito aos horários de partida/parada e a velocidade

⁴⁵ Duarte, José Lins. **Recife no tempo da maxambomba** (1867-1889): o primeiro trem urbano do Brasil / José Lins Duarte. – Recife: O Autor, 2005. (dissertação) p. 125.

⁴⁶ Tabela extraída em Duarte, José Lins. p. 123.

possibilitavam ao passageiro comum resolver seus problemas no centro de forma rápida, tanto para ir quanto para voltar. Já as viagens de carga, com horários partindo para Casa Amarela, principiavam a partir de 12h10min, como informado na tabela. Tanto ir ao centro como aos arrabaldes estimulava o comércio, serviços de mudanças e a compra de produtos maiores. Os lugares próximos aos pontos finais de maxambombas ou a regiões por onde eles trafegavam em subúrbios distantes fomentava o desejo de obter casas de residência próximas e, também, estimulava a abertura de estabelecimentos comerciais locais.

Continuando a utilizar o exemplo de Casa Amarela⁴⁷ para o desenvolvimento da análise, aquele arrabalde de habitações simples era movimentado por uma feira plural abastecida por produtos vindo do centro, como pescados, carnes ou até importados. Mas morar ali também tinha o privilégio de haver perto outra estação, a Arraial, da linha férrea Recife/Limoeiro. Por ela não só chegavam migrantes da Zona da Mata Norte e até da Paraíba, mas, também, derivados plantados por agricultores e que antes de abastecer o centro faziam uma parada certa nas estações Macacos, Arraial e Encruzilhada, de forma que essas estações contribuíram, nessa primeira metade do século, para o povoamento dos altos e morros da Zona Norte do Recife.

Percebe-se, assim, que os transportes urbanos marcaram forte presença não só nos novos ritmos do tempo coletivo, de certa forma disciplinado pelos horários nas estações e suas saídas de veículos ou pela velocidade, mas, de modo geral, pela presença dos transportes na cidade nessa virada do século. Entretanto, se eles encurtavam trajetos e facilitavam a chegada e saída de pessoas como também mercadorias ao centro, estimularam, ao mesmo tempo, o crescimento da cidade a partir de construções habitacionais que fossem privilegiadas por manter certa proximidade com as linhas e estações.

A primeira linha, por exemplo, tinha partida no Largo do Capim⁴⁸, passando por Manguinhos, Ponte d'Uchoa, Santana, Casa Forte e Monteiro até chegar em Apipucos. Segundo Sette, esse percurso não foi colocado à toa. Todo trajeto era uma rota de antigos engenhos resididos por famílias de boas condições econômicas e sociais,

⁴⁷ Outra contribuição dos transportes estava em nomear certos locais da cidade. Casa Amarela ganhou esse nome pela residência de cor ocre encontrada no fim daquela linha. Assim também como o bairro da Encruzilhada e a Praça do Entroncamento, espaços de baldeação e de cruzamentos de linhas.

⁴⁸ Conhecida hoje como Rua do Sol.

portanto favorecidas pelo serviço de transporte frequente e barato⁴⁹. De certa forma, o cronista tinha razão: aquela rota de maior densidade populacional, tanto de classes favorecidas e desfavorecidas, condizia com os objetivos do trem urbano a ser implantado na cidade, pois o investimento foi determinado pelo seu número populacional e uma grande circulação portuária e comercial que fazia esse empreendimento privado projetar um bom retorno ao investimento feito⁵⁰.

Para esses moradores de maior poder econômico e, portanto, beneficiados pelo uso do trem urbano, aumentavam as chances de participação de eventos devido a velocidade e a instabilidade que o novo transporte proporcionava. Aranha (2001) observa que: “esses transportes coletivos trouxeram maiores circulações para o centro, fluxo para o comércio, aumento do número de participantes nos festejos, em procissões, teatros e outros eventos importantes na cidade”⁵¹. Como também existindo a possibilidade de viagens extras em festas mais populares⁵². A maxambomba se tornou o principal articulador no crescimento dos arrabaldes da cidade acelerando a circulação – com opções diárias – em horários específicos para viagens do subúrbio até o centro, fazendo, nesse sentido, que se ampliasse o interesse por morar nos arrabaldes tanto pelo fato de evitar os aluguéis e a aquisição de terrenos mais caros que em bairros mais centrais como por esses sítios oferecerem ares saudáveis.

O aparecimento de um transporte frequente e barato impulsionou um processo de construção e venda de casas para moradias permanentes próximas às estações e aos trilhos, como também para estadas temporárias muitas vezes destinadas ao repouso e a tratamentos medicinais em hotéis e pousadas, o que, em certa medida, serviu de estímulo para a especulação imobiliária. Antes mesmo da colocação dos trilhos, por exemplo, propagandas já anunciavam a chegada do transporte para atrair compradores aos terrenos próximos.

Isso foi visto no percurso que fazia Recife/Olinda, como percebe Araújo (2007). A implantação de um serviço de transporte coletivo ligando as duas cidades vizinhas favoreceu, e muito, a vida daqueles que moravam na cidade e iam trabalhar na capital ou, até mesmo, participar de grandes festejos, aumentando, assim, o pedido por parte

⁴⁹ SETTE. Op. cit. p. 105.

⁵⁰ DUARTE, Op. cit. p. 62.

⁵¹ ARANHA. Op. cit. p. 299.

⁵² DUARTE, Op. cit. p. 121.

dos seus moradores para a adição de mais trens justificando que o preço acessível do transporte motivavam passeios, banhos de mar e a moradia em lugares agora visíveis e acessíveis devido as maxambombas:

Assim, a paisagem ao longo daquelas estradas se foi transformando, perdendo muito dos antigos sítios que ficavam próximos às estradas de ferro, retalhados que foram para acomodar moradas menores permanentes: “divide-se um sitio de Campo Grande, perto da estrada de ferro de Olinda, pelo que se vendem terrenos com quinhentos e tantos palmos de fundo e com alguns arvoredos de frutos, sendo o terreno muito bom de plantação e chão próprios (...)”⁵³.

As melhores condições de se transportar entre as duas cidades proporcionaram um maior crescimento populacional e habitacional não apenas ao longo e no entorno da rota mencionada, mas por qualquer outra dimensão que a maxambomba passasse. Da mesma forma que foi ainda mais ampliada com a chegada dos bondes elétricos e, posteriormente, pelos ônibus. Assim, as questões de habitação e transporte andam junta no processo de urbanização, ainda mais quando se tratam de condições e problemas de mobilidade na cidade. Percebe-se, então, que quanto mais os serviços de transporte deixam de ser utilizados por pessoas com maiores condições aquisitivas, mais eles ficam precários, malcuidados e com menor grau de atenção recebida, de modo que somente os mais desfavorecidos passam a precisarem integralmente desses serviços.

1.2 – PEGANDO O BONDE DA MODERNIDADE.

O sol estava a pino, céu azul, uma brisa leve vinda do mar, numa quinta-feira de um mês de outono. O treze de maio de 1914 apontava um belo dia ensolarado para os moradores do Recife, até porque havia chovido muito naquela semana⁵⁴. Eram dez horas e a Praça Rio Branco já estava lotada de gente, moças bem vestidas, trabalhadores, populares que estavam no aguardo do grande momento. Todos com o semblante de alegria e expectativa. Mais ou menos às trezes horas, vindo do Brum, quatro veículos elétricos chegaram à Praça Rio Branco e realizaram suas viagens inaugurais. O primeiro deles foi ocupado pelo governador, o então General Dantas Barreto, e sua comitiva de secretários, militares e imprensa; o segundo, pela banda de

⁵³ ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. **As praias e os dias: história social das praias do Recife e de Olinda**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007.p. 259.

⁵⁴ Diario de Pernambuco 14/05/1914. p. 1.

música do corpo policial e por convidados; e o terceiro e o quarto pelos demais que receberam convites e por parte da população que ficou com as vagas restantes⁵⁵.

Os veículos saíram em cortejo até a Praça Maciel Pinheiro acompanhados de muita gente pelas ruas, calçadas e nas varandas acenando com euforia, ou nos carros com suas famílias. O sentimento era de alegria e agitação ao som do belo frevo Vassourinhas executado pela banda de dentro do elétrico. É de se imaginar um *carnaval fora de época* em cortejo nas ruas onde houvesse trilhos apropriados, como foram até a Campina do Bodé⁵⁶, onde se encontrava a sede da Pernambuco Tramways, empresa responsável pelas obras e adição dos veículos. Naquele momento, havia uma parada em frente ao prédio e os convidados entraram para um rápido lanche. Por fim, ao término do percurso, restava apenas o discurso final do governador para a população:

(...) Acha-se realizada hoje, uma das mais justas aspirações do povo pernambucano que desde longos anos não conseguiu efetuar. O melhoramento que introduzimos na capital depende de longos trabalhos e de grande paciência, razão por que tem demorado a finalização dos principais serviços; acha-se inaugurado o serviço de bondes elétricos, no Recife. O que eu desejo, o que desejam os habitantes desta grande capital é que os belos Tramways, em breve possa chegar aos lugares mais distantes da capital, para que então se abram novas avenidas e se edifiquem prédios modernos (...)⁵⁷.

Esse trecho resumido do discurso do governador expressava todo um sentimento de satisfação para realização do feito. Tanto ele como a imprensa disseminava a inauguração como algo que finalmente aconteceu, que estava em atraso, mas que por fim foi concretizada. A celebração de um importante ícone da vida moderna acentuava o imaginário de uma cidade em progresso, como se o bonde fosse um agente ativo para as mudanças profundas que se queria conquistar, assumindo, assim, o encargo de mostrar uma cidade moderna em comparação a outras capitais Nordesteiras. Porém esse equipamento demorou a chegar.

Era de se esperar que Recife acomodasse em suas ruas bondes elétricos, mas isso não podia ser um contragosto percebido na fala do governador pelo atraso perante outras cidades do país. Em São Paulo, por exemplo, já havia sido inaugurado, em 1900, o veículo elétrico, assim como no Rio de Janeiro, em 1891. Ou seja, catorze anos de diferença, algo que poderia ser visto com normalidade já que eram as cidades mais ricas

⁵⁵ Jornal Pequeno, 14/05/1914. p. 2.

⁵⁶ Atual Praça Sergio Loreto no bairro do São José.

⁵⁷ Jornal Pequeno, 14/05/1914.

do Brasil e adquiriam com mais facilidade as vanguardas nas tecnologias. A angústia e o peso de se está em atraso talvez viesse do fato da Paraíba do Norte, atual João Pessoa, já possuir os bondinhos desde 1912; ou até mesmo de Salvador, em 1897. O que causou um certo desconforto local em vista de também possuir esse ícone da modernidade.

A demora na instalação desse serviço pode estar atrelada a muitas circunstâncias, como a falta de outras tecnologias, principalmente com a instalação tardia da energia elétrica. O projeto e eletrificação oferecido por Delmiro Gouveia foi negado por Dantas Barreto levando a crer que o então governador já tivesse planos consistentes para a iluminação da cidade⁵⁸. Recife já possuía um complexo sistema de iluminação a gás pela empresa *Fielden Brothers*. Segundo Aranha (2001), a instalação da iluminação a gás teve a capacidade de revolucionar os costumes, até o momento de serem substituídas pelo sistema elétrico. Assim, em cidades onde os modos operacionais de iluminação a gás estabeleciam a instalação de gasoduto por toda área central, no qual os postes já eram alimentados dessa forma, o elemento de sua combustão fazia com que se tornasse muito mais eficiente dos sistemas de iluminação por querosene⁵⁹. Esse tipo de tecnologia apenas Recife e Fortaleza tiveram acesso nos finais do século XIX.

Posteriormente, a concessão da iluminação passou para a Tramways com o projeto de substituição do sistema a gás para a instalação de energia elétrica, isso já em 1915, porém, devido a Primeira Guerra Mundial, muitas peças importadas da Europa demoraram a chegar fazendo com que a primeira etapa concluída fosse inaugurado apenas no ano de 1919, cinco anos depois dos bondes elétricos serem implementados. Ou seja, em 1914, os recifenses não só tiveram maior contato com os novos transportes, como passaram a ter maior aproximação, também, com a eletricidade.

Entretanto, nem a iluminação a gás nem os trens urbanos, mesmo por um bom tempo realizando satisfatórios serviços, não poderiam mais simular um sentimento e um imaginário moderno que a cidade estava disposta a vivenciar, sendo isso percebido e destacado conscientemente no discurso do governador ao mencionar a contribuição dos bondinhos para o crescimento da cidade. A vontade dos belos Tramways chegar a lugares mais distantes apontava o crescimento e a expansão da cidade, processo no qual

⁵⁸ ANJOS, Joao Alfredo dos. **A revolução pernambucana de 1911**: movimento popular liderado pelo general Dantas Barreto contra a oligarquia do conselheiro Rosa e Silva. 1.ed. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2009.p. 227.

⁵⁹ ARANHA, Op. Cit. p. 317.

abririam caminhos para a ampliação da “mancha” urbana. Para o que era considerado arcaico, nem o trem, nem o gás, foram capazes de impedir de serem substituídos, mesmo levando em consideração a demora dessa troca. Era o efeito de automação que a eletricidade transmitia, pois, como uma mágica, ela propiciava à população o sentimento de velocidade e o desejo de mudanças com a instalação de equipamentos cada vez mais modernos na sociedade⁶⁰.

Esses ícones da vida moderna foram introduzidos na cidade promovendo mudanças na sociabilidade, nos costumes e no ritmo, porém, é provável que eles não tenham atingido a todos, ou, se isso aconteceu, afetou a parcelas de formas e intensidades diferentes. A virada do século é marcada por mudanças importantes no Recife, e isso impactava diretamente a cidade e, por consequente, as maneiras de se transportar. As populações cresciam nos centros urbanos brasileiros, mas as cidades não eram providas de boas estruturas em comparação às grandes urbes europeias. Os brasileiros do século XIX enxergavam a França e a Inglaterra como países civilizados, modelos a serem observados, tendo isso refletido em costumes, na adoção de tecnologia e na entrada de capital estrangeiro, apesar deles considerarem soluções difíceis de serem aplicados no país⁶¹.

O Recife estava incluído nesse *projeto civilizatório* recebendo influências francesas e inspirando-se em ações já ocorridas tanto no país europeu como na capital do Brasil, à época, o Rio de Janeiro⁶². A começar pela área central do Porto, principal

⁶⁰ Aranha, Op. Cit. p. 316.

⁶¹ NEEDELL, Jeffrey D. **Belle époque tropical**: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século. São Paulo: Companhia das Letras, 1993 p. 57.

⁶² Essas inspirações e simbologias parisiense chegavam ao Brasil pela mão de Pereira Passos na então capital brasileira. Ele estudou na França nesse período, foi nomeado pelo então Presidente Rodrigues Alves para a prefeitura e encarregado da reforma urbana no Rio. A reforma passava por um projeto de higienização e saneamento. Que consistia no embelezamento das áreas centrais somados de equipamentos modernos e avanços tecnológicos, entretanto o custo do progresso em busca de um plano civilizatório estava a cargo das populações carentes, que foram as menos privilegiadas pelas tais ações e enxotadas para lugares distantes ou precários. Basta lembrar que intervenções violentas pelas autoridades em cortiços ocorriam nas cidades brasileiras no final do século XIX. A destruição do cortiço Cabeça de Porco, narrada por Sidney Chalhoub, serve como exemplo, entre outros eventos de perseguição a moradias simples nos centros pelas administrações republicanas. Era a política de expulsão das classes pobres ditas “perigosas” induzindo-as a se realocarem nos morros ou em locais mais distantes. Junto a isso, as mudanças arquitetônicas e urbanísticas e as ações saneadoras no suporte ideológico de engenheiros e médicos com conceitos de ordem, civilização, progresso, beleza e limpeza. A reforma do Rio consistia, também, nas interligações e alargamentos das vias e melhores condições para a passagem de pessoas e veículos. Assim, algumas ruas foram pavimentadas, calçadas foram construídas e túneis foram abertos para ligar o subúrbio distante a Copacabana. Além disso, houve demolições na cidade velha e alargamento de avenidas para melhor iluminação, ventilação e também de um melhor tráfego pela cidade a fim de melhorar as condições dos mais favorecidos e possuidores de automóveis. In:

porta de entrada e saída do estado tanto no que diz respeito a pessoas (passageiros) como de matérias prima, mercadorias. No início do século XX, o Porto do Recife ocupava o posto do nono lugar no país⁶³. O embarcadouro de pequena profundidade e estreito não conseguia receber grandes navios produzidos por indústrias navais a partir da aplicação do ferro e da máquina a vapor. O desembarque de pessoas acontecia de forma precária. Desse modo, era preciso não só investir em obras de melhoramentos do Porto, mas, também, promover outras mudanças na cidade, como o embelezamento, o saneamento do solo e melhores condições higiênicas.

Com vistas nisso, dois planos foram pensados para o Recife neste início de século: o primeiro relacionado ao saneamento da cidade, e o segundo, uma reforma de melhoria do Porto e da área central do Recife. No final da primeira década, o então governador Herculano Bandeira convidou Saturnino de Brito⁶⁴ para assumir a elaboração e a execução do projeto de saneamento da cidade. O engenheiro não era um nome qualquer, havia elaborado planos de remodelação, melhoramento e expansão para várias cidades brasileiras embasado no conceito de urbanização sanitaria. Em linhas gerais, o traçado urbano deveria estar subordinado ao traçado sanitário não deixando de lado a importância paisagística na reforma. Sua opção como engenheiro e presidente da Comissão de Saneamento foi o despejo de esgoto *in natura*, ou seja, as substâncias coletadas seriam jogadas no mar sem tratamento prévio, tal como o sistema que foi implantado com sucesso na cidade portuária de Santos⁶⁵.

A reforma do Porto e da cidade demandou uma grande demolição do bairro portuário do Recife para a construção de uma cidade moderna com base nas reformas haussmaniana⁶⁶. Esse processo consistiu na destruição de prédios coloniais de valor histórico, como a Matriz do Corpo Santo; na abertura de duas grandes avenidas

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

⁶³ ARRAIS. *Ibidem* p. 47.

⁶⁴ Foi engenheiro Sanitarista Brasileiro, nasceu no Rio de Janeiro, em 1864, e estudou na Escola Politécnica do Rio de Janeiro. Cujo desenvolveu obras de saneamento em diversas cidades, como também no porto de Santos (1905-1910) e Recife (1910-1917).

⁶⁵ ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. *Op. cit.* p.449.

⁶⁶ Paris passava por uma reforma consistida de demolições e construções liderada por Haussmann entre 1853 e 1870. As principais realizações consistiam na ampliação de ruas estreitas para avenidas de maior circulação e organização, implantação de bulevares circulares que ligavam subúrbios a fim de descongestionar o centro, além de dividir ou realocar bairros operários com vias iluminadas e com sistema de esgotos. Construções de prédios públicos imponentes, parques e embelezamento da cidade com grandes perspectivas e paisagismo. A reforma colocou Paris como um centro a ser imitado e o modelo de moderno a ser seguido.

convergentes ao porto, nos alargamentos de vias e na arborização. Foram expulsos de zonas mais centrais inúmeros moradores de baixa aquisição havendo, por consequência, um aumento no processo de elitização, fator que contribuiu ainda mais para a entrada de companhias financeiras, de bancos e de empresas. Os antigos sobrados portugueses foram dando lugar a prédios ecléticos que transmitiam, junto à toda reforma, a imagem de um lugar belo, próspero e civilizado⁶⁷.

Além disso, no Recife, verificava-se uma crescente populacional e, por isso, criou-se a necessidade, real ou artificial, de morar longe do centro em busca de melhores condições ambientais. A substituição dos bondes puxados a burro pelos elétricos apresentava a confirmação de que Recife entrava de uma vez por todas no circuito das cidades com equipamentos modernos, sendo, assim, possível perceber, também, mudanças sensíveis relacionadas com o cotidiano da população.

Desde a chegada da iluminação a gás no centro urbano, isso no século XIX, até a chegada do serviço público de eletricidade, a população passou a adotar novos hábitos no período noturno. Visto até então como um horário perigoso, imoral e cheio de gatunos, com a chegada da iluminação elétrica nos espaços públicos, a população começou a frequentar as praças iluminadas, os cinemas e os teatros, não mais apenas em dias comemorativos ou festivos. Passava ser algo mais corriqueiro do que se imaginava. Era costume nos anúncios de apresentações de dança, teatro, cinema, a garantia de que os bondes estariam presentes nos finais das sessões.

Pela experiência já tida com as maxambombas, um transporte rápido para os padrões da época, seria provável que não existissem muitas diferenças na percepção de velocidade entre os passageiros quando os bondes chegaram. Entretanto, merece atenção a mudança que o bonde elétrico provoca na sonoridade urbana no cotidiano dos que moravam próximos aos trilhos, no centro ou até mesmo dos que antes faziam uso dos bondes de tração animal e, agora, utilizavam os elétricos. Pode-se perceber essas mudanças sensíveis pelas palavras de Mário Sette:

Ouviu-se, para nunca mais, o estrépito, tão familiar aos recifenses, das patas dos burros no calçamento das ruas. E os estalidos dos chicotes dos boleiros, quase sempre acompanhado de exortações ou ameaças:
- Anda burra!... Corre diabo! Os olhos iam deixar de ver as tabuletas

⁶⁷ LEME, Maria Cristina da Silva. **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. 2. Ed. Salvador, BA: EDUFBA, 2005. p.143.

vermelhas de Madalena, verdes de Afogados, azuis de Santo Amaro, amarelas de Fernandes Vieira. Ninguém se importou com isso. Todos estavam ansiosos pelo tráfego regular daqueles carros elétricos, compridos e bonitos, que já se havia mostrado em experiência e estavam prontos a encetar sua missão⁶⁸.

O anúncio peculiar do cronista merece atenção. Primeiro, acima dos ruídos, tão intrínseco aos bondes de tração animal naquele momento, soou com tom de despedida, mas, principalmente, como de ruptura de costumes nas palavras de Mário Sette. Segundo Sevcenko (1988), os novos recursos técnicos na passagem para o século XX desorientavam, intimidavam, perturbavam, confundiam, distorciam e alucinavam a sociedade⁶⁹. Eram coisas novas que interferiam diretamente nos sentidos e no modo de enxergar e viver o mundo. Essas novidades possibilitavam a inserção de outras experiências na cidade. Experiências essas que mexiam no cotidiano e eliminavam, ou até mesmo tornavam estranhas ou rejeitadas, algumas outras práticas já não mais consideradas tão civilizadas. Porém, é de se entender que isso não se deu de forma abrupta como narrado por Sette. O convívio com os dois transportes – o movido a burro e o elétrico – permitia, inclusive, a vivência entre os aspectos tradicionais e modernos presentes na cidade que tanto o cronista como a população recifense estavam inseridos.

Sette, em suas obras, costumava agradecer velhos costumes antigos memorizados por ele, mas também se sentia eufórico com as novidades tecnológicas. No trecho acima, quando ele diz que “ninguém se importou”, referia-se à elite da qual fazia parte, observadora e entusiasta das mudanças. Em outra obra, *Os Azevedos do Poço* [1938], centrada no debate acerca das melhorias das infraestruturas da cidade, e com um olhar focado no Porto do Recife, acompanhava as ideias da época em pensamentos positivos e num projeto de modernizador nacional:

Mario Sette evidencia a observação feita pela elite comercial acerca da modernização urbanas, particularmente em relação às indispensáveis para com a população como a água encanada, transporte coletivo ou a luz elétrica⁷⁰.

É importante perceber que na percepção de Almeida (2000), quando Mário Sette fala sobre o sistema de transportes e os costumes no século XIX, o autor trata o tema

⁶⁸ SETTE, Mário. **Arruar: história pitoresca do Recife antigo**. 3. ed. Recife: Secretaria de Educação e Cultura (Pernambuco), 1978.

⁶⁹ SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. Em: **História da Vida Privada no Brasil. República: Da Belle Époque à Era do Rádio**. São Paulo: Companhia Das Letras, 1988. p. 516.

⁷⁰ ALMEIDA, p. 123.

com certo lirismo por meio de relações sociais carregadas de emoção. Já o século XX é mostrado – na obra de Sette – como a era de mudanças reformadoras que trariam transformações e benefícios ao mesmo tempo que era inclemente por não poupar nem mesmo aqueles que contribuíram para a instalação do progresso⁷¹. Assim, a chegada de novos ritos, ritmos e transformações modernas foram sentidas diferentemente pelas pessoas e, principalmente, pelas classes que estão inseridas levando atitudes e sentimentos diversos.

É nesse contexto de ideias e mudanças que os antigos transportes sofreram retaliações, como as remanescentes linhas de tração animal que foram alvos de protesto por parte da população. Em 16 de julho de 1914 um grupo de populares virou vários carros de tração animal: os bondes do ramal Capunga, por exemplo, foram assaltados, os animais soltos e as cortinas incendiadas⁷². Já as maxambombas, um ano depois, receberam a indignação da população pelas péssimas condições e serviços, além de preços mais caros. Em julho de 1915 houve novamente uma tentativa de queimar os transportes na Praça do Entroncamento, sendo o ato imediatamente impedido por policiais⁷³. Dessa forma, há de se perceber que o alvo sobre o arcaico ganha ares de indignação e que os serviços considerados péssimos precisavam ser excluídos do cotidiano da cidade.

No entanto, devemos considerar que a modernidade – ou algo dito moderno – não é fixada ao imaginário de todas as cidades. É importante lembrar que, se os bondes de tração animal com o passar do tempo foram desprestigiados pelos recifenses, principalmente após a chegada dos elétricos, em outras cidades de porte menor a chegada desses mesmos bondes foi contemplada com louvor, como na cidade de Timbaúba, na Zona da Mata pernambucana, e em Itabaiana, no interior da Paraíba. Ambas adquiriram, em 1914, os bondes de tração animal pertencentes a Recife, quando ela – a capital – atravessava uma fase final de circulação desse tipo de transporte. Essas duas cidades, sem condições para o recebimento dos *elétricos*, viram-se impactadas com as mudanças no ritmo da vida cotidiana a partir da utilização dos novos (já usados) transportes puxados a burro⁷⁴, tal como aconteceu com o Recife em décadas anteriores. Se não estavam no porte de Recife, Salvador ou Paraíba do Norte, ao menos

⁷¹ ALMEIDA, p.123.

⁷² STIEL. op. cit. p. 294.

⁷³ STIEL. op. cit. p. 293.

⁷⁴ ARANHA. p.291.

destacavam-se das outras cidades interioranas próximas, e isso, de certa forma, mexia com o imaginário da população.

Ora, mas nem tudo era excelente após a inauguração dos bondes elétricos. Um mês depois já eram percebidas algumas queixas sobre o novo ícone. As frequentes reclamações apresentadas na coluna do *Jornal Pequeno* e intitulada *A Tramways Pernambucana* faz perceber como era contínua a busca pela imprensa para uma crítica direta à empresa:

Até que enfim a Tramways já nos ouviu uma vez. (...) pela primeira vez ela não fez ouvidos de mercador. A nossa local de ontem, denunciando uma depressão nos trilhos, lá n chora menino, foi bem recebida e o café de hoje dos seus trabalhadores foi o concerto d'aquele trecho de *rails*. Antes tarde do que nunca, dizemos nós, esperando que seja o início de uma série de alterações para as reclamações do público⁷⁵.

Não deixa de fornecer assumpta essa adorável Tramways... Hoje, pouco depois de 9 horas do dia, um *trolly* apinhado de trilhos velhos, largou da Praça João Alfredo para não sabemos onde. E lá vem ele rolando sobre os trilhos, aos baques e quedas. (...) E ficou de vez (na ponte de Magdalena) impedindo o trânsito dos bondes, peçados de passageiros, a maior parte dos quais, empregados públicos, dependentes da hora do começo do trabalho sob pena de *reprehenções* ou outros constrangimentos. Depois de muito temo, quando se haviam juntado dois ou três bondes, é que os passageiros, vendo que cedo não seria retirado o *trolly*, se decidiram ir a pé até o ponto do elétrico, uns 300 metros a mais de distância⁷⁶.

Ambas já iniciam demonstrando que problemas já estavam acontecendo, estando eles, de forma geral, focados na circulação dos equipamentos. Se a primeira agradece, de forma irônica, o concerto na linha próxima à Praça Chora Menino, a segunda recai na vagarosidade para solucionar um problema de paralisação das linhas. Ambas também são relacionadas a casos próximos ao centro e em bairros de melhores condições aquisitivas, pois, provavelmente, só os mais favorecidos tivessem maiores oportunidades de protestar nos jornais. Assim, consideramos que os problemas centrais em linhas usadas pelos mais favorecidos tivessem maiores chances de serem solucionados, mesmo que demorassem a serem respondidos.

A questão do atraso para chegar ao local de trabalho remete novamente à relação máquina, homem e tempo. Ser constrangido por se atrasar parece ter um foco principal

⁷⁵ Jornal pequeno, 03/07/1914. p. 3

⁷⁶ Idem.

entre transporte coletivo e trabalho. Se as maxambombas traziam maior disciplina com o tempo, os bondes elétricos mostravam flexibilidades para os passageiros mesmo que em certas ocasiões os motorneiros tivessem que respeitar os horários. Há um exemplo sobre isso em forma de reclamação – extraído do mesmo jornal mencionado anteriormente – no dia 05 de junho de 1914, há menos de um mês da inauguração:

É mais um abuso da Tramways o facto que vamos aqui narrar e para qual já não sabemos mais a quem pedir providências. *Hontem*, às 5 horas da tarde, mais ou menos, chegou ao ponto da Boa Vista um *electrico*, completamente cheio. Na linha onde trafegam ainda os bondes a burros estava um *vehiculo* de Magdalena, por sua vez quase cheio. Com lotação do *electrico*, o *vehiculo* de *tracção* animal ficou repleto. Havia gente nas plataformas nos estribos, umas 60 pessoas seguramente levavam. Pois bem, assim cheio não cabendo mais uma viv'alma, um s.r. Fiscal da Tramways ali de serviço, *sahiu-se* com esta: “O bond não segue: está cheio mas tem que esperar quatro minutos pelo horário”. Ora, como se sabe, nem a antiga *Carril*, que ainda os seus restos a entulhar as nossas ruas, nem a Tramways tem hora de *sahida* nem chegada. É uma desgraça, como se sabe⁷⁷.

A indignação do passageiro é coerente quando se pedia a saída após o veículo cheio, o que aparentemente seria um ato de bom senso do motorneiro dá a partida e seguir viagem. Entretanto, me detenho a questionar os atos nesse caso. O fiscal estava firme em não concordar com a saída antes do horário correto, o que demonstrava disciplina em permanecer na pontualidade do serviço como forma de destacar certo tipo de qualidade acima dos bondes. Mas poderia constituir também uma ação de controle e autoridade do fiscal que, não permitindo a partida do transporte com antecedência, demonstrou um pequeno abuso de poder perante os passageiros.

Por outro lado, o passageiro autor da reclamação (não identificado) apontava que nem os bondes de tração animal nem os elétricos cumpriam com pontualidade os horários de saída e de chegada. Nesse ponto, alertava para o fato de que nem o arcaico nem o que parecia ser moderno apresentavam o mesmo defeito. Porém, mesmo que seja coerente um adiantamento da partida, a espera de quatro minutos, um tempo consideravelmente pequeno, levou a um descontentamento, o que pode ser visto como um sinal de que a pressa era um sintoma a ser levado a sério nesta reclamação. Mesmo que o mote da queixa esteja mais fixado na arrogância do fiscal do que na pontualidade do serviço, de qualquer forma, essas atitudes não foram bem aceitas pelos usuários:

⁷⁷ Jornal Pequeno, 05/06/1914. p.3.

(...) Revoltados, os passageiros protestaram a uma só voz, havendo um que chegou a destravar o breque do *bond*. Então, o senhor fiscal mandou que seguisse o *vehiculo*. Com que fim queria que esse demorasse na Praça Maciel Pinheiro o *bond*? Não estava ele cheio, abarrotado? Não há do ponto aludido até a Magdalena linha dupla? Que atraso poderia ocasionar a sua saída quatro minutos antes, como fez, do que nada de anormal resultou? São medidas absurdas, irritantes, que fazem cada vez mais *cahir* a Tramways na antipatia publica (...) ⁷⁸.

É de ficar atento que as reclamações já estavam sendo feitas poucos meses depois da inauguração, o que significa dizer que a sedução por um ícone moderno – também – pode ser motivo de protestos e até intervenções. Essa relação entre a população e os funcionários das empresas de transportes, assim como a lotação dos veículos, eram motivos de reclamações frequentes seja no bonde, naquele momento, ou, futuramente, no ônibus. Esses problemas aconteciam com maior tensão nos finais de tarde, geralmente do centro para o subúrbio, como ocorrido na reclamação acima.

Além disso, a viagem também movia motivos para denúncias. Consta numa pequena coluna na revista a *Pilhéria*, na qual em uma de suas publicações um passageiro não identificado da segunda classe da linha Beberibe/Campo Grande protestava o descaso que se verificava naqueles vagões cheios de sujeira, sem luz ou com os candeeiros “emporcilhando” os passageiros ⁷⁹. Note que é uma denúncia relativa a uma linha que atendia bairros mais simples em comparação a outras (Magdalena/Casa Forte/Apipucos), se tratando, inclusive, de uma queixa realizada por parte de um passageiro da segunda classe. Ora, a falta de zelo por essa classe corrobora as afirmações que os desfavorecidos eram os que mais sofriam com os transportes coletivos, sejam por atrasos, arrogâncias de funcionários, superlotações ou descuidos.

Já sobre os vagões da primeira classe, dotados talvez de maiores cuidados, as queixas eram outras. Continuando na revista *A Pilhéria*, um passageiro reclamava do ato “mal-educado” de cuspir dentro dos vagões dos bondes. Indagou que “se os passageiros são esquecidos ou não sabem ler, são mal-educados e os condutores desleixados e não cumprem seus deveres chamando a atenção” ⁸⁰. A queixa tem uma forte relação com o período voltado para olhares sobre higienização, saneamento e civilidade. Fumar e cuspir nos bondes eram atos desrespeitosos para um equipamento de

⁷⁸ Idem.

⁷⁹ A Província, 26/02/1920.

⁸⁰ A Província, 11/08/1918.

uso coletivo. Existiam placas nos veículos alertando para isso e, possivelmente, foi esse o motivo da reclamação do usuário. Aliás, como o bonde era um espaço bastante frequentado e usado diariamente, seu uso contribuía para divulgar modos de vestir, usar e comprar: anúncios publicitários de cosméticos, remédios, salões de beleza, moda, joias, relógios e avisos de festas eram frequentemente publicados nas plaquetas dos veículos.

Os bondes elétricos também foram importantes para facilitar o acesso de usos às praias como novo recurso de lazer na cidade. Araújo (2007) coloca que a busca pelo mar, como meio de cura medicinal ou para lazer, criava outra rotina, diferente da praticada na cidade. A existência de um tempo livre, socialmente permitido para a vivência do ócio, estabelecia um ritmo de vida mais lento do que as atividades cotidianas⁸¹. Na praia de Boa Viagem, por exemplo, nas décadas finais do século XIX, existiam poucos moradores e algumas casas de veraneios; e a forma de chegar rápida àquela localidade era pela estrada de ferro Recife/São Francisco. A Ferro-Carril⁸² implantou, em 1895, um bonde de tração animal que funcionava nas estações balneárias de outubro a março, sendo seu serviço precário e composto por apenas um coletivo⁸³. Mas isso não impediu as ocupações de terra naquela mesma região.

Só em 1912, com recurso de alguns moradores e de poderes públicos, foi viabilizado um projeto de reforma da estrada da Imbiribeira dando acesso ao largo da igreja de Boa Viagem. Esse projeto tinha como objetivo deixar a estrada com melhores condições para o trânsito de automóveis e de nivelar as terras para evitar atolamentos. Com a reforma, o fluxo de veículos aumentou estimulando o uso de automóveis de aluguel para o transporte de ida e volta⁸⁴, como também a presença de comerciantes. A construção de uma avenida praiana mudaria a paisagem litorânea e abriria acesso para o crescimento de residências e a busca por divertimento, como afirma Rita de Cássia (2007) sobre os melhoramentos, pois:

Tratava-se na verdade, de um ambicioso plano de intervenção urbanística que pretendia dotar a área litorânea, ao sul do Recife, dos mais modernos equipamentos e serviços urbanos, com água encanada, rede de esgotos, luz e bonde elétricos urbanos, telefone, saneamento e

⁸¹ ARAÚJO. Op. cit. p. 458.

⁸² Empresa pernambucana de bondes de tração animal que inaugurou os seus serviços em 1871 no Recife.

⁸³ Idem. p.452.

⁸⁴ ARAÚJO. Op. cit. p. 462.

canalização (...) as obras incluíam também uma ponte e três avenidas, todas as calçadas e arborizadas⁸⁵.

Esses projetos de modernização deixavam o Litoral Sul mais acessível não só para os donos de automóveis, como também um lugar que poderia ser agora frequentado pelas camadas populares. Segundo a historiadora, essas melhorias significavam uma relativa democratização do uso e frequência a esse território antes excludente e reservado para aqueles que tinham condições materiais de para lá se deslocar⁸⁶. Com a construção da avenida, em 1924, houve as instalações de serviço dos bondes elétricos e dos auto-ônibus⁸⁷.

Além dos elétricos e dos já estabelecidos *chauffeurs* na cidade, os ônibus aparecem como concorrente dos bondes no final da década de 1920⁸⁸. Nesse momento, os bondes continuavam sendo cada vez mais criticados pelos seus trajetos em ruas estreitas do centro acarretando importunação aos motoristas dos automóveis, fato que fez com que a Tramways passasse por mudanças tanto nas suas maquinarias como de proprietários numa possível tentativa de converter o pensamento de que esses veículos eram um estorvo na cidade⁸⁹. Da mesma forma, os automóveis individuais, que tiveram seu número multiplicados nas ruas, trouxeram um aumento de atritos, atropelos e colisões, e, por isso, por consequência no aumento de fluxo e intensidade de veículos circulando nas vias, fizeram com que as gestões municipais estivessem mais atentas a fim de promoverem maiores regulamentações, fiscalizações e um olhar diferente sobre as ruas da cidade.

⁸⁵ Idem p.475.

⁸⁶ ARAÚJO. Op. cit. p. 462. p. 497.

⁸⁷ Já existia um auto-ônibus mesmo antes da conclusão da reforma. Em 1924, a empresa de ônibus Olinda-Paulista implantou alinha Pina – Boa Viagem. Com oito viagens diárias.

⁸⁸ A Tramways colocou paralelamente aos bondes, alguns auto-ônibus que faziam linhas Boas Vista, Casa Amarela, Boa Viagem e Largo da Paz. In. MOTA, Alves da, 1909-. **No tempo do bonde elétrico:** (historia sócio pitoresco dos antigos bondes do Recife). Recife: Bagaço, 1997. p.27.

⁸⁹ Em 1928, a Tramways foi vendida para a Electric Bond e Share, uma empresa americana. A empresa até então empreendia seu trabalho para os serviços de transporte público e igualmente para fornecimento de energia elétrica ao Recife. Era perceptível para a companhia que o serviço de iluminação era menos problemático do que os bondes e como também era mais lucrativo. Isso contribuiu na falta de interesse para a manutenção dos veículos, que foi refletido nas ruas, com o crescimento da precariedade do serviço, fez com que estimulasse os empresários ingleses vender para os americanos. Dessa forma, o novo proprietário buscou melhorias e reformas para os serviços. Os bondes com novos aspectos aerodinâmicos foram comprados, os chamados de Zepelins. Eram veículos fechados, com uma porta de entrada e outra de saída onde fazia o passageiro subir e só pagar quando descesse. Eram mais seguros para saltar, porém conduzia menos passageiros. Apenas as linhas Olinda e Espinheiros eram apontadas como linhas *chic*, onde a primeira classe se exigiam “decências no trajar”, com roupas “decentes” e calçados fechados. Com a precarização dos bondes nas décadas seguintes, essas exigências começaram a diminuir. In: Mota, Alves da, p. 30.

1.3 - FIM DA LINHA: O ARCAICO E O MODERNO.

Recife se aprofundava nas ideias, nos planos modernos e reformadores. Desde a vinda do urbanista francês Alfred Agache, em 1927, a convite do governo, esses pensamentos eram disseminados a fim estimular o levantamento de soluções de problemas para uma cidade vista como atrasada e que precisava de intervenções em suas configurações espaciais⁹⁰. Dessa forma, abre-se um leque de discursos vindos, por um lado, de intelectuais não especializados, com debates públicos em jornais, editoriais, crônicas e colunas, e, por outro, discussões que envolviam um pensamento técnico e científico de urbanistas e arquitetos a respeito de planos e projetos para a construção de uma cidade moderna⁹¹, segundo Leme (2005):

A atenção destes urbanistas estava voltada para o bairro de Santo Antônio, o lugar nobre na cidade, uma área plena de edifícios e de marcos simbólicos e representativos das elites: monumentos, igrejas, edifícios públicos. Esse bairro era o centro administrativo e cultural além de deter uma considerável parcela residencial e um intenso comércio a varejo. A partir do final dos anos 20, esta área da cidade passou também ser considerado um problema devido aos constantes engarrafamentos. Apesar de Santo Antônio possuir um desenho urbano mais ordenado, herança do desenho regular holandês, emergiu a consciência da necessidade de uma reordenação da área, sobre tudo em relação ao seu sistema viário, assim como ocorrera no bairro do Recife anos antes⁹².

Segundo o pensamento deste período, já que o automóvel era visto como algo a ser priorizado, era preciso, então, remodelar a cidade para que mudanças acontecessem. Um exemplo disso estava no plano de remodelação do Recife feita por Correia Lima: ele apontava que os problemas de congestionamento no centro não estavam ligados a quantidade de veículos na rua, mas sim, à insuficiência de espaço das vias, que não permitia duas fileiras de veículos em dois sentidos⁹³. O urbanista também apontava que o sistema viário de bondes era excessivo para determinadas ruas, principalmente para aqueles que faziam as rotas circulares.

Além disso, o prefeito à época do Recife, Lauro Borba (1930-1931), convocaria o *Club de Engenharia* para dar pareceres, debater e opinar sobre planos de modelação e relatórios posteriormente publicados e, por isso, analisados, discutidos e questionados

⁹⁰ REZENDE. Op. cit. p. 112.

⁹¹ SILVA, Alberto César Rodrigues da. **O Recife nas páginas dos jornais: planejamento urbano e discursos sobre a cidade (1927-1933)** /UFPE, Recife, 2014 (tese) p. 47.

⁹² LEME. Op. cit. p. 148.

⁹³ OUTTES, Op. cit. p. 156.

ao passo que se agregava e refutava opiniões acerca das remodelações. Só apenas em 1936, por meio desses debates, que uma legislação urbanística da cidade regulamentava as construções em determinadas áreas⁹⁴. A regulamentação permitia construções de casas de taipa e de menor qualidade material desde que localizadas fora dos logradouros servidos por bondes ou de pavimentação moderna⁹⁵. A zona rural seguia o mesmo modelo sendo ainda mais tolerável nas construções. Essa intervenção feita nas vias, ressaltando uma certa modernização nas ruas, também colocava os bondes como ponto de questionamento sobre sua circulação.

Na década de 40 ocorreram novas mudanças de pensamentos técnicos em obras públicas que interferiram na cidade. Em relação a isso, Pontual (2001) afirma que o Recife, no governo de Novais Filho, ganhou tanto asfalto que chegou a ser a terceira cidade mais pavimentada do país⁹⁶. Esses calçamentos colocados em diversas ruas facilitaram ainda mais o deslocamento dos veículos nas áreas centrais e de algumas principais vias no subúrbio, contribuindo, assim, para a realização de um maior número de percursos de lugares mais distantes para o centro, como era o caso da Avenida Caxangá, da Estrada dos Remédios, da Estrada de Belém e da Estrada de Beberibe. Fatos que, sem dúvida, estimulou uma maior circulação de veículos modificando a forma de se movimentar.

Nesse sentido, os urbanistas e os agentes políticos estavam dispostos a dotar o Recife de vias voltadas para as diversas mobilidades realizando, para isso, a abertura de amplas avenidas no centro da cidade. Nesse pensamento, duas obras se destacam por

⁹⁴ Elaborado por meio de estudos do *Club de Engenharia* e sugestões do engenheiro Atílio Correia o Recife foi dividido em quatro zonas com regulamento diferenciado em todas elas. A zona principal que correspondia o centro da cidade que abrangia o bairro do Recife, Santo Antônio, São José e Boa vista. A zona urbana correspondia a bairros adjacentes principais, bairros com a população de melhores condições, como Graças, Torre, Afritos, Madalena, Espinheiros, Afogados. Essas duas zonas não apontavam tantas dificuldades para os moradores de boas condições ou construções que pudesse serem feitas a partir de belas casas planejadas, a regulamentação restringia apenas na zona urbana em que previa altura de no máximo cinco andares nas subzonas comerciais. Para a população carente que lá estava instalado era proibido à construção e reforma de casas de alvenaria, reparos, reformas e construções em casas de taipas, mocambo. Forçando a retira nos descumprimentos da lei. Já nas áreas suburbanas eram toleradas certas construções. Essa Zona que já fora pequeno conjuntos de moradias hoje corresponde aos bairros da Encruzilhada, Rosarinho, Tamarineira, Casa Amarela, Monteiro, Apipucos, Cordeiro e Bongí, e os povoados de Areias, Peres, Sancho, Tegipió, Coqueiral, Caxangá, Várzea, Pina, Boa Viagem, Setúbal Arruda, Água Fria, Fundão, Porto da Madeira. Essa zona tinha uma diversificada área comercial, geralmente cortado por linhas de bondes e finais das estações ou cruzamentos e mercados e feiras livres.

⁹⁵ OUTTES. Op. cit. p147.

⁹⁶ PONTUAL, Virgínia. **Uma Cidade e Dois Prefeitos: narrativas do Recife nas décadas de 1930 à 1950**. Recife: Editora Universitária, 2001. p.94.

suas proporções: Avenida 10 de Novembro e a Avenida Dantas Barreto⁹⁷. Para Pontual (2001), a abertura da Avenida 10 de Novembro significou, sem dúvida, uma ação modernizadora por modificar o padrão dominante das ruas coloniais presentes no bairro de Santo Antônio, conferindo, dessa forma, a monumentalidade necessária a esse centro político e econômico, e introduzindo a verticalização arquitetônica da cidade⁹⁸.

Não à toa, com a finalização das obras de remodelação do bairro de Santo Antônio, a Avenida 10 de Novembro despontou como um dos principais cartões postais da cidade, como também serviu de terminal dos primeiros ônibus do Recife. Já a abertura da Dantas Barreto, não só afetou os moradores locais com a demolição de suas casas forçando a retirada para outros bairros, como também a demolição de igrejas seculares para dar lugar à nova via pública. Mesmo assim, o interventor Novais Filho estava predisposto a promover essas mudanças em prol do “progresso” da cidade:

Quem quer penetre as ruelas e becos, indecentíssimos, que vão ser destruídos para a construção de uma nova artéria com 35 metros de largura, dirá da necessidade urgente desse serviço (...). Com o Progresso e a posição que já ocupa Recife não pode parar a sua reforma e essa avenida é uma imposição ao tráfego, para a iluminação e para higiene. Não há interesse que justifique seu retardamento. Nela vai a prefeitura inverter soma alta, e com todo sacrifício. A cidade reclama, o povo todo deseja o adiantamento do Recife não permite mais se mantenham⁹⁹.

Além das ruas calçadas, avenidas foram ampliadas, construídas ou reformadas na cidade. O interventor igualmente pensou na feitura de pontes para o melhoramento da mobilidade, pois Recife é uma cidade cortada por rios e canais que exigem esse tipo de construção para uma melhor circulação dos veículos e das pessoas. A ponte Duarte Coelho, por exemplo, ligaria a 10 de Novembro com a Avenida Conde da Boa Vista permitindo um melhoramento no tráfego e um “embelezamento” moderno no centro, além de trazer maior mobilidade por meio das exigências dos urbanistas¹⁰⁰. Todas essas intervenções, que atingia principalmente o centro, contribuíram direta ou indiretamente no desejo da retirar dos bondes na cidade. Desejo esse expresso pelo engenheiro Antônio Baltar em uma de suas crônicas para o *Boletim do Porto e da Cidade* intitulado

⁹⁷ A construção da Avenida Dantas Barreto tem início no governo de Novais Filho (1937-1945) indo até a Praça do Carmo com a gestão de Pelópidas Silveira e sendo completadas na segunda administração de Augusto Lucena (1971-1975) durante o período da ditadura militar. Outtes, 1997, p. 221.

⁹⁸ PONTUAL. Op. cit. p.94.

⁹⁹ RIOS. Op. cit. p.43.

¹⁰⁰ PONTUAL. Op. cit. p. 99.

“Sobre a Cirurgia Urbana”. Nela, ele apontava seu descontentamento com o Recife que a denomina de “*velha e caduca*” devido as suas ruas estreitas:

Não temos vias satisfatórias de tráfego radial nem perimetrais completas integrando o conjunto viário da cidade. Rara as nossas avenidas que dão mais de uma faixa de tráfego em cada sentido de percurso. Resultado disso tudo: leva-se um tempo indeterminável partindo do centro da cidade – aonde se teima em concentrar o tráfego dos bondes – para atingir a subúrbios relativamente próximos – situados a distancias que em qualquer cidade bem dotada de vias públicas seriam percorridas em alguns minutos de viagem em veículos privado ou coletivo¹⁰¹.

O engenheiro deixava bem evidente no decorrer do texto suas opiniões sobre a demolição e a construções de vias. Para ele, esse processo dava maior fluidez às ruas indo, nesse sentido, de encontro com a permanência dos bondinhos que trafegavam bem no meio das vias levando os automóveis a tomarem mais cuidados com os passageiros dos elétricos que viajavam “pendurados” no equipamento e acarretava lentidão. Para ele, o Recife precisava de uma cirurgia urbana a partir da concepção de destruição como um prelúdio de construções futuras, estimulando, com isso, novos valores imobiliários pelas novas avenidas despertando, assim, interesses econômicos¹⁰².

Em consideração a teimosia da permanência dos bondes no centro falada por Baltar, entendemos que, para ele e para todos aqueles que possuíam automóveis, os bondinhos geravam um desconforto por competir espaço com equipamentos que tem habilidades de se desviar. Para melhor entendimento disso, recorreremos às imagens. Na foto abaixo (figura 2) observamos a Praça da Independência, conhecida também como a Praça do Diário, ocupada por duas linhas de bonde, na qual uma das rotas configurava certa predominância de bondes. Nessa mesma foto, percebemos duas coisas: primeiramente, um automóvel entre dois bondes e, por isso, devia estar seguindo a mesma velocidade dos dois, apontando lentidão. E segundo, há aparentemente um homem de branco no meio da rua na frente de dois bondes querendo atravessar, o que aponta que a velocidade dos veículos estava reduzida, mas de certa forma ele estava tomando o risco de ser atropelado, representando imprudências.

¹⁰¹ Boletim do Porto e da Cidade do Recife, 1946-1949. p.28.

¹⁰² Idem p.24.

Figura 2: Bondes na Praça da Independência, 1940s



Foto da Coleção Allen Morrison – 1940s.

Não era apenas por uma questão de velocidade que os bondes eram criticados, a Tramway apontava prejuízos na receita, com as consolidações das leis trabalhistas, e iniciava um aumento de dispensas de empregados (fiscais, motorneiros, condutores) afetando o desempenho dos equipamentos e a qualidade dos serviços, o que fazia suscitar mais críticas e reclamações dos passageiros. Mota (1997) explica que a própria empresa rateava custos e apontava fatores externos para o não melhoramento do serviço:

Com a sobrecarga de passageiros, que em vez de diminuir, aumentava cada dia que passava, iam os bondes sofrendo, na sua estrutura, desgastando-se o seu material rodante, aumentando com isso, os defeitos nos carros, que saíam de circulação recolhendo-se nas oficinas de reparos. Com as dificuldades criadas com a própria guerra, na importação no serviço de tráfego – motor elétrico, lâmpadas, chapa de aço, cabos e fios elétricos – que nos bondes era de primeira qualidade, e inúmeras outras peças de substituição, voltavam das oficinas os coletivos reparados da forma que era possível, fazendo-se arranjos e mais arranjos, até acabarem eles no que acabaram: caindo

aos pedaços pelas ruas, rebocado pelas oficinas e por fim encostado de vez, por falta de condições para continuar em tráfego¹⁰³.

Assim como foi com o bonde de tração animal no início do século XX, visto como atrasado, antiquado, motivo de revoltas e destruição dos transportes. Em algumas décadas, os elétricos, que apareceram como importante instrumento para expansão da cidade, absorveram os mesmos conceitos de velhos, lentos e que atrapalhavam as ruas. Agora com os ônibus, rápidos em suas viagens, possuíam a qualidade de serem mais flexíveis em relação às paradas, especialmente nos novos caminhos que estavam sendo povoadas (Figura 1). Foi nesse período de sugestões para a substituição dos bondes elétricos por ônibus que apareceu, na década de 40, a alternativa de um transporte na cidade que não fosse mais por trilhos.

Figura 3: Propaganda no jornal *Diário de Pernambuco* sobre a Pernambuco Autoviária.



Fonte: Diário de Pernambuco, 07/11/1945, p.8.

¹⁰³ MOTA, Alves da. Op. cit. p. 30.

A Pernambuco Autoviária foi a principal nesse período. A empresa que de início, em 1944, trabalhou com quatro linhas (Casa Amarela, Torre, Madalena, Espinheiro e circular) teve 16 carros disponíveis num sistema de horários de quatro em quatro minutos¹⁰⁴. Era esse tipo de agilidade esperada para solucionar as questões de atraso de condução. Os ônibus chegavam com a qualidade de se adaptar nas ruas, de desviar, flexibilizar e pegar novos caminhos, nesses pontos, eles se assemelhavam aos automóveis e talvez por isso tivessem maiores apelos para ser aceito. Entretanto, os coletivos também se contrapõem com os carros, já que eles apresentavam perigo. Vejamos uma propaganda na revista *Contraponto* da Pernambuco Autoviária:

Figura 4: Propaganda na revista *Contraponto* sobre a Pernambuco Autoviária.



Fonte: Revista *Contraponto*. Ano 1- nº 1, 1946, página 31.

Como percebemos, a regularidade dos horários é o diferencial que a Autoviária estava propondo oferecer. Isso porque os carros estavam cada vez mais velozes nas

¹⁰⁴ COSTA, Eduardo José Pereira da. **Pernambuco Autoviária: história da ascensão e extinção de uma empresa de transportes urbanos de padrão incomum para sua época.** Recife, 2008. Dissertação - Universidade Federal de Pernambuco. CTG. Engenharia Civil, 2008. p.52.

ruas, o que propiciou um aumento considerado de acidentes nas vias fazendo com que os usos dos ônibus fossem a melhor opção em relação à própria segurança pessoal.

A revista *Contraponto*, que fora lançada em 1946, tem conteúdos relacionados à música, ao teatro, à pintura etc. Ela visava ser uma revista para estimular eventos artísticos no Estado e incentivar a educação e a cultura por meios de artigos e matérias, sendo esse, pelo que consta na própria revista, um momento que Pernambuco chegou a um nível jamais alcançado em toda sua história artísticas¹⁰⁵. De fato, segundo Teixeira (2007), estariam processando naquele período alterações significativas nos comportamentos, nas formas de se relacionar, vestir, portar-se em público, consumir e frequentar, de modo geral, o que se disseminava como estilo de vida, principalmente no tocante às mulheres que, à época, passaram a ocupar um bom espaço nos postos de trabalho¹⁰⁶.

A revista estava interessada em dialogar com uma população letrada que aspirava Arte, que frequentava espaços artísticos, como também em inserir uma camada social mais abonada nos circuitos culturais. Nesse sentido, encontramos, entre as matérias e artigos da revista, uma variada quantidade de propagandas que transmitiam ligações com a arte: “os artistas hospedam-se no grande hotel” ou “vai para um concerto? Vista-se no rigor da moda na casa matos”. Como também existiam propagandas de venda de rádios, livrarias, joalherias, perfumarias e até de empresas como a Pernambuco Autoviária.

Então qual seriam a relação das atividades culturais e os transportes nesse contexto em que em várias edições aparece a propaganda da Autoviária? O editorial¹⁰⁷ de número 1 de 1946 afirma que o teatro e o bonde consistiam em atividades dependentes, pois o eram eles que transportavam colocavam, até certo sentido, os habitantes em contato com a arte¹⁰⁸. Na imagem abaixo (figura 5), em comemoração ao centenário do Teatro Princesa Isabel, a propaganda faz alusão aos principais transportes no Recife e sua contribuição em fornecer o deslocamento da população aos eventos artísticos, sendo esta, de fato, uma ilustração destinada a uma revista (*A Contraponto*). Porém, sintetizava as funções e as mudanças que os transportes coletivos

¹⁰⁵ Revista *Contraponto*. Ano 1- nº 1, 1946, p. 5.

¹⁰⁶ TEIXEIRA, Flávio Weinstein. **O movimento e a linha**: presença do teatro do estudante e do gráfico amador no Recife (1946-1964). Recife: Universitária da UFPE, 2007. p.91.

¹⁰⁷ O Diretor- Responsável era Valdemar de Oliveira, seguido pelo redator geral Gastão de Holanda.

¹⁰⁸ Revista *Contraponto*. Ano 1- nº 1, 1946, p. 2.

proporcionaram nos 100 anos exposto no cartaz. Por se tratar de uma revista de teor cultural, todos os meios de transporte convergem para o teatro, equipamento simbólico do moderno na cidade:

Figura 5: Propaganda na revista Contraponto sobre a Pernambuco Autoviária.



Fonte: ano 5, número 12, 1950, página 160.

Apesar de apresentar outros meios de locomoção, sem dúvida o destaque no cartaz se apresenta na quantidade de ônibus seguindo em direção ao teatro. Assim, o público alvo da nova empresa de ônibus seria, primeiramente, aqueles que se apresentassem com melhores condições econômicas e, por isso, com maiores oportunidades de frequentar espaços culturais sem correr riscos de acidentes em automóveis particulares por voltarem tarde da noite, sendo essa também uma opção diferente ao invés dos bondes ou dos autos de aluguel. Essa ideia é bastante destacada numa outra propaganda na Revista de número 3:

Figura 6: Propaganda na revista Contraponto sobre a Pernambuco Autoviária.



Fonte: Revista Contraponto, ano 1, nº 3, outubro, 1946, página 30.

A relação automóvel, segurança e comodidade dialogavam com os leitores da revista na tentativa de se ter a oportunidade de evitar o uso de seus veículos particulares no centro da cidade além dos carros de alugueis e os dos bondes. A fila seria um novo modo a ser usado para embarcar no coletivo. Se com os bondes não existia essa imposição de pegá-los em qualquer lugar, na inauguração da Autoviária as instruções da delegacia de trânsito determinavam que apenas os que se encontrassem nas filas estavam assegurados para pegar os ônibus¹⁰⁹. Nesse sentido, a disciplina em esperar não era bem aceita por aqueles acostumados aos modos antigos, agora o sentimento que se

¹⁰⁹ Diário de Pernambuco, 23/06/1944, p. 5.

queria se passar, a partir do cartaz, era que a paciência seria acompanhada pela comodidade e o “tempo perdido” reafirmava a regularidade. Não só isso, mas a ideia de pegar um *chauffeur* ou um automóvel poderia ser um risco de cometer uma infração, somado ainda pelos preços atrativos para um transporte coletivos, pouco acima dos preços da passagem do bonde, e mais baratos que os carros de aluguel, vejamos a tabela de preços das passagens:

Tabela 2: Preço das passagens dos ônibus e bonde.

Ano	Bonde	Ônibus
1944	0,30	0,80
1945	0,50	0,80
1945	0,50	1,00
1946	0,50	1,00
1948	0,50	1,00
1950	0,50	1,00
1950	0,50	1,20
1951	0,50	1,00
1952	0,50	1.30

Fonte: Diário Oficial, Folha da Manhã, Jornal do Commercio e Diário de Pernambuco¹¹⁰.

Pela tabela, percebemos que os preços dos ônibus, em comparação aos dos bondes, praticamente era o dobro nos anos que se sucedem, levando os ônibus para uma posição intermediária de transporte na cidade. Suas atenções estavam direcionadas a um público mais específico em suas propagandas e, portanto, esse novo tipo de transporte coletivo não chegava para ser, de imediato, um substituto dos bondes nem foi colocado em primeiro momento como solução para a circulação da cidade. A Pernambuco Autoviária tinha a função de desafogar os bondes lotados que andavam pela cidade ao mesmo tempo em que agradava os mais favorecidos:

¹¹⁰ Tabela retirada in: COSTA, Eduardo José Pereira da. **Pernambuco Autoviária: história da ascensão e extinção de uma empresa de transportes urbanos de padrão incomum para sua época**. Recife, 2008. Dissertação - Universidade Federal de Pernambuco. CTG. Engenharia Civil, 2008. p35.

Figura 7: Propaganda na revista Contraponto sobre a Pernambuco Autoviária.



Fonte: Revista Contraponto, ano 1, nº 4, março, 1947, página 39.

A figura acima mostra pessoas bem vestidas, um corredor largo e poucas pessoas em pé, um homem lendo tranquilamente, passando a ideia de estabilidade, e poltronas acolchoadas. Todos esses elementos fazem parte do que eles indicavam como conforto e, principalmente, com a ideia de progresso para o transporte. A Pernambuco Autoviária fazia parte desse pensamento de mudanças na cidade na década de 40 enquanto o bonde elétrico estava cada vez mais destinado à população pobre. Basta perceber na fala do deputado estadual Paulo Cavalcanti em um discurso na Assembleia Legislativa de Pernambuco quando, em 1953, os bondes estavam quase extintos na cidade:

(...) Ao mesmo tempo em que a população do Recife era de 300 mil pessoas, os bondes da Tramways, segundos cálculos a respeito, transportavam, diariamente, cerca de 200 mil passageiros. Hoje com o desaparecimento dos bondes elétricos, esses milhares de passageiros aumentando com a elevação dos índices demográficos do Recife são obrigados a se servir de ônibus, transporte caro, acima das possibilidades das classes trabalhadoras (...) ¹¹¹.

¹¹¹ RIOS. Op. cit. p. 62.

No entanto, o parlamentar parece não entender que, independente da instalação das novas linhas de ônibus na cidade, os bondes causavam transtorno para a população devido ao excesso de lotação que, muitas vezes, levava passageiros a se arriscarem “pendurados” para não caírem; e por razão da frequência de equipamentos reutilizáveis e com péssima manutenção. Ou seja, mesmo com a permanência desse serviço, os problemas continuaram a existir para os subalternos, sobretudo as adversidades acarretadas devido a superlotação, fato que voltou a se repetir mais tarde com os ônibus, como veremos mais adiante. Também é de se destacar que não percebemos o esforço dos agentes políticos por busca de melhorias e de incentivo ao uso de serviço oferecidos pelos bondes, levando a crer que a persistência para o futuro do sistema de transporte passaria pelos ônibus. Em 1948, a *Tramways* propôs ao governo um aumento para 0,90 cruzeiros para a circulação de 40 ou 50 veículos baseado no aumento do custo de vida e até mesmo para a apresentação de melhorias. Todavia, a proposta não foi aceita pelo então governador Barbosa Lima Sobrinho que, de acordo com Rios, (1995) era:

Favorável, em princípio, à manutenção dos bondes, embora isso fosse mais motivado por vê-lo como *transporte de pobre*. Encarar o sistema de bonde como algo irremediável do passado era uma questão tão forte na época que o governador enviou um engenheiro de sua confiança a outras capitais do país para melhor avaliar a questão, pois diziam aqui que esse meio de transporte já era obsoleto.¹¹²

O autor observa que os gestores, apesar de todo um discurso pautado na modernização da cidade, consideravam casas, vias estreitas e transportes por trilhos antigos estruturas ultrapassadas. Entretanto, era necessário manter os bondes por um tempo, de forma paliativa, para que mais tarde pudessem investir em um melhor substituto para o transporte coletivo, tendo esse que atender a população carente com passagens baratas e em maiores opções para lugares distantes. Mesmo sendo usado de forma passageira, os bondes não mais comportavam o aumento populacional da cidade, feito que levou a aparecer pequenas empresas de ônibus para a realização do serviço.

É por esse motivo que na década de 40 veículos artesanais e adaptados circulavam e serviam a pessoas onde nem o bonde nem a Autoviária chegavam. Denominados *beliscadas*, *correições* ou *sopas*, eram coletivos de poucos cuidados e perigoso aos passageiros pela sua péssima estrutura. Nesse sentido, percebemos o modo dúbio de como se apresentava os ônibus na cidade, pois a Autoviária, mesmo sujeitas às críticas,

¹¹² RIOS. Op. cit. p.56.

fornecia bom trabalho, já as pequenas empresas alternativas demonstravam que nem todos os ônibus de transporte coletivo eram uma boa opção. Até porque, de início, esses transportes se apresentaram como uma boa alternativa pelos políticos e por parte dos usuários quando o quesito era atender a trajetos mais distantes. Porém, não demorou muito para que se percebesse a precarização dos serviços desses veículos artesanais, os problemas técnicos e os atrasos. Podemos compreender esse sentimento de descontentamento no texto de um articulista da *Folha da Manhã* na seção *com a boca no mundo*:

Quando a ruína dos bondes deixava a cidade praticamente sem transporte, os *omnibus* iniciaram a sua ascensão no conceito público. Considerados até então inviáveis, dado o baixo nível econômico da grande massa que utiliza transporte para o trabalho, foram aceitos embora com sacrifício, pois não havia outro jeito. E chegou a um ponto em que o bom negócio dos *omnibus* atraiu muito capital. Estávamos na situação de não reclamar mais a deficiências de transporte, tantos e tão bons eram os *omnibus* a serviço do povo. O apogeu, porém, durou pouco. (...) Começamos, os recifenses, a retornar a saudade dos tempos e bonde limpos e confortáveis e a apelar para as empresas de *omnibus* que revigorem seu esforço¹¹³.

Com a fala dura e também romântica com os bondes, os problemas apresentados pelos ônibus faziam rememorar os bons tempos dos elétricos. O moderno recém-inaugurado não diminuía suas qualidades para velocidade, por exemplo, mas seus serviços faziam alguns questionarem essa tal modernização, por ela não está tão preocupado com seus usuários. Em 1947, a delegacia de trânsito solicitava que esses transportes “alternativos” trouxessem melhores condições aos passageiros ameaçando a retirada dos veículos precários de circulação. Em contrapartida, os empresários exigiam ter mais direitos, inclusive a uma quebra do monopólio da Autoviária¹¹⁴. Esses embates acabaram por ser uma espécie de termômetro para maiores problemas relacionadas à falta de organização do sistema de transporte no Recife que, apesar da Pernambuco Autoviária contribuir com o transporte coletivo, ela não conseguia atender a todos nem às diversas partes do Recife, principalmente nos lugares mais distantes. Na sua curta gestão, Pelópidas Silveira¹¹⁵ repensou os modos operacionais e organizacionais desse

¹¹³ Folha da Manhã - 18 de março de 1949 apud Rios. Op. cit. p. 72.

¹¹⁴ Diário de Pernambuco, 11/09/1947, p.3.

¹¹⁵ O primeiro governo de Pelópidas Silveira ocorre de fevereiro a agosto de 1946. A segunda gestão aconteceu em 1955 que será mais bem apresentada nos próximos capítulos desse trabalho.

sistema, a fim de quebrar o monopólio da Pernambuco Autoviária e firmar contratos com outras empresas de transportes para atender serviços até então não realizados¹¹⁶:

As linhas de bondes a Pernambuco Tramways correm por toda cidade, sendo considerado um serviço eficiente até o início dos anos 40. Porém, com o crescimento da cidade, o sistema de bondes passa, segundo pareceres de urbanistas, a cidade, o sistema de bondes passa, segundo pareceres de urbanistas, a contribuir para o congestionamento e estrangulamento do tráfego no centro. Paralelamente, o sistema de ônibus, monopolizado pela Pernambuco Autoviária, não oferece linhas de ônibus para diversas partes da cidade, em especial, para os subúrbios mais afastados do centro. As providências adotadas são no sentido de quebrar o monopólio da Pernambuco Autoviária com obtenção do consentimento para a prefeitura firmar contratos com outras empresas de transportes, em linhas de ônibus não servidas pela mesma¹¹⁷.

Não podemos enxergar as ações dos governantes como feitos de bons gestores preocupados em atender as necessidades da camada mais pobre da sociedade. Alguns interesses são sobrepostos para passar a imagem de uma cidade moderna, como por exemplo, a intervenção no centro para priorizar o automóvel ao invés dos bondes. Por outro lado, a preocupação com o calçamento nos subúrbios e circulação da classe trabalhadora, a que mais transitava na cidade, apontava para a necessidade de pensar modos para que esses trabalhadores pudessem chegar tanto ao local de trabalho como em suas respectivas moradias.

Já o transporte coletivo passava a configurar cada vez mais um meio funcional na cidade. O que antes era um transporte de gente com boas condições, na medida em que a cidade ia se expandindo e aumentava o número de veículos individuais nas ruas, os coletivos voltam cada vez mais a atender à população subalterna nas suas idas e vindas. Entretanto, todo modo operante de circulação da cidade, principalmente dos que moravam em bairros pobres e precisavam deles para o trabalho, lazer, alimentação e saúde, apresentava indicativos de um mal funcionamento sendo preciso de intervenções de agentes públicos para maiores soluções.

Se a modernização traz consigo essa ideia de melhorias para a cidade, o projeto de urbanização adotado é um modelo excludente. O transporte contribui para ampliação a cidade diminuindo as distâncias, no entanto, afasta os mais pobres do centro, traz

¹¹⁶ GUSMÃO, Op. cit. p. 185.

¹¹⁷ GUSMÃO FILHO, Jaime de Azevedo (Org.). **Pelópidas: o homem e a obra**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2005.p. 185.

novos ritmos e ritos para as pessoas, sejam elas boas ou ruins. A chegada dos automóveis cria um clima de disputa nas ruas por ganho de espaço e de tempo no tráfego causando colisões e atropelamentos. Além disso, a violência no trânsito, junto com os péssimos serviços das pequenas empresas de ônibus, faz os jornais destacarem esse período como *A batalha do Recife*, assunto esses a serem analisados nos próximos dois capítulos.

CAPÍTULO 2 – TRÂNSITO DO RECIFE: O PREÇO DO PROGRESSO.

2.1 - O RECIFE DOS ANOS 1950.

O Recife chegava em meados do século XX recebendo novas configurações. As modernizações adquiridas nas décadas anteriores não foram capazes de conter o aumento dos problemas que assolam o município. A cidade se tornava mais complexa, desigual e acumula problemas perceptíveis para quem mora e para aqueles que a analisam. Entre as páginas de jornal, crônicas e intelectuais de diversos ramos, pode se notar, desde os anos 40 e 50, preocupações relacionadas à cidade. Sejam pelas mudanças urbanas espaciais, rítmicas, ecológicas ou pelas condições difíceis de viver na urbe. Neste segundo capítulo, busca-se entender essas dificuldades existentes no Recife em que atravessa toda a década de 1950 dialogando e relacionando um fator importante para quem mora no subúrbio e que precisa se locomover ao centro, ou em outros locais da cidade: o trânsito e o transporte coletivo. Sejam eles, por uma questão de trabalho, lazer ou na compra de bens de consumo, dentre outras. O sujeito que circulava pelas ruas buscando algum destino ou voltando para casa, encontrava perigos e péssimas condições nas vias e nos transportes.

Inicialmente, temos que perceber uma cidade em crescimento, ocupando áreas vazias e dilatando seus limites. Nessa época, Recife arrogava o título de “terceira cidade” do Brasil em termos demográficos chegando aos anos 50 iniciando seu processo de industrialização e metropolização. De acordo com os estudos do economista e religioso Lebret (1974), Recife mostrava aspectos privilegiados em relação a outras capitais nordestinas. A capital pernambucana, por exemplo, era uma das principais saídas para os produtos regionais de exportação devido a um porto de grande porte comparado aos da região. Lebret considerava importante que o Porto do Recife fosse ampliado e pensado 10 anos para frente¹¹⁸. Ele considerava que as condições que levavam Recife a uma capital regional passava pela sua proximidade com a hidrelétrica de Paulo Afonso, como por seu potencial elétrico, suas tradições e equipamentos culturais, por oferecer ensino superior e pelo legado intelectual que levavam a cidade a ser referência no Nordeste, sobretudo pela fácil comunicação marítima, ferroviária e

¹¹⁸ LEBRET, Loius Joseph. **Estudo sobre o desenvolvimento e implantação de indústrias, interessado a Pernambuco e ao Nordeste**. Recife: 2ª ed. Ver. CONPEDE, 1974. p. 16.

rodoviária que tanto facilitava a chegada ao interior, como também à outras capitais, e até à Europa¹¹⁹. Por isso, a cidade era voltada para a circulação e ponto de encontro de cargas e descargas proporcionando bons serviços, negócios no setor financeiro e até de lazer. Nesse sentido, Jacooub (1990) pontua que a cidade:

Além de centro comercial, desenvolveu-se como centro administrativo, e impondo-se como polo de atração das populações de recursos de toda região, marcadamente após as primeiras décadas desse século quando a economia regional entrou em um processo de estagnação¹²⁰.

De fato, o Estado passava por uma estagnação econômica, como o Nordeste todo também sofria em consideração ao Sudeste. Um dos motivos seria a dependência econômica agroexportadora que, no que se refere ao domínio açucareiro, estava gradativamente perdendo força comercial. Nos estudos de Singer sobre o Estado, aponta-se que após a Segunda Guerra Mundial a renda interna de Pernambuco representava cerca de 4% da do Brasil, tendo seu número mais baixo em 1955 quando chegou a 3,3%¹²¹. Do mesmo modo que também era pequena a renda *per capita* no Estado estacionando entre 1947 e 1955. Esses números ressaltam o fraco crescimento da economia pernambucana levando a crer nas considerações de Singer de que “a economia urbana de Recife dificilmente pode ter-se expandido a ponto de absorver o potente fluxo migratório que veio a ter à cidade nas últimas décadas”¹²². Para ele, era preciso uma desvinculação e industrialização regional na tentativa de inverter o atraso econômico e a miséria, gerando, dessa forma, empregos e melhorias sociais.

Todavia, apesar de constar com algumas indústrias na capital, o Estado não tinha recursos tecnológicos suficientes para competir naquele momento com empresas do Sul e do Sudeste¹²³. As fábricas têxteis, bastante ligadas à produção algodoeira no agreste do estado, estavam presentes desde a segunda metade do século XIX, e, à época, ou se transformaram ou não resistiram ao processo de integração nacional a partir de 1950¹²⁴. Isso fazia com que tanto o Nordeste como Pernambuco tivessem praticamente nula a

¹¹⁹ LEBRET. Op. Cit. p.18

¹²⁰ JACOUB, Luciana de Barros. **Movimentos sociais e crise política em Pernambuco** (1955-1968) Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1990. p.52.

¹²¹ SINGER, Paul. Op. Cit. p. 341.

¹²² Idem.

¹²³ PONTUAL, Virgínia. **Uma cidade e dois prefeitos: narrativas do Recife das décadas de 1930 a 1950**. 1. ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

¹²⁴ BERNARDES, Denis. **Recife: o caranguejo e o viaduto**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1996. p. 141.

disponibilidade de investimentos no setor industrial¹²⁵. Segundo Paul Singer, em 1940, a indústria do Recife não empregava mais de 21.874 mil pessoas, que chegava a ser 6% da população da cidade¹²⁶.

Se nos anos 20 o censo identificava em torno de 240 mil habitantes na capital, nos anos 1940 esse número chegava a 350 mil, e um pouco mais de meio milhão em 1950¹²⁷. As 525 mil pessoas no Recife não representavam um crescimento de natalidade, nem isso era capaz de gerar esse quantitativo. A partir dos dados obtidos na época, Paul Singer identificou que essa migração vinda do interior foi um importante fator para o aumento demográfico. Entre 1950 e 1958, o volume de migrantes teria chegado a 111.900, com uma média de 15 mil por ano¹²⁸. Essa constante migração ocorrida nas décadas de 1940 e 1950 ocasionou o que Mário Mello (1978) chamou de “crescimento explosivo populacional na capital”. Segundo Lebrecht, essa explosão levaria a um processo de *subproletarização* devido à qualidade de vida dessa população.

Além disso, era insuficiente o número de mão de obra qualificadas que pudessem contribuir para a indústria da cidade¹²⁹, levando a destacar o que Singer chamava de “desemprego disfarçado”, isto é, as famílias mais pobres faziam serviços domésticos (lavadeiras, engomadeiras etc.). De acordo com as observações estatísticas sobre os mocambos do Recife realizada em 1939 e trazida na obra de Singer, as ocupações dos chefes dessas famílias variavam, em primeiro lugar, entre doméstica, em segundo, condução ou manutenção de algum transporte, seguido de artesanato, pequeno agricultor, não definidos, indústria e etc. Vale destacar a segunda posição, na qual se encontrava os transportes, mostrando sua força entre os desfavorecidos com quase seis mil trabalhadores em 1939¹³⁰. Além disso, uma massa de ocupados foi considerada “não definida”, ou seja, aqueles pequenos serviços realizados (limpezas, entregas, consertos variados, carregamentos). Para Singer, a maioria dessas pessoas eram ex-trabalhadores rurais que a cidade não oferecia oportunidades de adquirir uma profissão. E era nessa categoria que o desemprego estrutural encontrava o maior número de vítimas¹³¹.

¹²⁵ LEBRET. Op. Cit. p. 18.

¹²⁶ SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Companhia editora Nacional, 1977. p. 329.

¹²⁷ Idem. p.161.

¹²⁸ SINGER, Paul. Op. cit. p. 337.

¹²⁹ LEBRET. Op. Cit. p. 19.

¹³⁰ SINGER, Paul. Op. cit. p. 343.

¹³¹ Idem. p. 344.

Os motivos para essa intensa vinda do interior estavam diretamente relacionadas ao declínio da qualidade de vida dessa população, principalmente os moradores das Zonas da Mata e Agreste do estado. Mario Melo (1978) irá nos apontar mudanças na tradicional economia açucareira subsistente para incorporações ao longo do tempo de terras pelas usinas, o que engendrou um fenômeno de proletarização em grande escala. As condições dos trabalhadores tornaram-se difíceis, aumentou o custo de vida, o declínio de produção alimentar e o desamparo à legislação trabalhista. Já no Agreste, a expansão pecuária e a incorporação de pequenas propriedades, tal como a falta de créditos ao pequeno produtor e a escassez de trabalho¹³² foram processos diretos para a tomada de decisões por milhares de pessoas que, com poucas oportunidades, tentavam melhores condições no Recife. Os meios para chegar eram diversos.

A crônica de Eudes de Carvalho¹³³ nos mostra um olhar indireto da chegada dessa população na capital. Suas palavras nos possibilitam observar um breve panorama do centro comercial do Recife. Entre as ruas estreitas da cidade e a circulação de pessoas advindas das Zonas da Mata Norte e Sul, Agreste e Sertão, existia um fervor comercial de produtos. Essas cargas de mercadorias diariamente eram recebidas por caminhões para descarregar:

Também de tudo se vê nessa movimentação, entra carvão vegetal, farinha de mandioca, os tambores *vazios da Standard*, frutas fibras, algodão, gado em pé, casca de angicos, poupa de tomate, café em grão, carne seca, couro, cereais, queijos, aves, ovos e etc. Pontos principais de pouso: cais de Santa Rita, rua das Florentinas, da praia, da detenção, *pátio* de São Pedro, tudo variando de acordo com a mercadoria e também a freguesia certa, hábito que nosso matuto não dispensa.

Nesse olhar inicial apresentado pelo cronista, percebe-se uma diversidade dos produtos, dos pontos no qual eram descarregados e provavelmente comercializados, além de mercados e feiras livres já estabelecidas em alguns bairros da cidade nesse período. O foco da crônica é seu olhar diretamente ligado ao centro, onde o comércio era mais intenso. É um olhar sobre a diversidade de coisas que chegam do interior do Estado e de outras cidades fazendo visualizar um comércio pulsante, acelerado e corrido. Não só isso, mas essa pluralidade apresentada nos remete a uma grande

¹³² MELLO, Mário Lacerda de. **Metropolização e Subdesenvolvimento**: o caso do Recife. Recife: UFPE/CFCH. 1978, p. 161.

¹³³ **Boletim da Cidade e do Porto do Recife**. Diretoria de Estatísticas, Propaganda e Turismo da Prefeitura do Recife. Volume: 35-42. anos 1950-1951.

quantidade de cidades onde os produtos saem para chegar ao centro. Entretanto, nessa exposição variada de produtos e a importância dos caminhões nesse processo, no decorrer da observação de Eudes, revelam-se os sujeitos de seu texto:

(...) Não falham os passageiros na boleia, os mais afortunados, e no meio das cargas, os mascates, mulheres, vagabundos e toda essa massa humana mais desprotegida da sorte, que vem tentar a vida na capital, invadindo albergues, as pensões mais ou menos suspeitas, ou deixando-se absorver pelo burburinho, especulando ou procurando emprego, comprando, comendo pão doce regado a gelada nas barracas, sentando-se nos bancos da praça, para reajustar os ossos desacostumados à tamanha agitação e a tanta angustia (...). Numa cidade desprovida de núcleos agrícolas, e com gente em excesso a alimentar, o transporte de gênero é tudo, esses cargueiros de ferro e borracha trazem sempre novo sangue às artérias. Com o calunga grimpado na *coruta da carga*, como um condutor de elefante na Índia, com sacos e seres humanos e engradados, numa grotesca acomodação, chegam constantemente ao Recife os caminhões do interior do nordeste. Barulhentos e sujos. E os motoristas doído de sede por uma cervejinha gelada, buzina forte, o pé na taboa¹³⁴.

Esses sujeitos, pela sua visão estereotipada, *matutos*, representavam para o cronista letrado e urbano uma população pobre vindas do interior. Pessoas que chegavam ao destino final com condições diversas e por esse olhar apresentavam o primeiro contato na cidade onde eles se preparavam para viver. No tom denunciador do cronista percebe-se um contingente, quase de diário, daqueles que chegam e ficam deixando se envolver com o novo ritmo da cidade, em sua maioria na busca de trabalho para melhores condições de vida. Apresenta-se, portanto, um contraste entre as riquezas de produtos dos mais diversificados, vindas do interior, junto com a miséria estampada em forma de gente, relacionados com a carga e passando um sentimento de péssimas condições e esperança para aqueles que chegam.

A gritaria obscena dos carregadores, vemos as origens dos vários Fords, Chevrolets, G.M.C., pelas placas de Araripina, Mossoró, Patos, Palmeiras dos Índios, Picos, Iguatu, Itabaianinha, Feira, montes claros, enfim todo interior centro do Nordeste brasileiro ligando pelas rodas do pneu, o Recife às mais longínquas cidades.

A crônica abordada aponta outra característica: transporte de passageiros por meio de caminhões. Esses veículos contribuíram com a chegada de novas pessoas à capital pernambucana, seja pela forma episódica, sazonal ou constantes de migração¹³⁵.

¹³⁴ BOLETIM. p.59.

¹³⁵ Mario Mello aborda essas três categorias de migração no Nordeste, em se tratando de Pernambuco, onde coloca as migrações episódicas relacionadas em virtudes às secas de maiores proporções na região.

Pelas estradas, os caminhões asseguravam o comércio, especialmente em cidades onde o trem ainda não havia chegado, de modo que podia entrar por estradas vicinais até a porta do produtor rural, algo impossível para o trem de ferro. Sua velocidade de locomoção, como em idas a lugares mais remotos, propiciou e contribuiu, também, para o aceleração da chegada de massas migratórias de forma mais barata e rápida, partindo principalmente do Agreste e Sertão. Não só isso, mas os caminhões também faziam o papel de ônibus intermunicipais levando dois ou três passageiros a cidades distantes do centro, tendo sempre como ponto de partida o Cais Santa Rita.

É de se destacar essas mudanças de locomoção observando que na primeira metade do século XX o trem havia sido um importante elo entre a capital e as demais cidades para chegada de produtos, informações e pessoas, não só o trajeto do interior para o centro, mas o inverso também¹³⁶. A consolidação do sistema viário veio com o pós-guerra proporcionando melhoramentos de estradas nos anos 40 e 50, além do crescimento na produção e venda de automóveis e caminhões. Dessa forma, a força das “quatro rodas” para locomoção pelo Brasil ganha protagonismo:

O conflito mundial mostrou ao país e seus governantes a necessidade inadiável de se prover o Brasil de um sistema interno de comunicações e transportes, para que não voltasse a ocorrer o isolamento de algumas regiões em conflitos desta natureza. Dever-se-ia assegurar um grau de confiabilidade suficiente à circulação interna de pessoas e mercadores e, além disso, possibilitar acesso rápido eficiente da produção Nacional destinada à exportação, aos seus portos de embarque¹³⁷.

Segundo Brasileiro (2001), há dois pontos importantes para o desenvolvimento do transporte viário nesse período: o primeiro seria o Plano Rodoviário Nacional, em 1944, e o decreto de lei nº 8.463 que reorganizou o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) e criou um Fundo Rodoviário Nacional (FRN). Com isso, também houve uma estruturação dos órgãos de trânsito responsáveis dos três níveis de governo.

Já as migrações sazonais são representadas por vagas de trabalhos temporais no ciclo de cultivo da cana de açúcar no período de colheita que consiste em uma maior mão de obra, e, por fim, as migrações constantes ocorrem no fluxo incessantes a centros urbanos, categoria essa que o Recife pertence. Ler da página 149 a 150.

¹³⁶ Ver a discussão de Aranha em (Cf. ARANHA, Gervácio Batista. **Seduções do Moderno na Parahyba do Norte: Trem de Ferro, Luz Elétrica e Outras Conquistas Materiais (1880-1825)**. In: Ó, Alarcon Agra do Et Alli. **A Paraíba no Império e na República: Estudos de História Social e Cultural**. 1ª ed. João Pessoa: Idéia, 2003) Para melhor entendimento e a importância do trem em algumas cidades do interior.

¹³⁷ BRASILEIRO, Anísio; LIMA NETO, Oswaldo Cavalcanti da Costa (Coord.) GEIPOT. **Transportes no Brasil: história e reflexões**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001. p. 254.

As estradas de rodagens no Nordeste não deixavam de ser uma conquista em comparação com as antigas veredas que atendiam aos transportes por tração animal, de forma que possibilitou, e muito, as ligações entre cidades no interior. Vale destacar também que a criação da Petrobrás, em 1954, foi um fator importante para o crescimento do transporte rodoviário e para a instalação de fábricas de asfalto que contribuíram com o desenvolvimento da pavimentação¹³⁸.

No decorrer da década, principalmente no governo de Juscelino Kubitschek, a construção de Brasília e a implantação da indústria automobilística foram fatores diretos para as transformações do sistema rodoviário. As construções de grandes eixos rodoviários visando uma integração de todas as regiões do país, além do melhoramento das vias, em especial no Nordeste, dentro do plano emergencial contra as secas, foi um forte exemplo disso. O que podemos perceber é que nos anos de 1950 o Brasil entra de vez numa guinada aos meios viários como prioritários para os transportes de carga e de gente além da ampliação de veículos individuais, coletivos e para carregamentos nos centros urbanos.

Foi nesse contexto que o sistema viário participou do crescimento da densidade demográfica e, por conseqüente, da verticalização e do aumento de veículos nas ruas proporcionando mudanças sentidas na cidade juntamente com o processo de metropolização. Houve um aumento do espaço ocupado na área urbana, passando de 180,0 km² para 209 km²¹³⁹. Como aponta Bernardes (2013), não só a desagregação dos antigos engenhos e usinas foi importante para a formação de núcleos formadores dos bairros da cidade, mas também a implantação de indústrias, quase sempre têxteis, em lugares distantes do centro¹⁴⁰. Além disso, os morros da Zona Norte e os altos mais a oeste da cidade foram ocupados, lugares esses onde, na maioria dos casos, morava-se em precárias condições e sem saneamento básico aumentando a miséria na capital. Com toda essa ocupação dos morros houve uma mudança dos mocambos de áreas alagadiças para loteamentos em áreas mais planas em alguns arrabaldes fazendo que o Recife fosse preenchendo espaços vazios com moradias ao passo que moldava configurações percebidas até hoje, como as vias tentaculares cortadas por trilhos de bondes que foram substituídas por ruas calçadas e por uma circulação maior de carros e transportes

¹³⁸ Idem, p. 259.

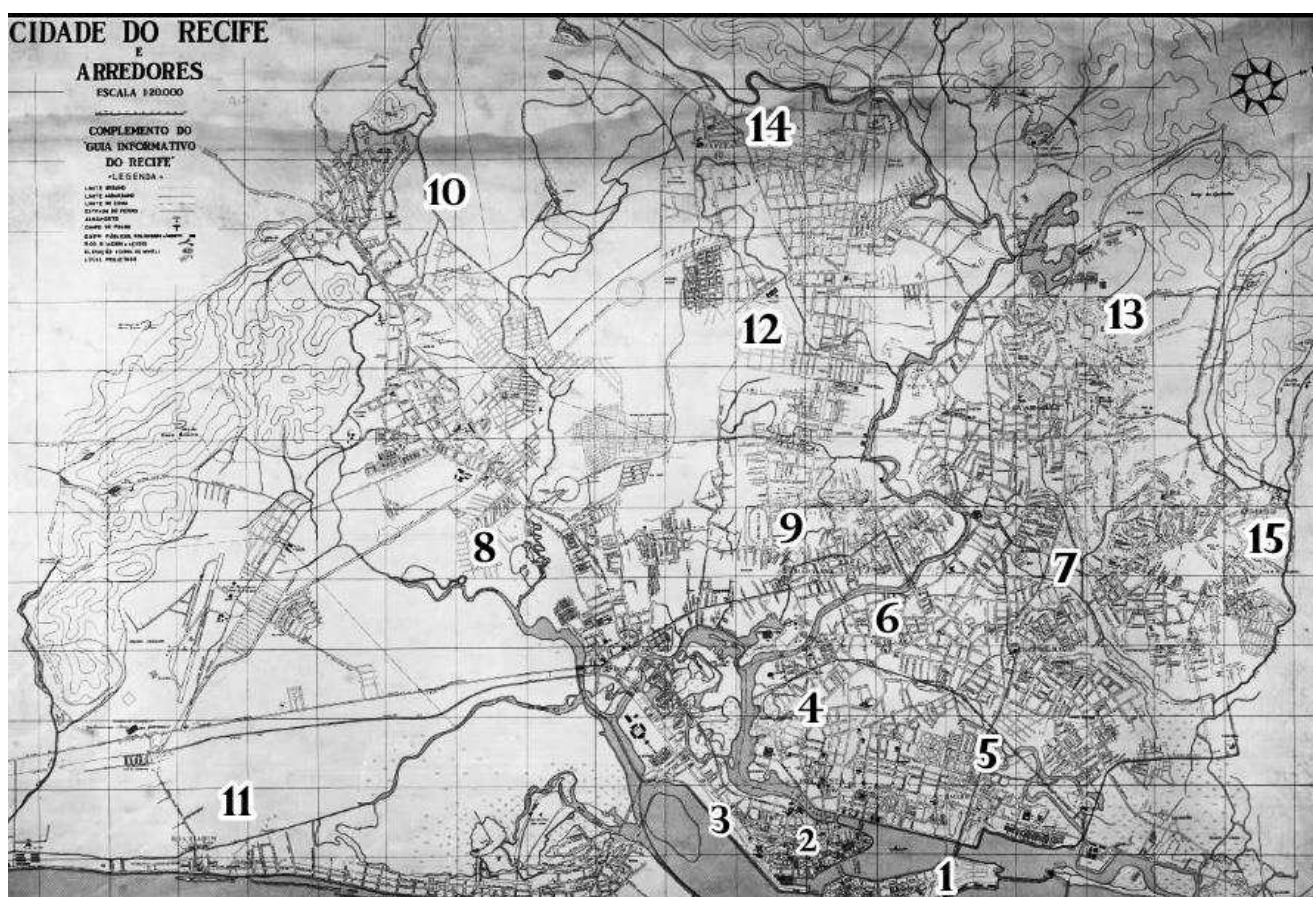
¹³⁹ PONTUAL, Virgínia. **Uma cidade e dois prefeitos**: narrativas do Recife das décadas de 1930 a 1950. 1. ed. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001 p. 37.

¹⁴⁰ BERNADES. Op. Cit. p. 140.

coletivos a motor. Depois, o conseqüente aumentado dos preços de terrenos e alugueis proporcionaram uma demanda maior por casas e terrenos em cidades vizinhas a Recife e também por construções de edifícios nas áreas centrais¹⁴¹.

A imagem a seguir possibilita nos situarmos pelo Recife nos anos 50:

Figura 8: Mapa da cidade do Recife 1952.



Fonte: <http://objdigital.bn.br>

O mapa de 1952, desenhado por Luiz Gonzaga de Oliveira e organizado por Paulo de Souza Rodrigues, traz informações importantes para um maior entendimento cartográfico das configurações da cidade. Ele aponta também os limites da área urbana do Recife e suas fronteiras com Olinda, Camaragibe e Jaboatão. Além disso, é possível analisar a cidade dividida em 15 zonas, sendo as quatro primeiras áreas centrais, classificados no mapa: 1-Recife; 2-Santo Antônio; 3-São José; 4-Boa Vista; 5-Santo

¹⁴¹ MELLO, Mário Lacerda de. **Metropolização e Subdesenvolvimento: o caso do Recife**. Recife: UFPE/CFCH. 1978, p. 73.

Amaro; 6-Graças; 7-Encruzilhada; 8-Afogados; 9-Madalena; 10-Tejipió; 11-Boa Viagem; 12-Poço; 13-Casa Amarela; 14-Várzea; 15-Beberibe¹⁴².

No mapa, percebe-se uma maior concentração de ruas construídas nas zonas mais ao norte, justamente onde se encontram as cadeias de morros, principais espaços onde a população que vivia em mocambos próximos ao centro foi realocada. Nas zonas sudoeste, Tejipió aparentava maiores áreas loteadas provocando, mais tarde, nascimento de outros bairros¹⁴³. Já em Boa Viagem, com o passar da década de 50, houve um maior crescimento populacional na Zona Sul. Segundo Teixeira, o crescimento populacional (em Boa Viagem) foi da ordem de 170% e trouxe consigo uma efetiva ocupação de vastas áreas antes absolutamente vazias¹⁴⁴. Como pontuado no processo de metropolização visto por Melo (1978), houve um transbordamento do espaço urbano recifense o que ocasionou uma expansão por uma faixa residencial praieira da costa sul no município vizinho de Jaboatão¹⁴⁵. Acontecendo o mesmo no litoral norte no sentido de Olinda e de Paulista. Já no sentido Oeste da cidade, o aumento de ocupação aparece somado com a campanha governamental de retirada dos mocambos levando aqueles que não tinham condições de construir suas casas em locais mais centrais para os morros da cidade. Esse aumento populacional e ocupacional das áreas não centrais aconteceu de formas variadas e de acordo com as características dos lugares.

Os primeiros núcleos suburbanos não indicavam pequenas povoações isoladas e separadas do contexto urbano, pelo contrário, consistia em lugares adjuntos ao centro, porém de pequena população, desempenhando, quase que exclusivamente, a função residencial¹⁴⁶. Bairros como Várzea, Poço, Tejipió, Casa Amarela, Beberibe, Boa Viagem pertenciam ao território suburbano e, na década de 40 e 50, sofreram com um aumento populacional e por consequência territorial. Casa Amarela, por exemplo, tinha um centro comercial forte que se aglomerava em torno ao mercado público. Esse bairro viu, pois, o aumento de construções residenciais que se expandia para os morros adjacentes do Alto Santa Isabel, Alto do Mandú, Alto José Bonifácio, Morro da

¹⁴² A sequência de bairros acompanha a numeração estabelecida pelo mapa.

¹⁴³ Vale dizer que nas zonas que não condizem como bairros, é possível perceber isso e, ainda mais, nas próximas páginas nas quais aparecerão as reclamações dos moradores com nomes como Torre, Jardim São Paulo e Engenho do Meio, inseridos nessas áreas zonais e que são de certa forma lugares independentes com seus núcleos comerciais e de sociabilidade.

¹⁴⁴ TEIXEIRA, Flávio Weinstein. **O movimento e a linha: presença do teatro do estudante e do gráfico amador no Recife (1946-1964)**. Recife: Universitária da UFPE, 2007. p.77.

¹⁴⁵ Idem. p.75.

¹⁴⁶ Pontual. Op. cit. p. 37.

conceição, entre outros. No trabalho de Ricardo Leite (2011) sobre a ocupação do Alto José do Pinho, percebemos como se deu esse processo de ocupação. Diferentemente nas áreas centrais, nos morros as construções de mocambos não tinham repressão tão forte:

Mesmo no maior período de efervescências da luta do estado contra os mocambos, no período de maior repressão do estado, o mocambo se disseminava e, em alguns lugares, eram até incentivados a se estabelecerem por interesses comuns, que articulavam um espaço de negociação entre detentores de terras e sítios – proprietários muitas vezes falsos –, cobradores de aluguéis, fazedores de moradias, força policial e população da localidade¹⁴⁷.

Tanto essa população mais necessitada se deslocava do centro para os morros, como aqueles que chegavam à cidade ocupavam esses espaços por meio de aluguéis de quartos ou aluguel das terras para construção de seus casebres. Os morros da Zona Norte e Noroeste eram bastante procurados. Além disso, acompanhado pelo encarecimento dos terrenos disponíveis, aumentavam as opções de moradias mais baratas nos municípios vizinhos¹⁴⁸.

Já na zona Oeste, interligada, principalmente, pela Avenida Caxangá, bairros como a Várzea, Iputinga Engenho do Meio e Cordeiro viram, nessa década de 50, seu crescimento e ocupações de áreas vazias. O processo de ocupação dos terrenos em áreas mais planas ocorria também por meio de loteamentos e isso se deu a partir das vendas de antigos engenhos no início do século para algumas empresas que repartiram em lotes para vendas. Temos o exemplo da Sociedade de Terrenos e Construções Limitadas (SOTERCOL). Após a compra do Engenho São Paulo, a empresa iniciou o processo de vendas. Essas negociações por lotes se davam em sua sede, na Rua da Aurora, ou na antiga Casa Grande do Engenho São Paulo, no próprio loteamento. Entretanto, o público interessado não se agradou apenas com a compra de terrenos, estava à procura de casas já prontas. Dessa maneira, a SOTERCOL lançou um novo negócio de empreendimento com vendas de casas também¹⁴⁹. A empresa não só vendia casas e terrenos naquele local. Lugares como Jardim Jordão, Estância e Areias estampavam os jornais com propagandas de casas e terrenos entre 70.000 a 115.000 cruzeiros. Nos

¹⁴⁷ SILVA, Ricardo Leite. **Alto José do Pinho: ocupação, instituição e práticas culturais 1940-1960** / Ricardo Leite da Silva. Recife. 2011. p.60. (Dissertação)

¹⁴⁸ MELLO, Mário Lacerda de. **Metropolização e Subdesenvolvimento: o caso do Recife**. Recife: UFPE/CFCH. 1978, p.74.

¹⁴⁹ PIBID –UFPE: A história de Jardim São Paulo.

anúncios ainda tinham o chamariz através do: “apresenta ótimo clima, água, luz e transportes”¹⁵⁰.

Além de morar, a população recifense buscava emprego para assegurar o pagamento do terreno comprado ou alugado, como também por questões de sobrevivência. Paul Singer mostra que os números de desempregados eram elevados na capital: a indústria do Recife não empregava mais de 22 mil pessoas, cerca de 6% da população da cidade. Por outro lado, era ainda menor o setor de serviços, pois empregava 10.500 pessoas, não passando de 3,2% de empregados trabalhando no comércio¹⁵¹. Com o aumento demográfico esse número aumentou nas décadas seguintes e contribuiu, segundo o Singer, para expansão de oferta de mão de obra e crescimento econômico:

Mas é óbvio que esse crescimento não está condicionado exclusivamente à presença de um número cada vez maior de gente que necessita trabalhar. Na realidade, na medida em que o Nordeste se via marginalizado no processo de formação do mercado nacional, o crescimento de sua economia urbana também perdia vigor, acentuando-se o descompasso entre o ritmo de dissolução do complexo rural, que atirava levas crescentes de deslocados para as cidades, o crescimento a demanda da mão de obra em Recife, limitado por aquela marginalização¹⁵².

Recife, nessa primeira metade do século, foi marcada pela formação socioespacial. As indústrias espalhadas pela cidade, principalmente têxtil, consistiram em áreas que antes eram pequenas povoações ou nucleações da cidade e, nesse período, se consolidaram como bairros populosos onde passaram a morar, principalmente, seus funcionários em vilas operárias e áreas próximas. É de se destacar a afirmação de Teixeira na qual o aumento significativo do contingente operário, somando ainda maior presença de uma população pobre, que viviam às margens de um mundo formal do trabalho, dava ao Recife certa singularidade em termos de manifestação política ¹⁵³.

Com esses espaços ocupados, entre mocambos e péssimas condições de infraestrutura, os morros e os bairros pobres se apresentavam como uma opção para se conseguir uma habitação. Teixeira afirma que os esforços das esquerdas foram

¹⁵⁰ Diário de Pernambuco, 18/10/1950, p. 2.

¹⁵¹ SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Companhia editora Nacional, 1974, p. 329.

¹⁵² Idem. p. 337.

¹⁵³ TEIXEIRA, Flávio Weinstein. **O movimento e a linha: presença do teatro do estudante e do gráfico amador no Recife (1946-1964)**. Recife: Universitária da UFPE, 2007, p. 45.

importantes nesse período, concentrados principalmente em organizações partidárias, em especial o PCB, e no trabalho nas fábricas pelos sindicatos. Percebeu-se, assim, em momentos eleitorais, todo esforço de mobilização nas parcelas mais pobres em mudanças e habitabilidade.

Uma vez instalados em sua moradia e/ou empregados não cessavam os problemas. Os bairros se adensavam e agravavam as condições de infraestrutura e saneamento. A população do Recife convivía com transtornos diários relacionados a diversos serviços básicos, sendo, por exemplo, a falta de luz e de água uma das grandes dores de cabeça pelos moradores¹⁵⁴. As inundações em períodos chuvosos estamparam as páginas dos periódicos com ruas alagadas, barreiras caídas e, junto a isso, doenças e mosquitos tornavam o cotidiano dos necessitados mais difícil, tal como Josué de “espaço urbano da cidade que foi fundado sobre planícies aluviais, cortados por rios, mangues e alagados, solícitos a inundações que, conseqüentemente, trazia transtornos aos ribeirinhos e moradores dos morros a qual as tais mudanças não vivia de modo equilibrado com a natureza, afetando a paisagem. No mesmo sentido que Mário Melo se utilizava da metáfora da “menina mal-educada, cheias de vontades, a fazer o que bem entende”¹⁵⁵ para falar da cidade na qual os intelectuais viviam um sentimento de estranheza, nostalgia e de ameaça frente das transformações que a cidade estava tomando. Esses enunciados ajudam a perceber que tanto no *Boletim* ou nos jornais eram negativas e ambíguas perante os intelectuais de como a metrópole regional representava atraso social, econômico e até ambiental.

2.2 - ARTÉRIAS OBSTRUÍDAS: QUEIXAS E RECLAMAÇÕES.

Na tentativa de visualizar os problemas corriqueiros que afligiam os recifenses, foi observado quanto o trânsito atinge no cotidiano deles. A circulação de pessoas pela cidade requer uma atenção redobrada sobre as ruas, sejam elas próximas as suas moradias ou as vias que esses transeuntes andem em maior frequência. O deslocamento dessas pessoas pode causar, em certos momentos, problemas pelas condições que as ruas se encontram. Nesse sentido, o tópico tenta analisar as condições das ruas e os riscos que os pedestres passavam, a partir das queixas feitas pela população, para que se

¹⁵⁴ Diário de Pernambuco, 05/01/1953.

¹⁵⁵ Jornal do Comercio, 09/08/1941. Apud. Pontual. p. 27.

possam entender as dificuldades vistas nesse período por aqueles que circulam na cidade. Os caminhos optados para isso foram às reclamações publicadas pelos jornais. O trabalho de Eduardo Silva (1988) nos dá pistas para essas observações e análises. Com um recorte no início do século XX, Eduardo estuda o *Jornal do Brasil*, especificamente uma coluna chamada *Queixas do Povo* que, através de uma linha popular e de grande penetração no público carioca, naquele período, tornou um sucesso de vendas e conseguiu assíduos leitores.

Em sua pesquisa, aborda os problemas nos mais diversos aspectos da cidade que são publicados pelo jornal a partir da contribuição da população. O autor aponta que esses pequenos problemas às vezes passam despercebidos. No entanto, é neles que podemos enxergar, de fato, as aflições da população e seu teor de participação no tocante aos seus direitos como cidadão. E não só isso: a partir dessas observações, Eduardo pôde observar as categorias envolvidas, os lugares e os modos de organização nas reclamações:

A participação popular encontrou um espaço de dimensões absolutamente inédito na imprensa brasileira. O *Paiz* e a *Gazeta de Notícias* publicavam, em 1900, respectivamente, as colunas *Queixas e Reclamações* e *A Voz do Povo*. Eram, contudo jornais comprometidos com o regime e não dava, por isso, um espaço tão aberto quanto o jornal do Brasil para a insatisfação popular. Essas colunas, embora semelhantes em natureza, eram menores e menos sistemáticas do que as *Queixas do Povo*.

Apesar de encontrar algumas semelhanças em periódicos no Recife, não temos um volume de *Queixas do Povo* e reclamações como foi no *Jornal do Brasil* no início do século. Entretanto, percebe-se um aumento de publicações relacionadas a problemas estruturais e de violência na cidade na década de 1950. O *Diario de Pernambuco* apontava no caderno “Fatos diversos”, acidentes, mortes, roubos, furtos dentre outros assuntos do cotidiano citadino. Além de ser notícias de primeira página ou reportagens sempre presentes em seu conteúdo, o jornal tinha uma coluna específica que geralmente aparecia na página 6: as *Queixas e Reclamações*. Essa missiva publicada entre as colunas tinha a finalidade de expor contratempos e denunciar problemas relacionados a serviços básicos da cidade que afetavam um conjunto de moradores de um bairro. É certo que as denúncias são as das mais diversas e, por isso, resolve-se, aqui, filtrar a partir dos nossos objetivos. Procuramos analisar essa coluna, nos anos de 1953 a

1955¹⁵⁶, com o propósito de enxergar os problemas relacionados às ruas e seus percalços de transitar por elas, sejam a pé ou por meio de veículos.

É preciso falar, primeiramente, que a coluna não era assídua. Nem constava com uma lógica de sequência para ser publicada, e a sistemática das reportagens, pelo que é lido no início de cada acusação, estava dependente das denúncias e de seus denunciadores que enviavam reclamações. Dos mais diversos incômodos denunciados, a coluna geralmente era direcionada à prefeitura ou órgãos cabíveis para a resolução dos problemas. O jornal fazia o papel de intermediário entre a população e a prefeitura nessas situações e isso não significa dizer que apenas os periódicos eram os meios de denúncias. Abaixo assinados, petições e paralisações enviados à sede do governo ou na Assembleia, buscavam melhorias para os recifenses e seus problemas corriqueiros. Talvez por isso a sequência de reclamações pelos jornais não fosse tão frequentes no decorrer dos dias, entretanto, era uma das formas de tornar público os transtornos, como também mais um instrumento que a população tinha para reivindicar direitos com os órgãos municipais.

2.3 - OS PROBLEMAS DE SER MORADOR

Uma queixa anunciada no jornal de junho de 1954, por exemplo, mencionava a Rua Floriano Peixoto com problemas de iluminação. A rua estava às escuras, e fazia alguns dias que uma lâmpada havia queimado em um dos postes daquela via. Na coluna, apontava que os moradores foram reclamar na *Prontidão de luz da Tramways* para a substituição da mesma, entretanto não foi resolvido:

Mas todas as reclamações têm resultados inúteis até agora. O ato vem causando transtornos as famílias ali domiciliadas, pois tal estado de coisas vem favorecer a atividades de gatunos e casais que aproveitando a situação atentam contra a moral pública. Apelamos para a repartição dos Serviços Públicos contratados no sentido de pôr um termo àquela irregularidade¹⁵⁷.

Essas queixas publicadas na coluna não foram, em algum dos casos, o canal direto de denúncias aos problemas nos espaços públicos da cidade, mas sim um

¹⁵⁶ No período visto para essas queixas, o Recife estava sendo gerido por José do Rego Maciel (PSD), sendo colocado na prefeitura pelo governador Etelvino Lins.

¹⁵⁷ Diário de Pernambuco, 11/06/1954, p. 6.

fortalecimento da reclamação perante a situação de não resolução. É importante dizer que esse tipo de reclamação vem de longe, pois já no século XIX era comum se reclamar sobre a falta de iluminação, cujo corolário era associar escuridão com criminalidade. A denúncia acima, por exemplo, tem como delator um morador da área central da cidade preocupado com os assaltos, o “mal” comportamento dos amantes casais e da importunação contra moral. Isso fica mais explícito em outra queixa no bairro da Torre, quando os familiares da Rua Palhares reclamavam da agremiação localizada na mesma rua na qual os “elementos dados à desordem” se embriagavam, dançavam e usavam um vocabulário incompatível com o ambiente familiar¹⁵⁸.

As denúncias encontradas nessa coluna sobre o centro do Recife apontavam problemas como poeira, ruas pouco iluminadas ou contra os bons costumes. Ou seja, com o território do centro e de bairros circunvizinhos de maior poder aquisitivo, percebemos as ruas melhor estruturadas em relação aos serviços de água, esgoto, iluminação, calçamento etc. Entre os imbróglios denunciados estavam a quebra do calçamento, a queima recorrente de lâmpadas, o entupimento do esgoto e a propagação de poeira pós-serviços prestados ou, provavelmente, mal feito¹⁵⁹. Nesse sentido, esses transtornos aconteciam como consequência de consertos numa infraestrutura já existente, e isso não acontecia por motivos de ausência de equipamentos públicos ou pedido para serem construídos ou colocados. As questões que mais estão relacionadas aos problemas de circulação das pessoas e veículos nas ruas apareciam em áreas suburbanas da cidade. Espaços esses menos “vistos” pelos políticos quando se diz respeito a resoluções e ajustes dos imbróglios. As queixas apresentadas nos permitem visualizar problemas relacionados à habitação e a questões básicas dos serviços públicos prestados, com também os transtornos para quem mora longe do centro. Mas como fazer uma queixa ser publicada na coluna de um jornal?

Para fazer isso não era necessário um pagamento, como também nada impedia alguém que não soubesse escrever de fazer reclamações, apenas bastava comparecer à redação do jornal no centro da cidade. Desse jeito, abria-se a possibilidade dos mais necessitados denunciarem os problemas ocorridos no centro e no subúrbio do Recife. Entretanto, é preciso entender que, mesmo se tratando de áreas suburbanas, não podemos cair no erro de tratar essas áreas apenas como um lugar de pessoas pobres,

¹⁵⁸ Diário de Pernambuco, 12/06/1953, p. 6.

¹⁵⁹ Diário de Pernambuco, 24/03/1953, p. 6.

moradores de mocambos ou dos morros. Como já foi dito em momento anterior, as áreas não centrais do Recife passaram por processos diferentes de ocupação: algumas já eram arrabaldes históricos, outras foram posteriormente loteadas, sem falar da acomodação em córregos e em altos da cidade. Como explica José de Souza Martins (2008), há uma distinção espacial entre subúrbio e periferia¹⁶⁰. A primeira diz respeito a um espaço mais organizado e melhor estruturado, sendo ele um remanescente do rural que permanece no urbano, sobretudo no que se refere ao aspecto social economicamente elevado. Ou seja, o subúrbio é um lugar de transição entre a cidade e o campo possuindo contraste rural e urbano. A periferia é o inverso pois se apresenta como problema: a designação da urbanização patológica e a negação de promessas transformadoras, emancipadoras e civilizadoras¹⁶¹ na falta de uma estrutura mínima.

Nesse sentido, quando as queixas apareciam e se tratavam dos subúrbios, percebe-se a figuração de bairros que já haviam de alguma forma recebido infraestruturas ou saneamento básico, entretanto, algumas ruas citadas pelos denunciante podiam se encontrar tanto no centro desses subúrbios como também, em proximidades que passavam por processos de ocupação. É importante perceber que esses bairros eram habitados por pessoas com boa aquisição, em sua maioria grandes comerciantes locais, e, portanto, dotados de uma boa estrutura. Um dos exemplos era em Casa Amarela que segundo Josué de Castro “o bairro tinha residências novas, algumas ostensivamente ricas e de mau gosto, onde moravam alguns usineiros, enriquecidos de repente, outras bonitinhas, algumas interessantes bem-acabadas cor universal¹⁶²”.

Assim, os queixosos poderiam ser moradores que possuíssem boas condições financeiras, preocupados com os problemas de sua rua ou da cidade de modo geral. Mas também é possível que moradores dos morros, dos alagadiços e córregos, que se encontrava em lugares precários, pudessem ser participativos nas reclamações. Dessa maneira, é importante questionar quem eram esses sujeitos que denunciavam ao Diário de Pernambuco. A resposta vem nas leituras e análises dessas queixas. Nas diversas vezes em que a coluna aparecia no decorrer das edições do jornal, a maioria dos casos não tinham um sujeito nominalmente denunciante, exposto na matéria escrita. O que

¹⁶⁰ MARTINS, José de Souza. **A aparição do demônio na fábrica** – origens sociais do eu dividido no subúrbio operário. São Paulo: Ed. 34, 2008. p. 50.

¹⁶¹ Idem.

¹⁶² Boletim do Porto e da Cidade, p. 12.

podemos perceber é que as denúncias partiram de moradores dos bairros onde havia o revés. Uma queixa de abril de 1954 no entorno de um dos bairros da Zona Norte demonstra essa questão:

Do senhor Carlos Silva, edifício Santo Albino, 5º andar, sala 516, datada de ontem, recebemos a seguinte carta: “Venho pela presente trazer o conhecimento de vosso jornal, de fatos que de certo merecerão seu apoio e protesto. Fazem hoje cinco (5) dias, que falta luz em toda a extensão do subúrbio de águas compridas em Beberibe. Já não bastava a privação dos transportes, agora também nos falta luz (...)”¹⁶³.

A reclamação citada não só tem o nome do denunciante como consta seu endereço. O logradouro mencionado é comercial, o senhor Carlos Silva vendia cadeiras de usinas, desmontadas ou prontas, para instalação. Isso foi possível perceber porque ele se utilizava do mesmo jornal para fazer propaganda de seu comércio¹⁶⁴. Como o edifício Santo Albino, que está localizado na Avenida Guararapes, no bairro de Santo Antônio, no centro de Recife, sua sala era próximo à redação do jornal, em frente à Praça da Independência, número 12. Provavelmente o morador de Beberibe escrevera a carta no expediente de trabalho e a entregou no editorial. Caso assim, nominal, percebe-se sujeitos de boas condições, assinantes e leitores, entretanto ficam os questionamentos sobre as lacunas abertas quando as denúncias vêm sob anonimato.

Assim, foram percebidas três formas de queixar-se dos problemas. A primeira via era uma carta destinada à redação do jornal, como foi o exemplo acima e que geralmente constava-se nominalmente o denunciador. A segunda era ligar para redação, que tinha uma linha para telefonemas, mas pelo que consta nesse triênio analisado apenas uma acusação partiu por essa via, apontando a dificuldade da população em ter acesso aos telefones¹⁶⁵. E a terceira forma de reclamações era se dirigir ao jornal, na qual notamos que o redator iniciava a coluna apontando o volume de pessoas que ia à redação: ou a pessoa ia sozinha prestar a queixa, ou acompanhada pela sua família ou, ainda, em um grupo da vizinhança que igualmente se sentia prejudicado e buscava reclamar de forma conjunta e organizadamente. Por essa via, a qual aparenta maior aglutinação e articulação entre os prejudicados, não aparecem os nomes dos queixosos.

¹⁶³ Diário de Pernambuco, 29/04/1954, p. 6.

¹⁶⁴ Diário de Pernambuco, 02/02/1958, p. 10.

¹⁶⁵ Diário de Pernambuco, 06/04/1954, p. 6.

O fato de ir coletivamente fazer uma queixa no local onde se vive não isentava o fato de reclamar contra alguém do próprio bairro. As relações conflitantes entre vizinhos também estavam presentes nas denúncias, bem como a presença de animais nas vias públicas, sendo essa uma pauta corriqueira nas queixas suburbanas. Os moradores do bairro de Tejipió, mais precisamente entre a Rua Queira-Deus e a Falcão Lacerda, denunciavam a presença de suínos naquele espaço do bairro:

Em carta que enviaram à nossa redação, contam-nos os reclamantes que tais animais pertencem ao Sr. José de tal, proprietário do Bar Guanabara situado à Rua Falcão de Lacerda, 448, e que nada adianta os constantes pedidos e reclamações endereçados aquele cidadão. Por isso chamam a atenção das autoridades competentes no sentido de que ponham termo a esse assunto¹⁶⁶.

No caso do exemplo destacado acima, as críticas ao *José de tal* estavam ligadas à fedentina de seus porcos, o que incomodava a vizinhança. A importunação diante os moradores próximos estava diretamente associada ao ato de não tirar a liberdade dos animais transitarem na rua, e por isso o mau cheiro fazia-se presente, o dia todo, quando esses estavam próximos às casas. Para Martins (2008), os subúrbios e os pequenos loteamentos de terrenos para moradias operárias, mesmo na fase já alcançada pela industrialização, se tratavam de lotes grandes, de forma que as casas tinham espaço para um grande quintal: um remanescente do rural que permanecia no urbano¹⁶⁷. Criar animais como vacas, galinhas, porcos e cabras nas vias públicas do Recife era um costume tão antigo quanto comum na cidade. Antigas eram as posturas municipais sobre isso:

Todavia, dado o relevante papel que esses criatórios desempenham na economia doméstica de um número infindável de famílias (e mesmo para o abastecimento da cidade, uma vez que não poucos feirantes se supriam com artigos produzidos por esses “Granjeiros” urbanos, e muito leite consumido na cidade provinha de vacaria do subúrbio) o que se tinha era certo relaxamento quanto à observância dessas normas¹⁶⁸.

Havia quem defendesse esse modelo de agricultura urbana. Num artigo produzido, José Estelita enxerga a necessidade de um maior cuidado com a cidade para o aproveitamento dos terrenos disponíveis para um “urbanismo rural”. Segundo ele,

¹⁶⁶ Diário de Pernambuco, 06/02/1955, p. 10.

¹⁶⁷ MARTINS, José de Souza. **A aparição do demônio na fábrica** – origens sociais do eu dividido no subúrbio operário. São Paulo: Ed. 34, 2008. p.50.

¹⁶⁸ TEIXEIRA, Flávio Weinstein. **O movimento e a linha**: presença do teatro do estudante e do gráfico amador no Recife (1946-1964). Recife: Universitária da UFPE, 2007. p. 82.

seria uma alternativa de um urbanismo denso e vertical para uma cidade mais aberta e longitudinal de modo que o homem procura voltar cada vez mais a estabelecer contato com a terra e a natureza¹⁶⁹. Entretanto, no que dependesse da população periférica da cidade, mais precisamente dos queixosos, essas e outras reclamações, dos mais diversos assuntos, estavam frequentemente relacionadas à saúde pública da urbe, o que abrangia as fumaças promovidas por fogueiras com o costume comum de queimar lixos, poluições sonoras, como barulhos circunvizinhos, e lixo acumulado nas ruas. Outro ponto de destaque relacionado às vias eram as obstruções para circulação de veículos e pessoas por meio de inundações. Fortes e contínuas chuvas nas estações de outono e inverno afetaram a cidade. Problemas com a chuva se apresentavam como frequência nas reclamações, causando deslizamentos, alagamentos, proliferação de doenças e mosquitos. O Recife possui uma geografia que facilitava inundações, principalmente nos períodos chuvosos. Cortados por rios, riachos e córregos, a cidade é um grande manguezal que aos poucos vem sendo remodelado e aterrado nos locais onde a “dança” das marés e as chuvas torrenciais são acostumadas a alagar áreas de baixo relevo. São nesses locais que mais se encontram denúncias relacionadas a inundações.

A Rua Natividade Saldanha, no bairro da Encruzilhada, encontrava-se intransitável devido a um alagamento após fortes chuvas. Os residentes daquela rua prestaram queixa indo à redação do jornal *Diario de Pernambuco*. Uma mesma denúncia foi publicada no dia seguinte, agora no bairro da Casa Amarela, relacionada a alagamentos na Rua Esperança pelas fortes chuvas que assolaram aqueles dias¹⁷⁰. Nessas situações de alagamentos, o pedido da população, geralmente remete à construção de um escoadouro às margens das vias para normalização do problema. O apelo por intermédio das colunas de uma imprensa de grande circulação na cidade revelava o desejo dos moradores de que essas reclamações chegassem aos órgãos municipais e assim o caso pudesse ser solucionado.

Entretanto, ao que consta pelo menos no caso da Rua Natividade Saldanha, o problema permanecia. O pedido de escoamento para a Rua da Encruzilhada foi feito, porém no dia 31 de maio, pouco mais de um mês após fortes chuvas que afetaram novamente a cidade, sinal de que o problema ainda continuava. Feito que fez com que

¹⁶⁹ Boletim do Porto e da cidade do Recife, in: Os quarteirões rurais, periféricos do Recife. (1946-1949).p. 23.

¹⁷⁰ Diario de Pernambuco, 24/04/1953, p. 6.

os moradores voltassem à redação do jornal para uma nova denúncia agora acompanhado por mais outro problema: “os canos dos esgotos que estavam sendo consertados e substituídos no local provocavam mau cheiro na rua”¹⁷¹.

A observação desse exemplo na Rua Natividade demonstrava certa eficiência nas denúncias via imprensa. O jornal *Diario de Pernambuco*, como uma das vias possíveis de diálogos entre população e os órgãos público, apontava que era válido a reivindicação já que essas pessoas retornavam ao jornal para reclamar de transtorno. Em algumas ocasiões voltavam a ir para a redação em conjunto a fim de realizar novas denúncias para com a prefeitura mesmo que esses pedidos no primeiro momento não fossem realizados de forma rápida e eficaz em algumas situações.

Nessa questão de melhoramentos urbanos feitos pela prefeitura, vemos alguns números relacionados à construção: falando apenas do mês de abril, momento que ocorreu as reclamações naquele ano, constatamos que foram feitos 600 metros de linha d’água assentados para o escoamento. Já em todo o ano 1953 foram construídos cerca de 30.946 metros de meios-fios com linhas d’águas para escoamento e mais 3.600 de linhas d’águas em outras ruas necessitadas e ausentes desse recurso. Número muito abaixo se compararmos a ruas construídas na cidade onde foram feitos 117.168 metros quadrados¹⁷², e menor ainda em comparação aos anos anteriores¹⁷³.

Vale destacar o termo *artéria* para a definição das vias públicas na grande maioria das publicações da coluna. Segundo Sennett (1997), problemas nas vias da cidade levantavam a comparação de um corpo em funcionamento. As cidades modernas, imaginadas pelos urbanistas desde o século XIX, eram enxergadas pela agitação das cidades e sua funcionalidade a partir de termos biológicos: os parques como os pulmões, o centro como o coração e a vias como artérias em circulação. Era de interesse dos urbanistas e dos agentes políticos, a fluidez e controle das vias para melhor organização da cidade¹⁷⁴. Vale lembrar o artigo já citado do Engenheiro Baltar cujo título é “Uma cirurgia urbana”. Esse termo pode estar relacionado ao vocabulário e de como compreendia o redator do jornal sobre a urbe. Se as populações chegavam à

¹⁷¹ *Diario de Pernambuco*, 23/04/1953, p.8 e *Diário de Pernambuco*, 31/05 /1953.

¹⁷² **Boletim da Cidade e do Porto do Recife**. Diretoria de Estatísticas, Propaganda e Turismo da Prefeitura do Recife. Volume:43. Anos: 1953 a 1955.

¹⁷³ *Idem*, p. 146.

¹⁷⁴ SENNETT, Richard. **Carne e pedra: O corpo e a cidade na civilização ocidental**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Record, 1997.

redação falando de suas queixas, pode-se ter certa lapidação na formulação da coluna daqueles que escrevem. A partir de como era passada as reclamações usavam-se corriqueiramente o termo *artéria* para falar de vias, exceto quando as queixas chegavam através de cartas, pois dessa maneira era apenas reproduzido na coluna do jornal.

Assim, na condição de morador suburbano do Recife, a população estava envolvida em problemas relacionados a serviços básicos na sua vida para com seu cotidiano, apontavam preocupação em denunciar esses problemas e buscavam, por meio de um intermediário, o jornal, para encontrar soluções em seus bairros. O universo dos queixosos pode estar relacionado apenas aos leitores do periódico em questão, que, junto com o *Jornal do Commercio*, eram os maiores jornais de circulação na cidade. E se partimos dos casos onde se encontravam os logradouros daqueles que denunciavam, percebe-se que partem de locais centrais dos bairros, de moradores melhores estruturados que se sentem prejudicados. Todavia, não implica dizer que mesmo esses sujeitos, agentes da reclamação, fossem apenas os leitores e moradores de melhores condições. O fato de ter a facilidade para se dirigir à redação sem pagamentos e mesmo sabendo escrever, não deixa em aberto a possibilidade de comparecer famílias de baixa renda.

De certo, os problemas relacionados às vias públicas, principalmente vinculadas a bloqueios através de lixos, buracos e alagamentos, não só importunavam os moradores daquele logradouro, bem como a todos que utilizavam daquela rua. A circulação das pessoas, junto com os veículos, também ficava prejudicada por uma “artéria obstruída”. As rápidas resoluções do problema permitiram uma conquista a todos os moradores do bairro, porém, mesmo que esse subúrbio tenha sido beneficiado com melhorias, deve-se destacar que outras vias do mesmo local e com moradores mais pobres sem nenhum serviço básico constituído não foram contemplados sequer com uma rua calçada.

2.4 - OS TRANSTORNOS DE SER PASSAGEIRO

A população necessitava de ônibus por muitos motivos para circular na cidade: para trabalhar, comprar bens, alimentação, lazer, médicos e principalmente para se deslocar ao centro. No período analisado da coluna, foram catalogadas reclamações relacionadas aos usuários dos ônibus. Dessa forma, percebemos que as queixas

relacionadas aos problemas nos transportes coletivos, levadas à redação, poderiam ter maior ligação com os usuários mais pobre, pois, se tomarmos as ideias de que esses moradores mais ricos suburbanos usavam seus carros para se locomover, ou até mesmo na hipótese de que se utilizavam das duas formas de se transportar, podemos pensar numa menor parcela de reclamantes, que são denominados na coluna como “famílias” ou “muitas pessoas”, como cidadãos mais necessitados, por usarem com mais frequência o serviço. Mas também dialogaremos com alguns processos criminais relacionados aos transportes coletivos ocorridos na cidade, nos quais percebemos certos desvios dos motoristas perante sua profissão. Os condutores dos ônibus tornavam-se pessoas públicas perante os transeuntes e usuário. Era de fácil acesso localizar aqueles que cometeram algum tipo de imprudência a partir da linha de ônibus e a placa. Os motoristas eram acobertados e protegidos pelos advogados das suas respectivas empresas no caso do pagamento da “fiança”. Nesse sentido, entendemos que, seguindo a esteira de Farge (2009), os desvios (tanto dos motoristas, quanto dos passageiros) dizem muito sobre a norma e sobre o poder político, e cada tipo de delito reflete um aspecto da sociedade¹⁷⁵.

Pensemos em uma viagem de ônibus e a partir dela tentaremos expor algumas queixas encontradas na coluna do jornal e nos processos. Dessa forma, vamos tomar como exemplo o novo bairro de Jardim São Paulo, como local de partida. Esperando em uma das paradas de ônibus do arrabalde, percebemos a primeira queixa:

O problema de transporte para os habitantes do populoso bairro do Jardim São Paulo, tem sido um verdadeiro inferno. Dado o estado precário do ônibus, autênticos calhambeques, que servem aquela linha e que por isso mesmo, não estão à altura de prestar um serviço correspondente com as necessidades do grande número de moradores daquele bairro. O transporte utilizado é conhecido pelo nome de “*barriga*”, que os habitantes de Jardins São Paulo cognominaram de *empresa mocambo*, visto como é o pior do mundo. Depois, os auxiliares dessa empresa, apresentam-se maltrapilhos, sem a mínima dose de educação, não respeitam os passageiros, com gestos e palavras, o que motiva o grande número de queixas. O mais grave, entretanto, é que nas aludidas *beliscadas*, a passagem a pagar ao preço de um cruzeiro e *cicoenta* centavos de vez que os cobradores, sistematicamente, alegam que não possuem moedas de 20 centavos. Há um acordo entre, as empresas de ônibus para aquisição de passes para efeito de troca. Entretanto o proprietário, dos calhambeques do Jardim São Paulo não

¹⁷⁵ FARGE, Arlette. **O sabor do arquivo**. Trad. Fátima Murad. São Paulo: Editora da USP, 2009, p. 33.

fornece ditos passes e aos condutores não interessa possuí-los, pois, sem eles a renda diária é muito maior. Como se vê, é um verdadeiro atentado à economia popular, para qual chamamos a atenção das autoridades competentes, fazendo eco as constantes reclamações que temos recebido¹⁷⁶.

Jardim São Paulo, no início da década de 50, em meio a promessas de um lugar tranquilo para se morar, como já mencionado no início deste capítulo, nasceu cheio de problemas e falta de serviços. De acordo com uma crônica da época publicada no *Jornal do Commercio*, após três anos das áreas loteadas, cuja infraestrutura contava com postes, encanações e ruas feitas, o subúrbio sofria com o descaso de falta d'água, luz e transporte, como é também mencionado na queixa acima. Ainda de acordo com a crônica, o bairro tinha uma média de 400 famílias residentes no local. Essas famílias eram constituídas por comerciários, industriários, bancários, funcionários públicos, componentes de classes diversas que nos finais dos anos 40 adquiriram rapidamente uma casa no bairro.

Ou seja, trabalhadores que necessitavam dos transportes para seus respectivos empregos, mas que naquele momento estavam em péssimas condições. É o que podemos observar na precariedade da *Empresa Mocambo* na queixa acima, na qual se encontrava dotada de transportes velhos e que possivelmente quebravam com maior facilidade e frequência. Essas situações similarmente constrangiam seus funcionários, levando a crer que talvez a má educação dos motoristas e cobradores estava relacionada às péssimas condições dos próprios trabalhadores, a começar pelas fardas maltrapilhas.

A reclamação evidencia também problemas com o troco. As passagens variavam entre 2,0 e 1,30 cruzeiros, dependendo da empresa. O uso de bilhete como forma de troco ou pagamento sempre foi utilizado nos transportes coletivos, desde a época dos bondes, fazendo com que os estorvos só aumentassem para os habitantes de jardim São Paulo e acirrando ainda mais as relações entre os funcionários e a população, mesmo sendo entendido que o problema estivesse na malandragem e ganância dos proprietários da aviação. Entretanto, é percebido o esforço dos moradores para que a situação fosse contornada, já que o redator frisava uma grande frequência de reclamações no jornal.

Em 1953, a linha 74 de Jardim São Paulo tinha nove ônibus em circulação e em comparação a outros bairros da cidade, se apresentava uma quantidade mediana para

¹⁷⁶ *Diario de Pernambuco*, 26/07/1953, p.6.

aquele local, pois lugares como Estância, Cavaleiro, Águas Compridas, Alto José do Pinho e Ibura possuíam apenas um ou dois ônibus disponíveis. A *Empresa Mocambo*, como era apelidada pelos moradores, se chamava de fato *Auto Aviação Cruzeiro*. Ela possuía sete ônibus de primeira classe no bairro. As empresas como *Auto Aviação Moura* e a *Nossa Senhora de Fátima* possuíam apenas um ônibus em circulação e provavelmente a “beliscada” seja de um desses dois, por se tratar de um veículo menor e bastante frequente em pequenas empresas¹⁷⁷. Nesse período, são empregados nas ruas da cidade mais de 60 tipos de veículos (entre chassis e carroceria), que possuíam a funcionalidade de transporte. Apenas duas empresas possuíam ônibus tipo “integral”¹⁷⁸.

As “beliscadas”, que cabiam de 12 a 13 passageiros, eram carros velhos que provocavam ferimentos por ter em sua lataria relevo cortante ou partes soltas que causavam beliscões nos usuários. Segundo Rios (1995), essas autolotações foram a solução imediata encontrada para suprir essa lacuna existente no centro urbano, sendo apontado como alternativa momentânea em algumas crônicas de jornais na década de 1940. A ausência de uma política pública para os transportes coletivos no Recife resultou numa improvisação grotesca de meios de transportes sem mínimas condições de segurança, causando um verdadeiro retrocesso técnico e social, a malgrado do discurso de progresso existente¹⁷⁹.

Seguindo com a nossa viagem como passageiro de um ônibus, tentemos pensar os caminhos a percorrer até o centro do Recife. Seis troncos radiais de circulação pela cidade movimentavam diariamente 400.000 passageiros. Vale destacar aqui o uso de bondes para o serviço de transportes, apesar de precário e com uma frota bastante diminuída em comparação às décadas anteriores, cerca de 30.000 pessoas ainda utilizavam o serviço, entretanto, eles não podiam mais entrar nas chamadas zona central-comercial, bancária e portuária¹⁸⁰, ou seja, todo o centro.

Assim, os veículos circulavam a partir de seis importantes radiais de tráfego na cidade:

¹⁷⁷ NIGRO, Mário. “Trólebus no Recife”. In Boletim Técnico da SVOP. Recife, Vol. XXIII, Ano XV, out-dez. /1953.

¹⁷⁸ Idem. p.32.

¹⁷⁹ RIOS, Gilvando Sá Leitão. **Linhas Apagadas: do coletivo como arcaico ao individual como moderno** (Extinção dos bondes na década de 40). João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1995. p.75.

¹⁸⁰ Nigro, Mário. Op. cit.

- 1- Via principal que liga para Zona Sul, no sentido mais litorânea e bairros em expansão como Boa Viagem, indo pela ponte do Pina.
- 2- Via mais a sudoeste para Tejiipió seguindo por afogados.
- 3- Via mais a Oeste no sentido a Caxangá até a Várzea.
- 4- Via para Zona Norte, para Casa Amarela, até Dois Irmãos.
- 5- Uma segunda via ao Norte para Beberibe.
- 6- E uma via seguindo para Olinda.

Apesar de essas vias serem os principais meios de circulação, existiam problemas a serem resolvidos. A Avenida Norte ainda era cortada pela estrada férrea de Limoeiro e a Rua do Conde da Boa Vista era um pouco estreita para o volume de veículos, sendo apenas resolvidas anos mais tarde na gestão de Pelópidas Silveira. Nem sempre a viagem era de forma direta para os passageiros. Os usuários da linha Prazeres tinham bastantes dificuldades para chegar ao centro. Advindos da Zona Sul, os passageiros deveriam descer na Rua Motocolombó, seguindo até a Estrada da Imbiribeira para pegar outro ônibus. O problema seria a estreita ponte que cruza um dos braços da bacia do Pina, o rio Tegipió. Esse transtorno não terminava por aí, com a mudança de veículos, os usuários tinham pequenos atritos pelos assentos, pois, à medida com que faziam a troca, aqueles que estavam em pé buscavam poltronas para sentar, causando discordância com quem estava sentado no ônibus anterior¹⁸¹. O problema só foi resolvido em julho de 1953, quando foi construída uma ponte mais larga no mesmo local e, assim, não era mais preciso fazer a baldeação.

Para aqueles que precisavam pegar o ônibus em bairros no meio do trajeto corriam o risco de não serem atendidos com a solicitação de parada. Os motoristas da empresa *Boavista*, que fazia a linha Monsenhor Fabrício, não atendiam aos sinais feitos para parar o veículo na Rua Paisandú, próximo do Derby. A queixa foi feita na redação com detalhes de placa, hora, linha, como também tratavam no plural os motoristas, apontando talvez, mais de um veículo que não parava quando solicitado¹⁸². A mesma reclamação aconteceu no final da tarde na Rua do Príncipe:

Pessoas prejudicadas escrevem-nos solicitando que peçamos a atenção da inspetoria de trânsito para o abuso cometido pelos Chauffeurs de omnibus que na ânsia de chegar aos respectivos pontos iniciais, não

¹⁸¹ *Diario de Pernambuco*, 06/05/1953, p. 3.

¹⁸² *Diario de Pernambuco*, 29/04/1955. p. 6.

param para receber passageiros. (...) uma dessas pessoas teve o desprazer de ver oito omnibus (2 de campo grande, 2 Beberibe, 3 de água fria e um com placa especial, às escuras) deixa-la na parada¹⁸³.

O número de ônibus que “queima” a parada nessa rua chama atenção. A Rua do Príncipe é um corredor importante para chegada de veículos até o centro e nessa mesma queixa o sujeito indicava o motivo da não parada. Para ele, os ônibus passavam em disparada no intuito de chegar logo ao início de seus itinerários e assim pegar maior número de passageiros no horário das 18 horas. Além disso, os motoristas que eram criticados por não pararem recebiam críticas pela sua velocidade, cuja necessidade de chegarem rápido ao centro e lotar o veículo para voltarem logo ao subúrbio era algo fácil de acontecer, devido à superlotação nas paradas em horários próximos ao final do expediente de trabalho.

As formações de enormes filas no centro, no final da tarde, foram também motivos de reclamações no jornal e esse tipo de queixa acontecia em vários sentidos: desde a falta de abrigos nos terminais no centro da cidade, como no caso da linha General San Martins, cujos passageiros solicitaram a construção de um abrigo em frente ao Teatro Marrocos para longas esperas e para protegerem-se da chuva¹⁸⁴, até a mudança do local da parada, como foi o caso dos moradores de bairro Jardim São Paulo, cuja comissão do bairro enviou um abaixo assinado para a Inspeção de Serviços Públicos (ISP) solicitando a mudança da parada. O motivo seria o vexame que um baixo meretrício vinha causando nas famílias que ali esperavam seu ônibus¹⁸⁵. As reclamações também apontavam para o longo período de espera de seus coletivos no início da noite em Recife. Dessa forma, vê-se o aparecimento de outros problemas, como o acúmulo de passageiros nas paradas e conseqüentemente o ato de furar a fila. Esta última questão figurava como reclamação bastante comum nas páginas do jornal:

Estiveram nesta redação, ontem, numerosas pessoas residentes nos bairros de Tegipió e Sucupira. Vieram reclamar contra o abuso, que agora se eterniza no setor de transportes coletivo para aquela parte da capital. O inicial fica no bairro do Recife. Mas ninguém atende as filas. Quando o veículo chega, passageiros sentados das filas em pé e sentados, aos empurrões, lançam-se pela portinhola do carro. Há então um verdadeiro “vale tudo”, contanto que todos entrem e se comprimam sentados ou em pé mesmo. Esse abuso poderia ser

¹⁸³ *Diario de Pernambuco*, 13/01/1956, p. 6.

¹⁸⁴ *Diario de Pernambuco*, 21/01/1956, p. 5.

¹⁸⁵ *Diario de Pernambuco*, 12/07/1956, p. 5.

corrigido, por exemplo, se a delegacia de trânsito *puzesse* ali um dos seus guardas a fim de manter a ordem e exigir dos passageiros o respeito às filas. Com isso, seriam também afastados os paraquedistas, que não raro. Provocam distúrbio e luta corporal quando senhoras, crianças, e pessoas idosas procuram pacatamente, tomar a sua condução para as respectivas residências¹⁸⁶.

Tanto na queixa da queima dos ônibus, quanto de furar a fila, as sugestões para melhorias recaiam na colocação de um fiscal de trânsito nas paradas. A função de fiscalizar, para os queixosos, traria a solução para esses problemas que vinham ocorrendo. Porém, apesar desse fiscal ser visto como agente regulamentador pela população, ele mesmo foi alvo de críticas diante o jornal e não ficava isento de situações em que, ao invés de ajudar a população, estava fazendo vista grossa para os problemas.

Uma das queixas sobre isso aconteceu com os fiscais da linha Avenida Norte. Foi recebida a reclamação pelos moradores daquela via que os coletivos eram muito pequenos para o contingente de usuários daquele local, fazendo os passageiros irem cada vez mais apertados nos veículos. Segundo a publicação no jornal, os motoristas eram grosseiros com os passageiros e, no encontro de dois ônibus, eles paravam para uma conversa frívola. Porém, essas críticas não surtiram efeitos nem no momento do ato, nem acima dos condutores e nem mesmo com uma eventual queixa para os inspetores de regulamentação. Os moradores da Vila dos Comerciantes, por exemplo, indicavam certa “camaradagem” entre os cobradores, motoristas e fiscais que se encontravam eventualmente em mesas de bares ou em rodas de conversa, gerando, assim, uma amizade que poderia contribuir para vista grossa na fiscalização e não para o melhoramento das viagens. Além desse corporativismo, que contribuiu ainda mais com os problemas do transporte coletivo, não podem ser esquecidas as superlotações nos veículos que recaiam sobre as empresas, cujos problemas seguiam sem resolução.

As grandes filas que se acumulavam no centro estavam diretamente relacionadas a esses atrasos para todos os dependentes das linhas. A partir disso, aconteciam os conflitos entre os usuários dispostos a chegar mais cedo em suas casas, gerando desrespeito nas filas e até dentro dos coletivos. Atritos também aconteciam entre os fiscais e os passageiros. Em um dos casos, numa parada com destino para Olinda, na Avenida Guararapes, o tenente Perez Filho foi agredido pelo fiscal de fila. O motivo seria a atitude do oficial em querer furar a fila e entrar primeiro no ônibus. Não

¹⁸⁶ *Diário de Pernambuco*, 19/11/1955, p.13.

concordando com a situação, o fiscal tentou conversar com o tenente que, por sua vez, não respeitou os avisos, partindo, então, os dois para uma briga física. O tenente Perez foi o que mais saiu lesionado desse “confronto”, o olho esquerdo com hematomas e a camisa rasgada levou o fiscal a se evadir da avenida após o incidente¹⁸⁷.

Dois dias mais tarde, com uma carta enviada à redação do jornal, o tenente explicou que não tentou furar a fila, pois foi agredido e ofendido pelo fiscal e por isso procurou a delegacia de plantão para realizar uma queixa. A carta enviada para a redação mostrava a publicação que, segundo ele, foi mal interpretada. No entanto, na retratação desse mesmo assunto no jornal, não apareceu argumentação que explicasse os motivos da agressão do fiscal contra o tenente. Criaram-se, portanto, duas versões para o acontecimento, porém, com causas que se assemelhavam: a primeira, por abuso de poder de um oficial na fila de ônibus querendo entrar rápido e com prioridade no veículo; e a segunda, de um fiscal que impõe organização para todos de forma igual (exceto idosos e gestantes) diante uma enorme fila, pois ali ele era a autoridade.

Um processo criminal aconteceu em abril de 1955, quando o ônibus da empresa *São Luiz*, na linha estrada dos Remédios, parou para embarcar o pintor José Manoete, que “quis” subir com o veículo em movimento e veio a cair. Segundo a vítima, a fim de pegar o ônibus, ele teria dado sinal com a mão quando o motorista deu um “golpe violento com o volante”, batendo no passageiro e se evadido do local sem prestar socorro¹⁸⁸. Já o motorista Manoel dos Santos, informou na delegacia que o passageiro não havia esperado o ônibus fazer a parada e nem de abrir a porta quando “tentou entrar com a lotação em movimento”, perdendo o equilíbrio e caindo no chão¹⁸⁹. Nesse processo entre o passageiro e o motorista, percebem-se duas posições nas versões que se aproximavam quando se tratando de velocidade. Por parte do usuário de coletivos, o motorista fez uma ação brusca de modo que lhe foi possível sofrer um acidente; e por parte do motorista, o passageiro teria tido pressa para entrar no ônibus. Ambas refletem os modos imprudentes dessa relação de parar e apanhar um coletivo.

A primeira testemunha informou na delegacia que: “o referido popular, antes que o veículo parasse de todo, jogou-se de encontro com a porta que se ‘achava’ aberta,

¹⁸⁷ *Diário de Pernambuco*, 12/07/1956, p.3.

¹⁸⁸ Memorial de Justiça de Pernambuco. Série Processos Crimes, Subsérie: crimes de trânsito. Caixa: 2040.

¹⁸⁹ *Idem*.

perdendo o equilíbrio e caindo ao solo”. Nesse caso, e levando em consideração que a testemunha esteja mesmo falando a verdade, recaímos ao seguinte questionamento: o que faria o pintor José Manoete precipitar-se e tentar subir “achando” que a porta estivesse aberta? Estaria ele com anseio de ser o primeiro a subir no veículo, levando em consideração que essa mesma testemunha estivesse ao lado dele e pudessem disputar uma vaga dentro do ônibus quando parasse? Ou será que essa apressada atitude tivesse relacionada ao seu costume nos tempos dos bondes na qual para aqueles veículos não era preciso parar para subir? Essas respostas não aparecem nos testemunhos do processo crime, mas suscitam pensamentos acerca de um período transitório entre os equipamentos coletivos, em que o pintor ainda estivesse aprendendo com as novas maneiras ou que o motorista estivesse parando o veículo realmente de forma brusca, como afirmava a vítima.

Chegava à noite e nossa viagem imaginada voltava ao subúrbio. Algumas linhas circulavam pela cidade até meia noite, já outras paravam às 22 horas, como é o caso do bairro do Engenho do Meio, que sofria com esse problema. A população do bairro buscou o jornal para fazer um apelo à Inspetoria Pública, no intuito de obrigar as empresas de ônibus a deixarem veículos circulando até meia noite:

Os últimos ônibus chegam ao terminal, às deixas os passageiros e voltam *vazios* para recolher às garagens, recusando terminantemente conduzir qualquer pessoa. Até mesmo ao circular de Caxangá. Onde existem ônibus depois daquela hora. Os resultados é que os residentes no engenho do meio ficam ilhados. Bairro pobre, seus moradores, quase em geral, não podem recorrer aos taxis, veículos que, aliás, são difíceis de encontrar por ali. Por isso, depois das 10 horas da noite, ninguém pode ir ao cinema fora do bairro, procurar uma farmácia, chamar um médico ou resolver assuntos de urgências no Recife ou qualquer outra parte. É uma situação grave, que necessita de ser resolvida pelas autoridades competentes¹⁹⁰.

Percebemos, nessa reclamação, a importância do transporte coletivo para a população em diferentes aspectos, uma vez que o serviço possibilitava acessos ao lazer e às emergências após 22 horas, ou seja, contribuía para melhorar a qualidade de vida dos moradores mais pobres e para os que não possuíam automóveis. O sentimento de isolamento causado pela falta do ônibus demonstrava a dependência daquele serviço, que por muitas vezes era deficitário, porém, importante para a circulação na cidade,

¹⁹⁰ *Diário de Pernambuco*, 18/06/1955, p.6.

levando a esse contexto de procura pelos setores públicos responsáveis para resolver essa questão. Contudo, abre-se uma reflexão sobre as empresas que faziam serviços naquele bairro e que não tomaram a iniciativa própria para isso. Em 1953, o Engenho do Meio era alimentado por 14 ônibus de 8, 3 empresas diferentes. Apesar disso, todas elas não se dispunham a colocar veículos após o horário reclamado. Podemos pensar em vários motivos que nos levem a isso: desde o lucro baixo, devido ao menor contingente de passageiros, a riscos de assaltos. Vale ressaltar que outras linhas trabalhavam com horários acima das 22 horas, como o exemplo da linha da Caxangá, que em algumas situações era usada pelos moradores do Engenho do Meio nos casos de emergência ou saída mais tarde do centro, fazendo com que os moradores daquela localidade se arriscassem em caminhadas durante a noite até chegarem ao seu destino.

2.5 - OS PERIGOS DE SER PEDESTRE

Com o crescimento dos centros urbanos, a expansão populacional e habitacional refletia diretamente na configuração viária da cidade e nos transportes públicos que atendiam os usuários que acompanhavam essas mudanças. A partir de vias de maior fluxo de automóveis ou de ruas calmas onde seus moradores passeavam e crianças brincavam, podemos perceber que o trânsito deslanchava na sua forma mais perigosa, acarretando riscos para a população. Os acidentes de trânsito também apareciam nas queixas do jornal:

Sucedede que não é a primeira vez que, naquele trecho da rua da harmonia, tem se verificado acidente de tráfego, embora nem sempre com os resultados fatais decorrentes do que vitimou aquela menina. Torna-se, portanto, necessário que a delegacia do trânsito mande colocar nas imediações do Ginásio Bandeirante, uma placa com dizeres: Atenção Escola! Marcha vagarosa. Para resguardar a *inocolumidade* física dos alunos deste educandário, ao mesmo tempo restituindo a tranquilidade ao seio das famílias ali residentes¹⁹¹.

Apesar da denúncia de acidentes constarem nesta coluna, a população buscava igualmente por soluções para esse problema, e a violência da rua tornava-se o ponto chave das maiores de preocupações. Até então, as queixas encontradas relacionadas às ruas, trânsito e transportes coletivos estavam ligadas à precarização dos serviços, de

¹⁹¹ *Diario de Pernambuco*, 14/09/1954, p.11.

forma que se buscavam melhorias para isso. Porém, as populações que viviam em constante circulação nas vias da cidade temiam um perigo maior: os atropelamentos, riscos esses tomados por se tratarem de pedestres, pessoas que não só dependiam dos próprios cuidados para atravessar a rua, como também daqueles que se encontravam por trás dos volantes.

Desde a chegada, no início do século, de veículos acelerados, sem uso de animais e podendo chegar rápido nos locais, o automóvel foi o deslumbre na cidade. Mas com o passar das primeiras décadas, com um aumento substancial de veículos nas ruas, somado com os descuidos daqueles que os comandavam, péssimas sinalizações e leis menos rigorosas, a velocidade acabava criando outro aspecto para os pedestres já imersos nesse fluxo constante das vias e do cotidiano: o medo e o perigo de ser mais uma vítima dela, morrer por atropelamento ou coalizão. Com bastante frequência, vítimas e acidentes de trânsito sempre foram noticiados pela imprensa no decorrer dos anos, desde a chegada de veículos de tração animal, passando por bondes, automóveis, ônibus, caminhão e até mesmo bicicletas. Os acidentes tiveram espaços nas páginas dos jornais e não foram poucas. Basta perceber dados de acidentes de trânsito no Recife a partir dos anos 1940:

Tabela: 3 – Números de desastres e acidentes de trânsito

Ano	Desastres ocasionados por veículos	Outros acidentes
1946	1806	603
1947	2078	308
1948	2394	392
1949	1958	441
1950	2194	117
1951	3033 ¹⁹²	-
1952	2234 ¹⁹³	-
1953	2530	68
1954	2129	64
1955	1954	60

Fonte: Boletim da cidade e do porto do Recife, 1941-1956.

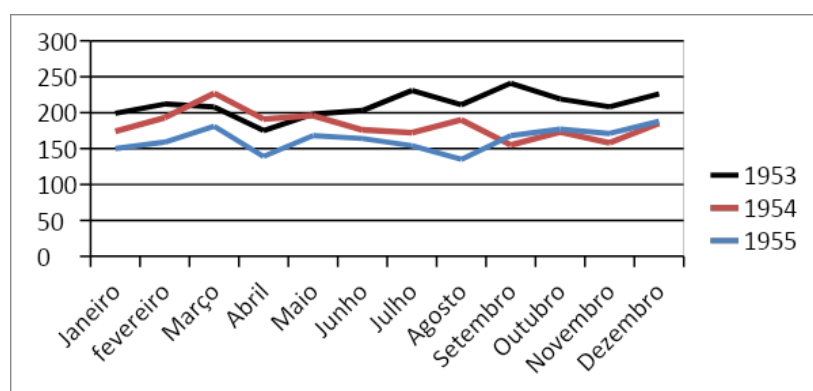
¹⁹² Segundo uma reportagem sobre os dados de acidente na cidade, no ano de 1950 ocorreram 3033 acidentes.

¹⁹³ De acordo com o Jornal, até dia 20 de outubro daquele ano. *Diario de Pernambuco* - 22/10/1952, p. 5.

Em comparação a outros acidentes nesse mesmo período, percebemos que os problemas de trânsito lideravam as estatísticas na cidade do Recife, talvez porque nesse período teve o aumento de carros circulando na capital¹⁹⁴ e isso poderia ter refletido nos números altos de desastres. Se olharmos os outros acidentes, segundo a pesquisa, não constavam as causas possíveis, entretanto, podemos perceber nas páginas dos jornais que agressões com facas tinham altos índices de mortalidade. Contudo, analisando novamente os números, percebemos, por um lado, que enquanto os outros casos vinham decrescendo, os acidentes de trânsito, por outro, se mantinham numa constante entre subidas e descidas, tendo seu maior contingente no ano de 1951, no qual foram registrados 3033 casos.

Durante esses nove anos, apresentando em 1946 mil oitocentos e seis acidentes, esse número foi elevando para 2530 em 1953, levando a um aumento de 40% nos casos. Mesmo que seja um número alto na variação, não se percebe mudanças significativas e não existiram mudanças das leis de trânsito nacional para maior vigor, ou até mesmo cuidados por parte dos motoristas nas vias que possibilitasse uma diminuição, ou até mesmo um aumento, nos índices apresentados. Isso nos faz pensar que essa constância em “forma de ondas” acontecia pela imprudência dos motoristas ou talvez dos pedestres, apenas, e não por outras forças externas que fariam interferir nos números. Para ser mais específico, se formos observar de forma mensal os desastres, selecionando, por exemplo, o período entre 1953 e 1955, terá uma média de 220 casos por mês sem tantas variações:

Tabela 4: Gráfico – números de acidentes de trânsito mensais dos anos 1953 a 1955



Fonte: Boletim da cidade e do porto do Recife, 1941-1956.

¹⁹⁴ Em 1950, por exemplo, cerca de 10 mil carros estavam circulando nas ruas do Recife.

Em comparação aos anos do recorte da pesquisa, não se percebe tantas mudanças. As ondulações ainda continuaram sem tantos crescimentos e, mesmo que não tivesse um aumento drástico nos acidentes, os problemas de trânsito eram como até hoje, um mal do cotidiano das grandes cidades, nos centros e nos principais subúrbios onde as vias tinham um maior fluxo de pessoas e veículos. E por esse motivo era frequente presenciar um acidente nas ruas, que faziam os jornais publicarem quase que diariamente as reportagens de atropelamentos. Essas notícias disputavam espaço na folha dos *Fatos Diversos*, com ocorrências de roubos, brigas e furtos. Porém, entre 1954 e 1957, alguns casos relacionados a esses problemas de trânsito ganhavam certo destaque nos jornais, a exemplo dessa crônica no *Diario de Pernambuco*:

Vem a “Batalha do Recife”, suscitando justos e acerbos comentários da imprensa que é obrigada, diariamente, a registrar atropelamentos sem conta. Com mortes, ferimentos ou mutilações. Aqui e ali os casos sofrem à conta de imprudência de pedestres que pensam disputar aos volantes o direito de serem também donos da rua. Mas que os maiores culpados são os motoristas, disso ninguém tem dúvida¹⁹⁵.

A Batalha do Recife estava relacionada com problemas de atropelamentos e colisões que matavam mais do que brigas de facas na cidade e chamava atenção nas suas páginas. Porém, é de se questionar por que esses anos foram escolhidos para ser denominado por Batalha, já que, a partir das tabelas acima, os dados apontavam que os números de desastres se comportavam sem grandes variações durante, pelo menos, uma década. A primeira consideração a esse respeito está na decisão do jornal em usar tal termo, uma vez que essa denominação foi usada tanto no início da década de 50, quanto na década de 60, sempre de forma solta e outros contextos¹⁹⁶. A segunda tem a ver com outros detalhes que fazem esse curto período de dois anos ser escolhido para receber essa conotação sobre o trânsito. Um deles pode está relacionado com mortes por atropelamentos, se observarmos os números de mortos e lesionados pela batalha entre os anos de 54 e 56. Nesse triênio, tiveram mais casos do que na segunda metade dos anos 40, como se pode perceber na tabela abaixo formulada pelo *Boletim*:

¹⁹⁵ *Diario de Pernambuco* -21/10/1954, p.16.

¹⁹⁶ O termo já foi usado em outras situações, algumas notícias pesquisadas apontavam seu uso para corridas eleitorais locais. *A Batalha do Recife*, como um entrave político entre dois candidatos locais. Porém, foi muito mais propagado pelas suas notícias vinculadas a acidentes de trânsito. Uma batalha diária da população que se vê no risco eminente nas ruas da cidade. Após o termo ganhar popularidade, apareceram outros termos que se assemelham a luta diária na cidade, como o exemplo da *Batalha da Carne Verde*, pela venda de carne estragada no Recife. *Diário de Pernambuco*, 23/08/1955. P.16. E a *Batalha da Faca* em comparativo a violência do trânsito. Que causa muitas mortes e lesões no Recife, levando fazer campanhas contra o porte de arma branca na cidade. *Jornal Pequeno* 12/02/1955 capa.

Tabela 5 - Números de mortes e lesões em acidentes de trânsito

Ano	Mortes	Lesões
1946	43	2078
1947	40	1195
1948	44	1269
1949	21	441
1950	33	624
1951	-	-
1952	-	-
1953	60	1036
1954	68	986
1955	53	770

Fonte: Boletim da cidade e do porto de Recife, 1941-1956.

Novamente percebe-se que os números continuam tendo pequenas variações diante os casos de lesões e mortes durante os anos, mas, também, é de se considerar os números baixos nos finais dos anos 40 e um aumento brusco nos cinco anos seguintes, dessa maneira, mais constantes no cotidiano da população. Além disso, as mortes e as lesões atingiram diretamente as pessoas, de forma que se tornavam mais ameaçadoras do que os desastres sem elas.

Outro ponto relacionado aos números desse período é a produção e o aumento de frota de veículos no Brasil. Tanto Getúlio Vargas, na primeira metade da década, quanto Juscelino na sua campanha e no seu primeiro ano de mandato (1955), impulsionaram a produção automobilística nacional. A construção de rodovias, as inaugurações dos primeiros carros nacionais e das montadoras estrangeiras, a gasolina e a Petrobrás com os planos técnicos acima da circulação e os transportes coletivos, tudo isso fazia desse um período engajado nos debates sobre o trânsito nas cidades. E, dessa forma, deixava latentes os problemas urbanos de mobilidade, contribuindo para serem mais expostos, estimulando uma resolução. O termo “Batalha do Recife” apareceu nesse momento pois o calor da discussão e os acidentes envolvendo mortes e lesões havia tido um aumento. Nessa esteira de hipóteses, podemos nos arriscar a dizer, em outro argumento, que os comportamentos de alguns motoristas poderiam ter recebido influência de alguma forma do filme *The Wild One*, de 1953, estrelado por Marlon Brando. O filme conta a história de motoqueiros norte-americanos que viviam a colocar

medo em pequenas cidades dos Estados Unidos, cometendo crimes e imprudências. Aníbal Fernandes em uma de suas crônicas sobre a violência nas ruas teria destacado perante o novo secretário de segurança: “Espero que o Coronel salve ao menos o povo do Recife da fúria dos motociclistas assassinos, irresponsáveis, alcoólatras e loucos”¹⁹⁷.

Contudo, me questiono; os comportamentos dos motoqueiros do filme poderiam causar admiração dos jovens recifenses tal ponto que pudessem reproduzir as imprudências nas ruas da cidade? Em geral, é difícil encontrar provas suficientes para esse questionamento, mas, de certo, ela não é cabível para analisar os anos que lhe sucedem entre 1953 e 1955, pois o filme só viria ser exibidos nos cinema local em dezembro de 1955, no cinema *Art – Palácio*, com o nome *O selvagem*, cuja propaganda dizia: “Selvagem no amor... selvagem na ação...selvagem na luta!”¹⁹⁸. Dessa forma, sua influência nos motoqueiros só poderia ter acontecido a partir do ano de 1956, mas, como já foi dito, não será possível, aqui, determinar essa hipótese e suas influências.

Sabe-se que os jornais da cidade destacavam o quanto os motoristas estavam imprudentes pelos altos números de ocorrências num curto período de 24 horas. Esse desrespeito nas ruas contribuía para um olhar de desorganização e falta de fiscalização. Em uma pesquisa realizada pela Delegacia de Trânsito da cidade e publicada no jornal *Diario de Pernambuco* apontou as seguintes ocorrências:

Tabela: 6 – Tipos e números de ocorrências de infração de trânsito

OCORRÊNCIAS	NÚMEROS
Avanço de sinal	64
Abandono de veículo	2
Curva pela contramão	5
Desobediência à fiscalização	2
Desrespeito à autoridade	1
Excesso de velocidade	15
Estacionamento proibido	60
Falta de socorro à vítima	1
Falta de equipamento	2
Falta de matrícula	1
Outras infrações	140
De outros estados	19
Oficiais	11
Total	323

Fonte: *Diario de Pernambuco*

¹⁹⁷ *Diario de Pernambuco*, 01/02/1955, p. 5.

¹⁹⁸ *Diario de Pernambuco*, 16/12/1955. p. 15.

A partir dessa tabela percebemos alguns fatos. Primeiramente, o grande número de ocorrência num pequeno espaço de tempo: são 323 casos de imprudência no trânsito que foram anotados pelos fiscais em 48 horas. Isso significa que o número pode ser um pouco maior se se considerar aqueles casos não flagrados pelos inspetores de trânsito que eram, possivelmente, ocorridos nos subúrbios da cidade. Segundo, os números apontavam os casos apenas de veículos individuais: carros de aluguel ou próprios. Entretanto, vale constar os 19 casos que envolviam veículos de outros estados e 11 carros oficiais que cometeram imprudências. Ambos demonstram certa desvinculação sobre as leis e a cidade, contribuindo para tais imprudências. Os de fora, caso não conhecessem o Recife, aumentavam as chances de cometer erros por não ter traquejo cotidiano daqueles que são recifenses. O terceiro ponto observado está nos 64 casos de avanços de sinal e nos 15 de excesso de velocidade, demonstrando o descuido dos motoristas e a sedução para andar mais rápido. São essas, portanto, as ocorrências mais propícias aos desastres na cidade somadas com as ocorrências chamadas de “outras infrações”, que incluíam 140 casos que, possivelmente, estavam inseridos nos casos de atropelamentos e colisões, carros virados e colisões.

Esse elevado número de ocorrências reportadas às delegacias indicava outros questionamentos. Segundo o trecho de uma crônica no *Diário de Pernambuco*, que tratava a violência nas ruas e suas punições, o cronista chegava às suas conclusões: “Ou porque a multa não pese nas algibeiras dos infratores, ou porque seja dispensada, o certo é que nada ocorreu para tornar mais cuidadoso os nossos *Chauffeurs*”¹⁹⁹. Parecia que as multas destinadas aos motoristas não surtiam tanto efeito ao ponto de diminuir os incidentes. As imprudências ocorridas nas ruas eram anotadas pelos fiscais de trânsito e depois eram mandadas para as delegacias responsáveis (geralmente as delegacias de trânsito ou a delegacia de ônibus). Era dessa maneira que a imprensa conseguia tê-las e publicá-las quase diariamente em seus jornais. Da mesma maneira que em uma de suas colunas apareciam o número das placas e suas respectivas ocorrências:

¹⁹⁹ *Diário de Pernambuco*, 21/10/54, p. 12.

Figura 9: Coluna da delegacia de trânsito no Jornal Diário de Pernambuco

DELEGACIA DE TRANSITO
 Estão sendo convidados a comparecer à essa Delegacia, no prazo de 72 horas, afim de solucionar as multas que lhes foram impostas, os responsáveis pelas infrações abaixo relacionadas, ficando esclarecido que não serão aceitas justificativas após o prazo acima indicado:
 Avanço ao sinal — 16442 —
 11140 — 314 — 16793 — 9099 —
 — 2006 — 23325 — 40157 —
 21543 — 22075 — 7215 — 11927 —
 — 550 — 17471 — 12929 —
 17264 — 5923 — 16847 — 12837 —
 — 2933 — 23002 — 1855 —
 20555 — 13125 — 21349 — 1659 —
 — 5321 — 4050 — 30420 —
 40792 — 16678 — 26055 — 2152 —
 — 26563 — 6961 — 17329 —
 3712 — 8714 — 9099 — 40567 —
 — 3961 — 4228 — 20667 — 3552 —
 — 17264 — 22319 — 9211 —
 672 — 8085 — 11827 — 1922 —
 7445 — 5294 — 11827 — 11972 —
 — 9102 — 5781 — 17416 — 8314 —
 — 17416 — 8960 e 8686.
 Curva pela contra mão —
 6393 — 8555 — 40206 — 3099 —
 — 11060 — 1352 e 6045.
 Desobediência às ordens da
 Fiscalização — 16469 — 17306 —
 — 17163 — 16760 — 16785 —
 25193 — 12225 — 12893 — 11060

Fonte: *Diario de Pernambuco*, 20.10.1954.

Percebemos que o jornal era um dos canais ou o canal mais acessível que os motoristas tinham com a delegacia e suas respectivas multas. Além de fazer o papel de transmitir os acidentes e reportar o quão era perigoso transitar pela cidade, os periódicos, provavelmente por conta própria, faziam o serviço de informar os inconsequentes através de suas páginas. Não sabemos identificar a eficácia dessa acessibilidade dos motoristas em cumprir a ida a delegacia de trânsito e resolver suas pendências perante a legislação através da publicação de um jornal, contudo, pode-se crer que por ser um periódico de grande circulação a maioria dos motoristas fossem assinantes ou assíduos leitores, levando em consideração que pela Lei Nacional de Trânsito de 1941, ainda vigente nos anos 50, exigia que o motorista soubessem ler e escrever²⁰⁰.

No final do ano de 1954, quando a *Batalha do Recife* ganhou notoriedade e espaço nas páginas do *Diario*, foi lançada em conjunto com a Delegacia de Trânsito,

²⁰⁰ Lei nacional de Trânsito, 1941, Art. 103 parágrafo: E.

uma premiação para aqueles motoristas que não obtiveram nenhum problema nas vias da cidade. Era uma proposta de estímulo para que os acidentes nas ruas diminuíssem. Segundo a secção de cadastrados da delegacia de trânsito da cidade, Recife teria em torno de 53.441 motoristas ativos nas ruas, entre profissionais trabalhadores como *chauffeurs* ou amadores com seus carros próprios²⁰¹.

Segundo a reportagem de Alberto Campello, diante dessa quantidade de motoristas cadastrados, os mais velhos apareciam como os que menos causavam acidentes nas ruas. O exemplo de Hilário Antônio de Souza, prontuário nº 6, um dos mais antigos motoristas do Recife em atividade, prestou exame para a carteira em 11/05/1925, ou seja, 25 anos de profissão até aquela reportagem. Ele não foi autor de nenhum acidente. O motorista Humberto Rodrigues da Cunha, com exame prestado no dia 07/10/1924, 30 anos de profissão, também com nenhum acidente causado. Os critérios de premiação estavam em fazer um concurso entre os nomes que figuravam na relação concedida pela delegacia, ter mais de vinte anos como profissional e que não ter promovido nenhum acidente. Certamente, os dois citados acima foram postulantes à premiação e reconhecidos pela delegacia pelos seus serviços bem feitos e denominados como “heróis do volante”²⁰².

Nessa mesma reportagem, Campello fez um pedido para que algumas empresas, amigas do Jornal, pudessem contribuir com a premiação do motorista ganhador. A ideia estava em premiar com uma medalha de prata ou metal. Assim, cinco dias depois, a firma Saturnia S.A, uma fábrica de acumuladores elétricos, prontificou-se em patrocinar o concurso, não só de uma medalha, mas de várias para aqueles motoristas pernambucanos que não colaboravam com a *Batalha do Recife*. Elas seriam distribuídas para aqueles “heróis do volante” amadores e profissionais.

Apesar de responsabilizar os motoristas e promover uma campanha conscientização, não é de fato correto colocar a culpa apenas nos vilões do volante. Outro protagonista desta batalha também tem responsabilidade, mesmo que em menor grau: os periódicos não se isentavam de colocar os pedestres como mal-educados e desrespeitosos em relação aos códigos de trânsito. Uma reportagem de Fernando Luís tece críticas sobre essas irresponsabilidades:

²⁰¹ *Diario de Pernambuco*, 21/11/1954, p. 28.

²⁰² *Diario de Pernambuco*, 22/08/1954, p. 6.

No entanto, outro aspecto digno de ser anotado é justamente aqueles que dependem exclusivamente de cada um de nós os pedestres: o de congestionar as calçadas diminuindo, ao mesmo tempo, números de mortes por culpa do transeunte. Dias atrás, um jornal cinematográfico francês, apresentado num dos nossos cinemas, registravam reportagem da semana, as multas a que um parisiense está sujeito no tráfego agitado daquela cidade. E vão surgindo os mesmos casos que acontecem aqui pelo Recife: o pedestre atravessa a rua, em pleno cruzamento, fora das “faixas de segurança” – mas lá é obrigado a retornar ao ponto de partida, depois de pagar a multa: ou o que salta do veículo em movimento, pelo lado na contra mão, sendo também multado, no ato, pelo policial parisiense. Isto nos deu a ideia de verificar um pouco as proibições no nosso código de trânsito, e fomos encontrar vários artigos que dificilmente são observados pelos nossos pedestres²⁰³.

O artigo progride com o exemplo do desrespeito acontecido na Rua Nova, importante endereço comercial da cidade. Ela convivia diariamente com o vai e vem das pessoas, ambulantes nas calçadas, esbarrões e aglutinações. De certo, o final do ano de 1954 deixou a impressão do quão violento estavam as ruas do Recife, ainda que isso não significasse que os números tenham tido um grande crescimento no decorrer dos anos, como já observado. Acontece que, naquele momento, os trágicos acidentes ocorridos na capital não eram mais levados como reportagens comuns nas páginas dos jornais, algumas delas no decorrer do ano de 1955 teriam o apelido da “batalha” e das vítimas que eles faziam, ganhando, assim contornos de um grande problema que devia ser resolvido.

Os jornais em 1955 andaram frequentemente mostrando os casos de acidentes. Os transtornos que pareciam não se resolverem precisariam de maior supervisão e controle nos territórios de deslocamento e tentar buscar diminuir a tensão entre motoristas e transeuntes. A imprensa recorreu a esses alertas por meio de chamadas diárias, dando a atenção pelo título de “*Batalha do Recife*” para as mudanças e os descontroles sobre a urbe. Os cronistas locais, como Aníbal Fernandes, que era observador desse recorrente problema na capital escreveu na coluna “Coisas da Cidade” um modo de tentar levantar o debate, os problemas, e apontar soluções sobre o trânsito:

O nosso amigo Renê Aubrua sempre dizia que, no Recife, se deveria fazer o que se fez na Paris, com as vítimas das ocupações nazistas: Assinalar, com inscrições, os lugares em que iam caindo os pobres

²⁰³ Diário de Pernambuco, 30/11/1954 p. 3.

pedestres, esmagados pelos motoristas. (...) Todos os dias ocorrem os mais graves acidentes, a maioria dos quais revelam a na mais absoluta impunidade. Esperamos que o Coronel Bráulio, sem pretender salvar o Brasil, salve ao menos o povo do Recife²⁰⁴.

A chegada do Coronel Bráulio Guimarães apontava mudanças em relação às violências e principalmente ao trânsito e sua mortalidade alta. Era aposta do estado, uma pessoa de pulso militar para resolver a situação. A Secretaria de Segurança promoveu o Coronel a fim de enfrentar a *batalha* e também os problemas de violência que a cidade estava passando. O nome dele agradaria as relações e ações dos delegados, a fim de achar soluções contra os crimes e infrações nas ruas. E não foi diferente na sua entrada, suas promessas foram diretas: intensificar a fiscalização e adoção de psicoteste. O *Jornal Pequeno* do mesmo modo exaltava o Coronel, que coloca uma expectativa positiva na sua gestão de que, se conseguisse diminuir a violência no trânsito, seria o candidato a ser o maior Secretário do Estado²⁰⁵:

Se o coronel Bráulio mandar submeter a uma revisão médica e técnica todos os motoristas de Pernambuco encontrará entre eles grandes números de alcoólatras menores, nécroprata só incapazes fisicamente. Se mandar inspecionar os ônibus de circulação encontrará muitos imprestáveis particularmente sem freios. O que esperar de gente e veículos nessas condições? O que está acontecendo: o tributo de sangue pago diariamente pela população. Qual o método aqui adotado pra conseguir-se a licença para dirigir? A matrícula em certas escolas onde os professores são os mesmos examinadores dos candidatos. E assim. Tudo termina bem entre eles os pedestres que se acabem. Se desmanchar essas arapucas e fizer cumprir as leis do trânsito, custe o que custar, o coronel será vencedor da batalha do Recife. Isto muito contribuiu para assinalar a sua gestão e recomenda-lo ao reconhecimento dos pernambucanos²⁰⁶.

Recebido com louvor no final de janeiro, não demorou muito para o secretário anunciar algumas medidas importantes já no mês seguinte: proibindo o escape livre e o uso do lança perfume no interior dos clubes carnavalesco no período de momo. O festejo aparece ideal para um teste de como seria sua atuação, já que esse período costumava ser um dos mais imprudentes na cidade. E essa proibição dos entorpecentes foi sempre anunciada em anos anteriores e derrubada por abaixo assinado pelos filões

²⁰⁴ *Diario de Pernambuco*, 01/02/1955, p.5.

²⁰⁵ *Jornal Pequeno*, 07/02/1955, p.1.

²⁰⁶ *Diario de Pernambuco*, 01/02/1955, p .5.

que aderem o uso exagerado de álcool e lança neste período²⁰⁷. O carnaval seria o primeiro desafio para regular os problemas de trânsito.

Se olharmos para os números de casos, houve uma leve queda, os números de fevereiro de 1955 foram de 159 acidentes, já em 1954, apontou-se 193, e uma diferença maior para o ano de 1953, que registrou 212 casos. É de se valorizar a diminuição de acidentes na cidade, entretanto, ainda é de se considerar um número baixo para melhorias e prevenções.

Os problemas com barulho no carnaval também foram fiscalizados pelos inspetores. As buzinas altas de duas gaitas incomodavam os pacientes e idosos pela cidade. A atitude tomada pelo secretário foi de restringir a “zoada” na frente dos hospitais. A colocação de inspetores nesses locais na cidade impedia e multava aqueles que cometiam a infração. Nesse sentido, essas atitudes mais fiscalizadoras dos inspetores, ao que parece, surtiu efeito. Em março de 1955, o delegado de trânsito Eudes Costa reuniu a imprensa para informar uma reforma no regulamento de trânsito, a fim de combater os problemas da *batalha* ou alguns deles. A proposta foi criar a *Semana do Silêncio*, que consistia em sete dias que contassem tanto para diminuição do barulho em frente dos hospitais, como também no cotidiano das ruas. Foi observado que as maiores truculências e a perturbação entre os motoristas estavam relacionadas ao uso inconsequente das buzinas na cidade, para medidas educativas de prevenção, para o uso das calçadas, faixas de pedestres, respeito por parte dos motoristas, pelas placas e sinalizações.

Outra medida que remetia aos transportes coletivos consistia no menor silêncio dos ônibus de segunda classe que possuíssem buzinas de duas gaitas. Eles passariam por uma revisão e ajustes que desligariam uma gaita de som, além de fazer vistorias completa na parte mecânica, regulagem nos faróis alto e baixo com o objetivo de evitar muita luminosidade aos motoristas que vinham na via inversa e na parte elétrica. Já a buzinas dos automóveis, o delegado pediu o auxílio da imprensa para informar aos proprietários a nova regulamentação.

Com o objetivo de melhor organizar o evento, a semana não ocorreu em março como previsto e foi proposto o adiamento para segunda semana de abril, com o apoio da Assembleia Legislativa, que autorizou o projeto concedendo 50 mil cruzeiros para

²⁰⁷ *Jornal Pequeno*, 08-02-1955 p. 2.

custear a “Semana do Silêncio”, assim como a polícia militar também disponibilizar 50 pessoas para fiscalizar²⁰⁸. A proposta era de duas zonas de silêncio: a primeira, no Bairro do Recife e a segunda zona nos bairros de São José e Santo Antônio. Essas zonas, no entanto, não abrangeriam o subúrbio, estavam destinadas aos moradores dos dois bairros ou para aqueles que iriam ao centro de automóvel, caminhões ou de ônibus. Portanto, a ideia de ser apenas central não só era restrito, mas também enfraquecia as fiscalizações nas zonas suburbanas, lugares esses onde ocorriam inflações sem punições com maior frequência. Outro ponto importante e contraditório da semana foi a retirada de ambulantes nas calçadas principais a fim de melhorar a circulação de pessoas. A medida foi elogiada por uma parcela da população e criticada pelos ambulantes, principalmente, pelos mais antigos vendedores na cidade, como no caso dos floristas, que saíram da Praça do Carmo e foram substituídos por um estacionamento:

Parece que, excepcionalmente, não estragaria a semana do silêncio permitir que certo espaço nas calçadas fosse ocupado pelos tabuleiros de flores. As lojas do Recife não vendem flores, portanto não há perigo de concorrência. Afinal, isso é o que se afirma: que não foi a semana do silêncio que retirou os ambulantes das calçadas, mas os lojistas e os altos comerciantes²⁰⁹.

A Semana do Silêncio, segundo a imprensa, foi satisfatória. Apenas cinco carros infringiram as determinações e outros tantos estacionaram nas faixas de pedestres, ora por descuido ou hábito. A imprensa e a delegacia de trânsito trabalharam juntas para tentar realizar e organizar a semana e anunciar as medidas, tanto para retirada dos ambulantes quanto as gaitas das buzinas. Por fim, a semana foi positiva na perspectiva do Secretário e das delegacias, fazendo criar a proposta de acontecer mensalmente na cidade, coisa que não aconteceu.

2.6 - A MORTE DOBRA A ESQUINA: ACIDENTES E COLISÕES

Na Avenida Boa Viagem, um pouco mais de meio-dia, um carro oficial com motorista não identificado, dirigindo em alta velocidade atropelou dois populares: o encanador José Oliveira, de 49 anos, e o pedreiro Mario Gomes, de 24. Ao perceber o

²⁰⁸ *Diario de Pernambuco*, 07/04/1955, p.6.

²⁰⁹ *Diario de Pernambuco*, 08/04/1955, p.4.

atropelamento, fugiu do local do acidente sentido ao centro²¹⁰. Os trabalhadores tiveram alguns hematomas e fraturas, mas ficaram bem. No entanto, viraram estatísticas como mais duas vítimas dos problemas que aconteciam diariamente e eram estampados nas páginas dos jornais, ou seja, mais vítimas da *Batalha*.

O *Jornal Pequeno*, em 7 de fevereiro de 1955, exclamava na capa de seu jornal: “A cidade sob o flagelo que se chama Batalha do Recife!”²¹¹. Dava o alerta que nesse mesmo ano os periódicos dispunham de mais espaço para reportar casos de atropelamentos e acidentes no trânsito sob novo termo que transmitia maior repercussão. Esse termo aparecia de forma menos espaçada entre os dias, mesmo que em outras edições, nesse mesmo ano, os problemas de trânsito aparecessem sem o termo. A chamada das reportagens ganhava ares de medo, algo perigoso que rondava a cidade, como se fosse algo ou alguma coisa capaz de matar. O título “Mais uma vítima da batalha do Recife” soava como uma guerra constante que os pedestres tinham que enfrentar diariamente contra os infratores soltos nas ruas por trás dos volantes.

Não dá para identificar ao certo as escolhas usadas para que um acidente tivesse essa denominação nas reportagens, mas a maioria daquelas que foi intitulada assim possuía características de atropelamentos, seguidos de mortes e abandono das vítimas pelos motoristas. As reportagens apontavam um ou mais casos espalhados pela cidade durante a edição do jornal. Muito deles, mesmo em pequenas colunas nas páginas dos fatos diversos, mostravam uma trama cheia de detalhes, com nomes, idades, profissões e ações, passando o imaginário do jornalista presente no acontecimento, como o exemplo citado no início do tópico, apontando a atenção do jornal em colocar as minúcias mesmo em assuntos que eram reportados quase que diariamente.

Dessa maneira, contribuía para um maior mapeamento dos casos, acontecimentos dos acidentes e características das vítimas. Apesar disso, fica a indagação: como obtiveram tantas informações dos locais e de histórias diferentes, envolvendo atropelamentos e coalizões, num curto período de pouco mais de um dia para serem publicadas? Uma das possibilidades seria encontrar todos esses dados nas delegacias de trânsito, acidentes e segurança. Delegacias essas, presentes nas reportagens, onde se encontrava todas as queixas levadas pelos agredidos e

²¹⁰ *Diário de Pernambuco*, 01/03/1955, p. 5.

²¹¹ *Jornal pequeno*, 07/02/1955, p. 1.

transformadas em boletins de ocorrências. Da mesma forma eles conseguiam as placas dos veículos multados e publicavam no jornal para o comparecimento nas delegacias, como já foi citado no tópico anterior.

Todavia, outra possibilidade aparece na própria coluna das histórias da *Batalha*. Percebemos que a semelhança entre as publicações estava no atendimento de socorro de todas as vítimas que recebiam os choques e traumas dos atropelamentos. Esses eram levados para o Hospital Fernandes Vieira, que, na época, era referência em tratamentos de traumas. E lá também se encontrava o investigador Severino Vicente da Silva, responsável pela permanência no hospital e que comunicava todas as ocorrências criminais ou pitorescas para as delegacias responsáveis pelos casos. Dessa forma, é inclinado a entender que seria mais ágil ir ao cerne das informações, que seria o investigador permanente no hospital, do que ir a todas as delegacias buscar informações necessárias para as reportagens serem publicadas em menos de 24 horas.

Outro ponto que precisa ser questionado são as reportagens feitas com tantos detalhes e de forma recorrente. As histórias não tinham voz direta dos atropelados, nem tão pouco dos quem atropelava já que a fuga do local da colisão era frequente. O jornalista, tanto indo ao hospital ou à delegacia, escutava das autoridades ou até mesmo dos atropelados para assim escrever a coluna que seria publicada no *Diario*. Dessa maneira, suas descrições podiam conter esquecimentos e atenção a certos pontos, de acordo com sua escrita. Assim, é preciso ficar atento aos pequenos indícios que pudessem contribuir para essa relação conflituosa entre pedestres e motoristas no espaço público, distanciando de julgamentos prévios e buscando entender e interpretar os detalhes mais escondidos nas ocorrências.

Dito isto, voltando a analisar os acidentes, recorreremos a alguns processos crimes que pudessem acrescentar algo ao que estamos analisando. Um caso interessante ocorreu no dia 23 de fevereiro de 1955, quando o motorista profissional Isaac Alves “abalroou” em um de menor nas proximidades do Parque Amorim. O motorista relatou que freou o micro-ônibus para que não ocorresse um esmagamento, mas que fugiu de imediato para não ser preso. Segundo ele, “o menor apareceu de repente empurrando

uma carroça de tração manual, sem devida preocupação, sucedendo abalroar com o veículo”²¹².

Percebe-se, então, primeiramente, as diversas temporalidades que ocupam a cidade. Apesar da inserção dos automóveis e ônibus nas ruas, podia, ainda, encontrar carroceiros praticando os mesmos serviços sem estarem imersos nas tecnologias ditas modernas, e por isso os ritmos e a velocidade são variantes no mesmo local. De acordo com a fala de Isaac, numa medida de se defender, colocava a culpa no menor pelo seu aparecimento repentino e pela sua imprudência de estar na rua com veículos de alta velocidade. Isso significa que, para ele, as ruas não são mais dos transeuntes, mesmo que seja apenas para atravessá-las ou para trabalhar no meio fio das vias, pois a velocidade seria a responsável pela sua imprudência.

A mãe do “de menor”, Dona Lídia Ferreira, era feirante e moradora de Casa Amarela, trabalhava na feira do Parque Amorim naquele dia com seu filho Edvaldo. Ela se apresentou na Delegacia de acidentes para contar sua versão, com o objetivo de que o acusado pudesse custear o tratamento de seu filho. Segundo ela, teria pedido ao seu garoto para trazer uma saca de carvão, que estava na carroça perto do abrigo quando, “soube” que Edvaldo havia sofrido um acidente por um “*veículo em excessiva velocidade*”²¹³. A testemunha e conhecido da vítima, o ambulante José Henrique Moreira, disse que presenciou de fato o acontecido. Contou que o motivo do acidente “foi falta de precaução do motorista e que a vítima não cometeu nenhuma imprudência”. O que nos faz pensar que os termos “prudência” e “velocidade” seriam palavras que deveriam andar juntas com os motoristas a partir da visão dos pedestres. Já para os motoristas, os transeuntes deveriam ter mais modos de andar nas ruas e atitudes como atenção e prudências deveriam ser usadas. A partir de outra testemunha, que também era amiga da família da vítima, percebe-se que não só o excesso de velocidade fazia parte dos modos de dirigir pela cidade, mas o uso de buzinas poderia aferir o grau de culpabilidade do motorista. O argumento do ambulante Anastácio Lima de Oliveira relatava que o motorista da lotação “não buzinou mesmo estando numa velocidade regular e não se atentou a isso numa via de bastante movimento e carros estacionados em dias de feira”.

²¹² Memórias de Justiça de Pernambuco. Série: Ações Criminais Subsérie: Crimes de trânsito. Caixa: 2040.

²¹³ Idem.

Neste exemplo, percebe que as ruas estavam repletas de regras e comportamentos que os motoristas e os pedestres deveriam respeitar. Não à toa, foi preciso a regulamentação desses territórios para evitar tragédias e péssimas condutas para os pedestres e, principalmente, para os que estavam por trás dos volantes²¹⁴. As ruas, por meio de códigos, buscavam diminuir a disputa entre os sujeitos e as máquinas e regulamentar a circulação de todos, mesmo que alguns obtivessem certos privilégios. Rolnik (1992) nos aponta como enxergar esses espaços não só dotados de configurações físicas com apenas tamanhos e medidas. Vai também muito além de uma relação funcional e de grupos sociais. O espaço dialoga com os sujeitos que o constituem como territórios, atribuídos de códigos e relações. As ruas são um desses territórios, marcadas por pessoas que vivem em constante respeito e transgressões, que precisam de algumas forças para estabelecer certo tipo de ordem:

Na discussão da política urbana, por exemplo, o que está em jogo quando se trata na estratégia de dominação ou estratégia de controle do social por parte dos projetos de intervenção no espaço, dos projetos de intervenção física, é, na verdade, uma tensão entre o movimento de singularização e de expressão territorial e um padrão de homogeneização ou de alisamento de território, de retirada desses elementos, desses códigos de significação, tornando lisos desentendidos estes territórios existenciais, que são absolutamente rugosos, cheio de marcas e de códigos específicos. Então, o que está em jogo são movimentos de singularização e de desterritorialização²¹⁵.

A partir disso, é preciso observar as estratégias de homogeneização sobre as ruas. Perceber que os motoristas burlavam os códigos e desrespeitavam os diferentes territórios, de modo que, no centro, provavelmente, eram mais comedidos, já nos subúrbios, por ter menos carros e fiscalização, aceleravam seus carros. Enquanto isso, as delegacias e os agentes políticos tentavam estrategicamente controlar as situações e os conflitos nas vias acima de códigos já existentes, como leis de trânsito ou a relação social desses espaços de territorialidades. Os veículos, outrora equipamentos modernos de vislumbre pela sua velocidade e prestígio para passeios nas ruas, tornaram-se, com o passar das décadas, máquinas de poder e morte, no qual o motorista conduzia um

²¹⁴ O primeiro Código Trânsito Brasileiro (CTB), veio em janeiro de 1941, com o decreto Lei nº 2.994, a fim de ser obedecido por todos no território nacional, sendo que os estados possam, a partir de suas necessidades, ter ações complementares e serviços administrativos destinados ao cumprimento do código.

²¹⁵ ROLNIK, Raquel. "**História Urbana: História na Cidade**". In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio, Cidade e História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX. Salvador: Faculdade de Arquitetura, 1992. p. 29.

instrumento que domina as ruas sem respeito em algumas situações com quem a cruzava.

Não só isso, os territórios se constituíam afetivos com as mudanças que a cidade passava: a entrada de novos signos, informações e maquinários, transformações e ampliações das ruas, novas casas e edificações maiores, cores e árvores, luzes pela noite. Passando pela chegada de postes, sinalizações, calçamentos, que foram lentamente alterando o costume de não mais andar em algumas ruas e de utilizar, apenas, as calçadas para circular. Novas práticas, juntando com as antigas, desembocando em algo diferente, com leituras dos códigos modernos e das tensões que provocam²¹⁶.

Percebe-se também que mesmos entres os veículos existiam embates. Conflitos entre carros e bicicletas, ônibus e automóveis e até com bondes, ainda existentes nas ruas do Recife em meados da década de 50. Um exemplo disso foi o caso ocorrido na manhã do dia 03 de junho na Zona Norte da cidade. O soldado do esquadrão da cavalaria, José Soares, da polícia militar do estado, levou até a delegacia o Padre Severino Gomes acusado de infringir a lei. Residente no palácio do Arcebispo, nos Maguinhos, o Padre pegou a Avenida Rosa e Silva com o carro-capela e bateu num menor de 12 anos que estava “morcegando” no bonde sentido inverso, em direção ao subúrbio, possivelmente para Casa Amarela, onde morava a criança²¹⁷. O padre socorreu o menino e o levou ao Hospital Fernandes Vieira, e depois compareceu na delegacia a convite do soldado citado acima. A coluna não explicava se o padre foi preso, apenas reportou que a autoridade deixou de mandar lavrar o auto de prisão em flagrante e deixou a cargo do delegado²¹⁸. Diferente de alguns casos, o padre compareceu à delegacia, e o mais importante, socorreu a vítima.

²¹⁶ SOUSA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra de. **Cartografia e Imagens da Cidade: Campina Grande – 1920-1945**. UFPE/CFCH. Recife, 2001. (Tese) p.56.

²¹⁷ Pela pouca atenção e por serem menos acelerados no quesito pedestre, as crianças aparecem como potenciais alvos dos veículos. No dia 23 de julho, foram registrados dois acidentes envolvendo menores: um, às 8 horas, na Avenida Caxangá, uma menina de 6 anos de idade. Duas horas depois, em Campo Grande, um automóvel atropelou outra menina de 5 anos, Maria do Socorro, ambos se evadiram do acidente. *Diario de Pernambuco* 23/07/1955.

Nos acidentes publicados, outras vítimas mais recorrentes eram os idosos. Final da tarde, na Rua Conde da Boa Vista, uma viúva de 96 anos teve uma contusão no crânio, além das escoriações, foi atropelada por um ciclista em velocidade, foi deixada no chão e o autor do delito fugiu da flagrância. *Diario de Pernambuco*, 19/04/1955.

²¹⁸ *Diario de Pernambuco*, 03/06/1955, p.5.

Da pesquisa realizada nos processos, percebemos que nas ultrapassagens de veículos parados acontecia um atropelamento, em geral, pelo efeito surpresa de um pedestre aparecendo ou pela velocidade e falta de cuidados dos motoristas. Uma ultrapassagem que levava o condutor a pegar a contramão também era suscetível para o acontecimento de um acidente. Alguma precaução deveria ser feita para que os motoristas seguissem na via no modo de evitar qualquer tipo de colisão. A velocidade moderada e o uso das buzinas eram elementos imprescindíveis de uma boa direção. Durante a noite, somado a essas duas precauções, as lanternas acesas eram os passos a serem respeitados quando se queria evitar qualquer tipo de problemas. A iluminação dos automóveis podia causar várias interpretações e motivos de culpabilidade dependendo do caso. Em um deles, o senhor Antônio Sergio dos Santos alugou um veículo de tração animal a pedido de seu chefe para transportar produtos farmacêuticos para uma farmácia na encruzilha. Quando retornava ao centro pela Avenida João de Barros foi “abalroadado” por um ônibus da *Auto Aviação Ribeiro*.

No testemunho de Antônio, apareceram dois elementos que justificaram sua falta de culpa no caso ocorrido: um de que ele estava “trafegando na sua mão”, e outro, que ele estava com “uma lanterna acesa nas extremidades da carroça”. As indicações desses dois pontos ajudaram a imaginar os argumentos da vítima em demonstrar que cumpria as exigências básicas para sua própria vida, pois ele estava manobrando uma carroça de tração animal, à noite, e em uma avenida movimentada. Nesse caso, percebemos que a colisão aconteceu a partir de dois equipamentos de velocidades distintas e de temporalidades diferente, mas que sobre as ruas a depender de quem estivesse manobrando, poderia ser possível coexistirem. A luz, portanto, teria função, nesse caso, de chamar a atenção de um veículo de maior vagarosidade que seguia na mão correta. Vale ressaltar que, no testemunho de Antônio, o ônibus que o atropelou “trafegava com faróis apagados”, colocando a responsabilidade no condutor.

Já o motorista Eliezer Pereira, a fim de se justificar sobre o acidente que havia cometido, explicou perante a delegacia de acidentes que, quando trafegava às 19 horas, foi surpreendido com os “faróis com luz forte” advindos de um auto de passeio, que, segundo ele, atrapalhou sua visão e que “trafegava também com o destino a cidade, que o choque foi inevitável, por que dada a distância que separava o seu veículo da citada

carroça, não lhe foi possível aplicar os freios, nem desviar o veículo”²¹⁹. Nessa versão, fica identificado que a lanternagem dos veículos se apresentava como um item de múltiplas possibilidades no quesito defesa durante um processo. Além disso, as luzes junto às buzinas, quando acionadas, indicavam que os motoristas tivessem maiores precauções nas vias, pois, nos casos em que esses dois acessórios fossem acionados de forma correta, teriam menor chances de serem declarados culpados. E a depender da testemunha, ela poderia fornecer indícios se as luzes foram acionadas ou não, o mesmo se considerava em relação às buzinas.

Pelo que foi percebido tanto nos jornais como nos processos criminais pesquisados, fugir do local ocorrido acontecia com muita frequência e as explicações para isso apareciam com vários pretextos na tentativa de diminuir a sua culpa perante o acidente. Um dos mais frequentes era “não perceber que cometeu o acidente” ou fugir de um flagrante. Em um caso ocorrido em 1955 em frente ao Cinema Cordeiro, o ônibus havia parado para a subida de um passageiro quando o aro da roda traseira saltou e atingiu o vendedor de picolé que estava na calçada. Segundo o motorista, de imediato tentou socorrer a vítima, mas mudou de ideia quando escutou: “pega o motorista” e “em face dessa ameaça abandonou a vítima e o veículo”²²⁰. O episódio destacava que provavelmente um linchamento motivado pelas testemunhas presentes pudesse acontecer com a permanência do condutor, mesmo considerando o ocorrido como acidental.

O atravessar da rua podia ser fatal para os desatentos de ambos os lados. Corria essa preocupação entre os pedestres pelas infrações e pelas queimas de sinais dos motoristas. Acidentes inesperados eram os maiores medos, já que os casos de embriaguez atingiam tanto um pedestre ou outros motoristas desprevenidos. Não só isso, mesmo estando na frente de sua casa poderia ser um risco²²¹. Esses tipos de acidentes não só aconteciam por descuido ou erro. A impunidade incentivava os motoristas a serem desrespeitosos nas ruas, que por serem dos carros, os pedestres erram subjugados. A violência no trânsito também era marcada por atritos e brigas, um caso na coluna chamava a atenção a esse tipo de conflito. Um mais emblemático

²¹⁹ Memorial de Justiça de Pernambuco. Série: Crimes, subsérie: delitos de trânsito. Caixa: 239.

²²⁰ Memorial de Justiça de Pernambuco, Série: processos crimes. Subsérie: crimes no trânsito. Caixa: 2033.

²²¹ Às 17 horas, em Nova Descoberta, o gráfico José Leopoldo se encontrava na frente de casa conversando com o vizinho, quando uma camionete com o motorista não identificado, não soube manobrar corretamente e atropelou o popular.

aconteceu às 10 horas, no Largo da Soledade, como explicou o comerciário Luiz Gonzaga Teixeira, de 26 anos, que quase foi atropelado por um Jeep que vinha em alta velocidade em frente à Fábrica do Frateli Vita:

Luiz Gonzaga, ao desviar-se do veículo, perturbou um pouco o profissional, que guiava o referido Jeep, e o mesmo soltou um palavrão, ofendendo dessa maneira a moral do citado auxiliar do comércio. Luiz Gonzaga Teixeira e o desabusado chauffeur, exasperado, parou o Jeep, levou a mão à cintura e procurou sacar da arma que conduzia, como se ali fosse um longínquo recanto em que não há lei, nem polícia nem coisa nenhuma²²².

O comerciário se refugiou dentro da fábrica e, segundo a reportagem, tudo indicava que esse motorista fosse funcionário de uma firma importante ou empregado de uma pessoa de influência. Luiz Gonzaga mais tarde se dirigiu à delegacia para prestar queixa da truculência do profissional ao volante. Esse tipo de situação apontava o temperamento exacerbado a partir da questão “velocidade *versus* disputa do espaço”. O *chauffeur* apontava o poder e a posição não só do carro acima do pedestre, como sua condição de “motorista de alguém importante”. Não só isso, as ações de ameaças como se não tivesse algum tipo de temor ou que não fosse passível de receber punições por tais atitudes. Os *chauffeurs*, desde a década de 1920, já tinham uma profissão que representava uma ameaça, um sujeito desviante que rompe as regras sem se importar com os outros. Segundo Silva (2012), a impressão que se tinha era que um *chauffeur* quase nunca era anônimo:

“Aquela mesma profissão que despertava curiosidade e admiração era do mesmo modo vista como causadora de muitos males que afligiam a vida cotidiana. O automóvel, como emblema do moderno era também causador de distúrbio, dores e transgressões. O chauffeur encarna o homem moderno”²²³.

Como já foi dito, quando motoristas cometiam infrações, principalmente atropelamentos, fugiam da flagrância como forma de não levar punições mais severas. A estratégia beneficiava os infratores e prejudicava a situação dos atropelados. E em algumas situações, ambos tentavam burlar, como aconteceu com um motorista do carro de matrícula do Rio Grande do Norte, que ao passar na Avenida Beberibe, no Arruda,

²²² *Diário de Pernambuco*, 23/07/1955, p.5.

²²³ SILVA, José Pereira. **Velo(z)cidade: o Recife nos anos vinte e os delírios das invenções modernas**. In: Os anos 1920: história de um tempo/organizadores; Natália Barros, Antônio Paulo Resende, Janilson Pereira da Silva, -Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.p. 126.

atropelou e feriu um ambulante, Severino Gomes, homem de meia idade e morador de Água Fria. O motorista pegou a vítima e se dirigiu ao Hospital Fernandes Vieira. Porém, no meio do caminho, subornou-a para que ela dissesse ter sofrido uma queda e não um atropelamento. Ao chegar ao Hospital, Severino afirmou primeiramente que se tratava de um tropeço para o investigador permanente, Inácio de Melo. Entretanto, quando foi confirmado que pelo atropelamento tinha fraturado os ossos da bacia, mudou de ideia e falou a verdade sobre o ocorrido. Dessa forma, o investigador transmitiu a ocorrência para a Delegacia de Acidente²²⁴.

Em outro caso, a impunidade aparenta vir de várias forças. No início da tarde, no Alto José do Pinho, o residente Severino Pereira foi fortemente atropelado pelo ciclista Heleno João dos Santos, também morador do bairro, a batida foi fatal. Seu Severino veio a falecer após o acidente. O ciclista foi preso em flagrante e levado à delegacia de plantão da Secretaria de Segurança Pública, porém, Heleno João dos Santos foi posto em liberdade sem ter sido ouvido e nem ter sido lavrado o auto de prisão em flagrante.

O jornal reafirmava como essas atitudes são potenciais alimentadores para a *Batalha do Recife*, e um dos exemplos de impunidade que assolava a cidade nas questões criminais era do trânsito. Entretanto, o tom de denúncia do jornal aparentava ter surtido efeito: dois dias depois, os investigadores Almiro Sá e Minervino Lopes voltaram à Zona Norte do Recife e prenderam o Heleno João, que foi conduzido à Delegacia de Acidentes, onde ali ficou detido. Outra descoberta trazida nesta reportagem está no fato de que o ciclista era motorista profissional²²⁵, o que dar a entender ser uma pessoa conhecida entre as ruas e inspetores, o que pode ter facilitado a não punição. Porém, não foi desta vez que Heleno escapou, três meses depois foi o 3º promotor público que denunciou o ciclista (e *chauffeur*) por homicídio culposo²²⁶.

Esses casos reforçam a ideia que a *Batalha do Recife* seguia ativa por várias nuances. A campanha de premiar os melhores motoristas não seguiu surtindo um efeito de melhoras. A falta de inspetores de trânsito era uma crítica recorrente na questão impunidade de trânsito na cidade, assim como a vista grossa dos inspetores sobre isso. Os noticiários pediam por maiores fiscalizações²²⁷. No dia 29 de dezembro de 1955, o

²²⁴ Diário de Pernambuco, 19/08/1955, p.5.

²²⁵ Diário de Pernambuco, 19/08/1955, p.5.

²²⁶ *Diário de Pernambuco*, 11/11/1955, p.5.

²²⁷ *Jornal Pequeno*, 30/08/1955 p.3.

Jornal Pequeno exclamava que a “*Batalha do Recife*” havia tido um considerável aumento, sem colocar números comparativos como alarmante à progressão dos casos. Ao contrário do jornal, as pesquisas apontadas no Boletim do Porto e da cidade mostraram uma leve caída de 175 casos de desastres comparados com o ano anterior. Já nos acidentes relacionados com mortes, também teve redução: se em 1954 morreram 68 pessoas, em 1955, 53 foram a óbito.

Para o jornal, a “impunidade” e a “confiança” dos motoristas eram as maiores causas para esse aumento, atribuídas à frouxidão do código de trânsito e ao péssimo serviço de sinalização na cidade. A sugestão seria a implantação de mais sinais de trânsito e de ficais em pontos estratégicos, além das responsabilidades dos pedestres em andar nas vias²²⁸. Todo o empenho no início do ano para resolver esses problemas não resultou numa diminuição satisfatória de acidentes. Entretanto, percebeu-se o esforço de fiscalizar e de se utilizar de campanhas para prevenir mais contratempos nas ruas da cidade. O Secretário cotado para uma postura mais firme na fiscalização não conseguiu, de fato, vencer a *Batalha*. O próprio delegado, Eudes Costas, anos mais tarde, falava que só “Deus comandava o trânsito do Recife”. Era uma frase que apontava não só sua desistência em busca de um trânsito melhor, mas também de uma pessoa que não mais ocupava o cargo de delegado. Eudes se candidatou a deputado em 1959 e recebeu duras críticas pela sua saída da campanha de melhorias no trânsito e educação aos pedestres. Questionado por não ter conseguido melhorar a situação nas ruas da cidade, respondeu que a carência de “material humano” foi o principal responsável do não êxito²²⁹.

Nesse sentido o Delegado tinha razão. A delegacia recebia anualmente cerca de sete milhões de cruzeiro com taxas de matrícula dos motoristas, que posteriormente eram recolhidas pelo estado. Em contra partida, a delegacia recebia de orçamento, aproximadamente, um milhão e meio de cruzeiros²³⁰. Isso afetava diretamente na compra de sinais luminosos para as ruas e, principalmente, na manutenção de agentes de trânsito na rua. Em 1956, apenas quarenta e quatro funcionários fiscalizavam cerca de dez mil veículos na cidade²³¹, números que corroboravam para o aumento de crimes impunes sobre atropelamentos e outras infrações. Dessa forma, percebemos que o Estado, mesmos sabendo das condições das delegacias e do trânsito, não aumentou os

²²⁸ *Jornal Pequeno*, 29/12/1955, p.4.

²²⁹ Diário de Pernambuco, 25/01/1959, p.21.

²³⁰ Diário de Pernambuco, 27/05/1956. p.4.

²³¹ Idem.

esforços orçamentários no intuito de “vencer a *batalha*”, uma vez que só uma fiscalização mais intensiva poderia, talvez, subtrair os incidentes nas ruas.

CAPÍTULO 3

NA ENCRUZILHADA DE INTERESSES: O POLÍTICO, O PATRÃO E O PASSAGEIRO.

O que ninguém entende na greve de ônibus, é o fato do pobre ter que andar a pé porque o prefeito não concorda com o aumento da passagem que o pobre vai pagar no fim da greve²³².

*O homenzinho apontou para o ônibus elétrico:
- Eu não disse? é um bonde porém de "galocha"²³³.*

3.1 - SIGA A ESQUERDA: À FRENTE, RECIFE

Ruas esburacadas, vias perigosas e transportes coletivos em desordem: seria preciso mudanças imediatas para tentar melhorar as condições de transitar na cidade para a aproximadamente 700 mil habitantes. Em 1955, a cidade se preparava para uma eleição, após o presidente da República Café Filho sancionar a lei que restabelecia a autonomia política no Recife, tornando assim possível a escolha de um novo prefeito pelo voto²³⁴, exigindo que o próximo a governar tivesse que “arregaçar as mangas” e suportar as críticas que chegavam por todos os lados.

Segundo Soares (1982), a disputa da prefeitura constituía, em tese, relativamente fácil para esquerda. Os motivos eram históricos, pois era formado naquele momento pelo Partido Socialista Brasileiro (PSB), com a candidatura de Pelópidas Silveira, em conjunto com o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), com o apoio do Partido Comunista (PCB)²³⁵. Denominando como *Frente do Recife*, a chapa foi majoritária nos

²³² *Diario de Pernambuco*, 10/05/ 1959. p.28.

²³³ *Diario de Pernambuco*, 15/04/1960, p.38.

²³⁴ PONTUAL, Virgínia. **Uma Cidade e Dois Prefeitos**: narrativas do Recife nas décadas de 1930 - 1950. Recife: Editora Universitária, 2001.p, 121.

²³⁵ SOARES, José Arlindo. **A frente do Recife e o governo do Arraes**: nacionalismo em crise 1955-1964. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

votos de forma ampla. José Arlindo Soares explica que as forças conservadoras constituídas pelo Partido Social Democrático (PSD) não estavam naquele momento estruturadas e nem tão pouco preparadas para uma eleição. Já a ala progressista vinha de bons números na capital desde a campanha do Governo com o próprio Pelópidas, em 1947, ano em que conseguiu no Recife entorno de 57% dos votos, mas perdendo em todo estado por menos de 25%. O mesmo caso aconteceu com a campanha de Osório Borba, em 1952, quando perdeu em todo estado para Etelvino Lins, que venceu em Olinda e em Recife com margem superior de 10% a 20% acima do concorrente vencedor²³⁶.

Dessa forma, essa tal facilidade na disputa se concretizava em dezembro de 1955, quando Pelópidas ganhou as eleições com 81,5 mil votos, mais do que o dobro dos seus concorrentes. Ainda nas explicações de Soares (1982), a vitória se deu pelo apoio popular, pois vários sindicatos de trabalhadores e associações de bairro apoiaram publicamente a candidatura do socialista e pela primeira vez envolveram-se diretamente em uma campanha política²³⁷. Uma chapa de esquerda no poder municipal poderia condicionar melhores opções para uma gestão de participação popular, além de tentar reverter problemas crônicos espalhados na cidade. Era um desafio não só para Pelópidas, mas para todo o executivo enfrentar alas conservadoras pela diminuição de privilégios e também se preocupar com a massa, olhá-la mais de perto.

Nesse contexto, a sua gestão foi marcada pela participação popular para soluções de problemas que ocorriam em diversos bairros. Já estavam contidas no programa eleitoral do prefeito ideias exportadas das associações de bairros de São Paulo, de onde teria adquirido um modelo para sua criação²³⁸. Segundo Jaccob (1990), o aparecimento das associações de bairros remete um pouco antes no Centro-sul do país, com os comitês populares organizados pelo PCB que lutavam e reivindicavam por melhorias nos transportes, creches, iluminação, água etc., e depois, com o surgimento de associações de bairros em São Paulo, se constituindo como organizações formais

²³⁶ TEIXEIRA, Flávio Weinstein. **O movimento e a linha: presença do teatro do estudante e do gráfico amador no Recife (1946-1964)**. Recife: Universitária da UFPE, 2007. p.47.

²³⁷ SOARES, p.47.

²³⁸ JACOUB, Luciana de Barros. **Movimentos sociais e crise política em Pernambuco (1955-1968)** Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1990. p.55.

denominadas Sociedades Amigos do Bairro (SAB), se espalhando por toda capital paulista²³⁹.

Através disso, Pelópidas estimulou a formação dessas associações nos bairros da cidade. Preparou um modelo de estatuto e distribuiu entre as comunidades. Era a forma que o prefeito enxergava para sua gestão, uma busca pelo diálogo mais próximo do poder executivo com o povo:

Na realidade, Pelópidas procurou encontrar canais diretos de diálogo coma população. Promovia sistematicamente audiência pública, onde se debatia os amis variados temas relacionados às problemáticas urbana e social do Recife. Mas era através das associações de bairro que as demandas urbanas tomavam corpo junto à administração municipal. Ao abrir espaço à sua atuação, apoiando suas promoções e respondendo seus pleitos, mesmo quando de forma negativa, a gestão Pelópidas não somente legitimou a ação como as fortaleceu²⁴⁰.

Dessa forma, por meio de abaixo assinados, memorandos e audiências públicas, a população buscava soluções para o acesso e qualidade dos serviços públicos. Se antes um dos importantes canais para as reivindicações seria os periódicos, por meio da coluna *Queixas e Reclamações* do Diário de Pernambuco, por exemplo, no qual já caracterizava um início de reivindicações coletivas, naquele momento, com Pelópidas, os recifenses teriam outros meios para expressar os interesses de melhorias em seus bairros. Eles ainda recorriam aos periódicos, pois os pedidos continuavam sendo publicados, porém, com menos frequência.

Assim, as obras ocorreram em várias frentes voltadas para os subúrbios da cidade. Foram realizados investimentos para as construções de canais e drenagens, principalmente na Zona Norte da cidade. A iluminação também teve prioridades, adotando o critério das ruas que tivessem maior circulação e densidade populacional, que resultou em cerca de 500 logradouros beneficiados por esse serviço. Já na habitação, decretou que permitiria mudanças e melhoras dos mocambos sem autorização dos donos do terreno e apreendeu loteamentos populares com a compra de

²³⁹ Idem.

²⁴⁰ JACOOUB, Luciana de Barros. **Movimentos sociais e crise política em Pernambuco (1955-1968)** Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1990. p. 56.

terrenos no Ibura, por exemplo, que passou a ser revendido de forma parcelada no prazo de 15 anos para a população mais carente²⁴¹.

O olhar técnico de Pelópidas colocou Recife mais solícito para mudanças estruturais nas vias, serviços públicos e códigos urbanos. O prefeito era engenheiro e já havia exercido cargos públicos e realizado trabalhos relacionados à construção civil e urbanística. As obras foram realizadas em diversos pontos da cidade. Quando se tratava de alargamento e pavimentação de ruas, pontes e pontilhões, construções de galerias e canais, percebia o quanto isso era uma contribuição direta para aceleração dos veículos, tanto individuais e coletivos, como também para melhorar as contenções de alagamentos. Segundo Pontual, no governo de Pelópidas, foram pavimentadas 57 vias, sendo 35% direcionadas ao centro²⁴².

Nos subúrbios, a Zona Norte ganhou destaque, onde 10% das vias foram beneficiadas. A principal pavimentação ocorreu com a Avenida Norte, que se iniciava na zona portuária e seguia até a Fábrica da Macaxeira. Essa importante via cruzava bairros populosos, porém, ainda continha a linha férrea Recife-Limoeiro²⁴³, que atrapalhava a circulação de veículos no local. A pavimentação contribuiu para descongestionar as outras vias e manter uma melhor ligação do subúrbio ao centro²⁴⁴. Ainda na Zona Norte, a abertura da ligação Casa Amarela-Beberibe foi outra obra importante para o Recife e principalmente para os subúrbios:

Essa estrada interbairros possibilitou não só a rápida comunicação entre vários lugares da cidade, como facilitou o acesso aos morros e córregos, aproximando o transporte coletivo das habitações da população pobre, isto é, melhorou as condições de deslocamento de mais de 20 mil habitantes. As desapropriações necessárias à realização da ligação não foram muito onerosas, tendo sido efetivada pouco mais de vinte indenizações²⁴⁵.

²⁴¹ PONTUAL, p.189 -196.

²⁴² Nove ruas na Boa Vista, seis em São José, quatro em Santo Amaro e uma em Santo Antônio.

²⁴³ Até 1930, a linha Recife/Limoeiro saía da estação Brum e era ligada tanto com a estação de Encruzilhada, seguindo dali para o norte e para a Paraíba, quanto com o porto, ao sul, e com a estação de Cinco Pontas. Por volta de 1932, os trens de passageiros não saíam mais de Brum, mas de Cinco Pontas, indo encontrar a linha Norte fora da cidade do Recife. A linha de Brum a Camaragibe foi retirada e os trens que seguiam para a Paraíba passaram a fazê-lo através de uma nova ligação entre a antiga Central de Pernambuco, que partia de Coqueiral, nesta linha, até encontrar Camaragibe. Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>

²⁴⁴ Pontual, p.184.

²⁴⁵ Idem, p.185.

O plano de vias suburbanas também aconteceu na Zona Sudoeste com a abertura da ligação Afogados-Prado. O objetivo do prefeito era melhorar o deslocamento para que, possivelmente, os moradores daquela localidade e adjacências procurassem nos centros suburbanos, a exemplo de Afogados e Casa Amarela, para fazer e realizar compras, serviços e até trabalhar. Ao que parece, o sentido de desafogar o centro e dar vivacidade e sociabilidade aos bairros periféricos faria com que os moradores se deslocassem por menor tempo e que tivessem mais alternativas para realizar seus afazeres. Além disso, contribuiria para controlar e ordenar o crescimento populacional, abrindo novos espaços para chegada de transportes coletivos e para valorização imobiliária.

Ele precisou modificar o cenário do centro para dar maior fluidez às pessoas e aos veículos. E assim fez com a Avenida Conde da Boa vista, que diferente da ligação Casa Amarela-Beberibe, custou muito para desalojar moradores na realização da ampliação e pavimentação da via, onde mais de 51% foram gastos com cinquenta e sete desapropriações realizadas²⁴⁶. O desejo era ampliar essa via desde sua rápida gestão em 1946, isso facilitaria ainda mais a chegada e o escoamento de veículos no Bairro Santo Antônio, além disso, ela ligaria com mais eficiência a Avenida Guararapes até a Praça do Derby. É importante destacar, que esses conjuntos de obras foram importantes para a cidade e muitas delas em diálogo com a população. Porém, como prefeito, também é passivo de muito de críticas tanto da população quanto dos cronistas dos jornais. Apesar de abrir vias e calçar algumas delas, problemas com buracos nas ruas apareceriam constantemente nas reclamações²⁴⁷.

Entretanto, das intervenções municipais que obtiveram maiores repercussões, foi o quesito transporte coletivo que se destacou, pois a ideia do prefeito era a implantação de um novo sistema de coletivos, para o qual seria utilizada energia elétrica na sua condução: os Trólebus. Virginia Pontual, explica que se deveu a uma conjunção de fatores que levaram a essa decisão: como a decadência dos bondes elétricos, o insatisfatório sistema de coletivos da empresa Pernambuco Autoviária e a deflagração de duas greves das empresas de ônibus, cujas reivindicações eram aumentos nas tarifas em circunstância dos seus lucros e orçamentos para melhorias nos veículos²⁴⁸.

²⁴⁶ Idem, p.183.

²⁴⁷ *Diario de Pernambuco*, 05/04/1956. p.4. 16/06/1957. p.4. 27/03/1956 p.4.

²⁴⁸ Pontual, p.198.

De certo, esses fatores foram contribuintes para a instalação desse novo serviço, pois todos eles vão ecoar na inauguração do Trólebus. No entanto, a sintetização de Pontual precisa ser aprofundada a fim de entendermos melhor como decorreu todo o processo dessa instalação e como as decisões foram tomadas pelos atores envolvidos. Assim, o objetivo desse capítulo é poder enxergar com maior detalhe o que aconteceu desde a greve de 1957 até a inauguração do ônibus elétrico em maio de 1960.

Discordando um pouco de Pontual, apesar das duas greves serem importantes para aceleração do sistema do serviço dos “elétricos”, elas foram muito mais do que reivindicações por melhores tarifas. Se a primeira greve imputou maior velocidade do prefeito em realizar o novo projeto de lei para uma nova companhia de transporte na cidade, a segunda greve parecia uma resposta reivindicatória perante a intervenção do prefeito no serviço que se queria implantar, e não só apenas como ações paralelas de aumento de tarifas, como citado por Pontual²⁴⁹. Ao que parece, os embates e tensões estão ligados a uma teia de interesses de vários lados que precisam ser investigados.

Em resumo, apesar de sua gestão ser perpassada por melhorias na cidade que atingiam, principalmente, os mais pobres, por utilizar de audiências públicas e das associações de bairros para protestar, o problema com transporte coletivo de passageiros aparecia como um dos “calos” principais. Mas, diferente das aberturas e alargamento de ruas pelos entraves que se davam entre a prefeitura no tocante a demolições de casas com algumas famílias, o serviço de transporte lidava com interesses dos empresários por melhores lucros e de uma população sofrida por circular nas ruas da cidade. Um embate como esse que o prefeito parecia estar disposto a mudar, levaria a cidade a entrar em sucessivas negociações e tensões entre o interesse público e o privado. Assim, até o ano de 1956, as soluções se deram por ameaças de greves e conversações, das quais uma greve impulsionaria o gestor municipal a pensar novas medidas como também levaria os empresários a serem mais incisivos nas suas pressões de forma mais rápida.

²⁴⁹ PONTUAL, p.199.

3.2 É PROIBIDO PARAR: 1ª LOCK-OUT

Era um dia chuvoso no Recife, o trabalhador acordava cedo, tomava banho e passava um café quente para seguir mais um dia de trabalho. A “chuva da manga”, como era conhecida, caía desde domingo na cidade. Era terça-feira, 15 de janeiro de 1957, e por esse motivo em diversos locais as ruas se encontravam alagadas e dificultosas para o tráfego. Lugares sem esgotos traziam mais problemas para aqueles que teriam que ir até o ponto de ônibus pegar seus coletivos. Somado a isso, o trabalhador se deparava com outro problema, pois na madrugada daquele mesmo dia os patrões dos transportes deflagravam uma greve reivindicando aumento nas passagens. Sem ônibus e com as ruas alagadas seria uma semana difícil, mais do que já era de costume, para o recifense:

Nos subúrbios, principalmente em Casa Amarela, Nova descoberta, Encruzilhada, Macaxeira e Dois Irmãos, onde vive grande número de operários, foram utilizados os mais diversos meios de transportes, nas primeiras horas da manhã: Veículos de tração animal – carroças e até charretes – deram uma nota de colorido e pitoresco às ruas²⁵⁰.

Possivelmente, com essa falta de transportes ditos modernos, a cidade acordava em um ritmo lento mais do que o normal. A menor circulação e fluxo de pessoas prejudicava a todos, desde o comércio até as indústrias. A cidade, como espaço de circulação, precisava de outros meios para seguir fluindo, pois ela é também um produto de negócios que visava ganhos e que não podia parar diante alguns transtornos, de modo que o trabalhador teria que estar buscando meios de se locomover, mesmo que de forma emergencial. Por esse motivo, houve por parte do município e das repartições a procura por alternativas para reverter o *lock-out*.

Assim, quando o delegado de trânsito tomou conhecimento da greve de ônibus nas primeiras horas da madrugada, tentou adotar algumas medidas a fim de amenizar os problemas nas próximas horas naquele início de *lock-out*. Primeiro, autorizou os táxis a fazerem lotações para subúrbios ao preço de dez cruzeiros por cada passageiro. Quanto aos caminhões, tiveram a liberdade de proceder como lotações, como pau de arara, ao preço de três cruzeiros. Também, os carros particulares puderam fazer serviços de autolotações no valor de dez cruzeiros para os subúrbios, similarmente como os táxis. E por último, pediu a colaboração do Departamento de Estrada e Rodagem (DER) para

²⁵⁰ *Diário de Pernambuco*, 16-01-1957, p.16.

autorizar os ônibus do interior, que se encontravam na cidade, para rodar uma hora antes de sua partida²⁵¹.

Dessa forma, houve também a tentativa de recolher os ônibus das empresas, resultando em 40 veículos apreendidos pela intervenção da polícia naquela madrugada, que foram divididos entre os diversos subúrbios, auxiliados por outras espécies de viaturas. Das 111 empresas que exploravam o transporte coletivo do Recife, apenas a São Jerônimo não aderiu ao movimento grevista. Seus veículos estavam sendo protegidos por policiais para evitar que os próprios empresários quebrassem a frota como também qualquer outra concessionária que furasse a greve. O prefeito foi pego de surpresa e tentou buscar paliativos iniciais. Entrou em contato com os comandos militares a fim de conseguir viaturas para circulação e transporte da população. Mostrava-se indignado com a decisão e estava disposto a terminar esses impasses o mais rápido possível. Pelópidas falava que:

O aumento de tarifas, solicitado pelos proprietários de ônibus, não responde a realidade da majoração imposto aos preços dos combustíveis e material utilizado pelos veículos. A prefeitura recebeu um memorial solicitando aumento de emergência e nomeou uma comissão de técnicos para estudar o problema. Acredito mesmo, que as atuais tarifas carecem de uma revisão. A questão não pode ser resolvida, toda via assim em caráter "*ultimatum*"²⁵².

A assembleia do sindicato das empresas de ônibus foi unânime na questão de parar de rodar considerando o maior argumento a morosidade do prefeito em revisar as tarifas. Segundo a nota oficial, o prefeito estava procrastinando na solução do impasse sobre os aumentos e afirmavam, também, que os custos estavam aumentando, prejudicando, portanto, seus lucros e a manutenção de seus veículos. Dessa maneira, consentiram que uma paralisação seria a melhor opção para acelerar o aumento de valores, cujas pretensões eram de acréscimo de Cr\$ 1,50 nas passagens²⁵³. Dessa nota percebesse, então, que os empresários já estavam na pressão do aumento, levando a apontar que os lucros sempre vieram à frente dos interesses da cidade.

Além disso, um dos pedidos feitos pelos empresários era a permissão de atraso no pagamento de multas e de impostos. Pediam também, menos rigor nas observações

²⁵¹ *Diario de Pernambucano*, 16-01-1957, p.12.

²⁵² *Diario de Pernambuco*, 15/01/1957, p. 16.

²⁵³ *Diario de Pernambuco*, 15/01/1957, p.16.

sobre as condições técnicas determinada pelo Código Nacional de Trânsito. Ou seja, o *lock-out* também partia da ideia de maiores flexibilidades nas leis e de suas obrigações com o estado. A prefeitura já tinha concedido um aumento de 50 centavos nos preços das passagens em setembro de 1956, advindas de estudos que apontavam que o novo reajuste traria equilíbrio nas contas das empresas. Dessa vez, no entanto, os proprietários pareciam ter menos paciência para suas reivindicações e estavam obstinados que só com a greve conseguiriam o aumento de tarifas que pudessem lhes agradar.

A prefeitura, por outro lado, ressaltava que a deflagração da greve pelos proprietários de ônibus era ilegal e demonstrava não cair no jogo das empresas. Continuava com a comissão de estudos técnicos mesmo com greve acontecendo, a fim de tomar a melhor decisão que não passasse pelas pressões do *lock-out*. O Governo priorizava o diálogo entre diferentes interessados sobre qualquer novo aumento, a fim de ser vantajoso para ambos os lados. Por isso as decisões de reajuste só seriam tomadas com a volta dos ônibus às ruas, levando, nesse sentido, a prefeitura ameaçar os empresários sobre a rigorosidade técnica de seus veículos:

“Desde já fica avisado às empresas que as permissões que têm de trafegar nas diversas linhas somente serão mantidas até meio dia de hoje. Caso perdue o Lock-out, aquelas permissões dadas a título precário serão reestruturadas”.

Apesar do *lock-out* não terminar ao meio-dia como proposto pelo prefeito, a ameaça expôs certa falta de fiscalização do município, pois, apenas nesse momento em que a cidade se encontrava, foi que as providências mais rigorosas sobre as estruturas dos veículos vieram à tona, algo como pontual a ser feito.

Dessa forma, as atenções do Poder Municipal procuravam diminuir os transtornos dos passageiros naquele momento. As medidas desse primeiro dia de greve foram colocar veículos nas ruas para propiciar a circulação da população. Conseguiram 58 viaturas do exército e auxílio dos inspetores, guardas e outros elementos civis para melhor organização em filas e tráfegos. A partir disso, durante a tarde, os problemas de transporte diminuíram significativamente. Também foi fornecida gasolina para os carros em circulação e a outros carros que se comprometeram fazer transporte gratuitamente na cidade. Já as outras empresas e lojas da cidade demonstravam-se compreensivas com a situação, tolerando os atrasos de seus funcionários, assim como colocando seus veículos

para buscá-los nos pontos de ônibus. Por fim, a *Tramways* colocava seus já castigados 11 bondes em circulação para desafogar os outros veículos que estavam rodando na cidade:

Prestaram serviço inestimável à população suburbana, ontem. Utilizados, em épocas normais, apenas pela gente humilde, os velhos carros da *Tramways*, trafegaram superlotados, conduzindo passageiros, até pendurados nos estribos. Também nos caminhões, um milímetro de espaço foi disputado, quase a muque, pelo povo²⁵⁴.

No dia seguinte, mais bondes circularam na cidade usando os antigos carros-reboques, mesmo que em péssimas condições para ajudar. Os bondes, que nos finais dos anos 40 eram vistos como lentos e ultrapassados, ganhavam créditos e fôlego dos que ainda acreditavam que seria interessante o seu retorno às ruas. A culpa pelas péssimas condições em que se encontravam recaía sobre as más gestões municipais e a própria *Tramways* pela falta de manutenção. Isso não impedia os jornalistas de rememorem os feitos do antigo transporte e até mesmo enxergá-los como a opção viável para o sistema de transporte do Recife, já que, naquele momento, os ônibus sucateados e cheios de problemas, juntamente com os interesses gananciosos dos seus donos, ganhavam desprestígio perante a população²⁵⁵.

O que se via pela manhã no Recife eram filas enormes formadas à espera de alguma condução para chegar aos trabalhos. Os usuários dos ônibus não estavam satisfeitos com aquilo, que foi bem visto numa enquete realizada pelo *Jornal do Commercio*. As críticas demonstravam ser contra as empresas, suas ideias de aumento e a ganância ilimitada. Por outro lado, sentiam-se satisfeitos com as providências das autoridades para solucionar rapidamente a situação. Seu Agripino que o diga: homem de negócios, era comerciante e, provavelmente, tinha seu trabalho no centro da cidade. Mostrava-se importunado enquanto esperava sua condução:

Estamos vivendo um círculo vicioso, como todos sabem aumentos e mais aumentos sem solucionar os problemas do povo. O prefeito e as autoridades deram uma demonstração agora, de que estão nos volantes. Claro que não penso numa solução demagógica para o caso dos ônibus. As que estamos vendo é muito justo. Aliás para franqueza, é preciso salientar que esta é a primeira grande causa quem encontra

²⁵⁴ *Diario de Pernambucano*, 16/01/1957, p.16.

²⁵⁵ *Diario de Pernambuco*, 20/12/1959, p.4.

vigilantes as autoridades constituídas. Já é tempo de conter a onda *aumentista* e a ganância limitada²⁵⁶.

O aumento nas passagens, mesmo com a justificativa das elevações dos custos de equipamentos, não agradava os usuários que, sentiam o novo reajuste cair na conta do fim do mês. Agripino, por exemplo, gastaria, no mínimo, 12 passagens de segunda a sábado, e o acréscimo de 50 centavos o levaria para um custo que não fazia com que se sentisse satisfeito em pagá-lo. Para as mulheres, parece que o problema era dobrado: além de prejudicial economicamente, também causava transtornos em pegar transportes alternativos nesses dias anormais de greve. A senhora Odília Cantinho, funcionária da Bolsa de Valores de Pernambuco, localizada no centro próximo ao Porto, declarava estar incomodada:

A mulher que trabalha foi prejudicada seriamente com a greve. Nem sempre as senhoras podem andar nos caminhões de pau de araras, mas tenho esperança de que o prefeito agirá com justiça dos interesses do povo²⁵⁷.

As subidas nas caçambas dos caminhões era um exercício difícil. As mulheres que se aventuravam em subir, quase sempre recebiam auxílio dos policiais, fazendo função de escada. A foto abaixo (figura 10), estampada no *Jornal do Commercio*, tentou representar as condições difíceis para se locomover pela cidade. Com as carrocerias lotadas, não se percebe a presença de mulheres na foto, corroborando com as afirmações de dona Odília. Um caminhão “rodando em cima do trilho de bonde” chama a atenção pela falta dos elétricos nessa situação, e andar “pendurados” nos caminhões remete, também, aos tempos de locomoção pelos bondinhos. De modo geral, a foto tentava demonstrar as dificuldades da população naquele dia.

Figura 10: Transportes de passageiros via caminhões de aluguel.

²⁵⁶ *Jornal do Commercio*, 17/01/1957, p. 3.

²⁵⁷ *Jornal do Commercio*, 17/01/1957, p. 3.



Fonte: *Jornal do Commercio*, 16/01/1957, p. 3.

Apesar dos transtornos adversos naquela semana, muitos demonstravam entender que seria por uma causa maior, que todo sofrimento seria recompensado com um não aumento, por exemplo. Apoiar as ações do prefeito de não ceder ao novo acréscimo dava condições para população suportar certas situações. Essa ideia aparece de maneira bem sucinta no comentário de uma senhora que não quis se identificar na enquete, mas que se dispôs a dar sua opinião: “É bom sofrer mais dificuldades agora, mas nunca se deve permitir o aumento”²⁵⁸. Assim, a vontade dos recifenses aparentava ser de não mais pagar um aumento nas tarifas e, dessa forma, no tabuleiro de interesses, já se apontavam as peças e se definiam os lados dessa grande paralisação.

Já os motoristas que trabalhavam nas empresas, encontravam-se em posições adversas. Se, por um lado, não concordavam com a greve realizada pelos seus patrões, por outro, também não tinham muito mais a fazer do que obedecer a decisão, já que os seus instrumentos de trabalho pertenciam a empresários obstinados em parar os serviços. Em uma conversa com o delegado NO-NE da Federação dos Condutores de Veículos Rodoviários e ex-presidente do sindicato local dos motoristas de ônibus, Anísio Rezende, afirmava:

“que os motoristas não podem manifestar contra a greve tendo em vista que o pagamento do salário não sofreu nenhuma solução de continuidade. E se o proprietário de ônibus ordenar a paralisação, dos veículos, não possui outro caminho se não acatar a tal decisão”²⁵⁹.

²⁵⁸ Idem.

²⁵⁹ *Diário de Pernambuco*, 20/12/1959, p.4.

O sindicalista também condenou a atitude de alguns motoristas de depredar os ônibus que estavam circulando nas mediações da praça de Água Fria, pois tal atitude transparecia que a classe estava no lado do patrão, algo muito contraditório e desrespeitoso com os próprios companheiros que decidiram não parar de trabalhar. Na manhã do dia 16, Anísio e Clímaco Saldanha, presidente do Sindicato dos Condutores de Veículos, estiveram em reunião com o prefeito Pelópidas a fim de sugerir um paliativo e propuseram que o prefeito acatasse um aumento de 50 centavos na passagem até a conclusão dos estudos sobre as tarifas²⁶⁰. Porém, tanto a Delegacia de Trânsito como a prefeitura viam a greve como um crime à economia popular. Além disso, a forma como a paralisação aconteceu, de surpresa, contribuiu para que não houvesse acordo. O que a prefeitura estava fazendo era colocar cada vez mais a população contra as empresas e mostrar suas atuações como um prefeito firme e, portanto, defensor dos direitos dos recifenses.

Mas essa visão se divergia dentro da Câmara, pois os vereadores tinham opiniões contra e a favor sobre o executivo. Isso dependia de quem era oposição ou não do prefeito. Alguns apontavam a culpa para a forma de negociar de Pelópidas, a exemplo do vereador Arnaldo de Assunção, que criticava o prefeito por enganar tanto os empresários pela lenta análise e despreensão da equipe técnica com os memoriais recebidos dos empresários solicitando os aumentos, como por permitir esse *lock-out* acontecer e prejudicar a população. Ao que parece, essa reação tem a ver com a fala de que o prefeito se preocupava com mais com o quesito passagem quando partia dos donos das empresas do que com as críticas da população pelos serviços dos ônibus.

Entretanto, não seria por má negociação que a câmara deixaria de apoiar o prefeito. O Presidente de Finanças da Câmara, Antônio Maury Fernandes, colocava o Executivo responsável pelo que estava acontecendo, mas não negou ajuda ou apoio para solução do problema, estava disposto a contribuir com crédito especial na compra de gasolina para os veículos municipais. Os favoráveis à prefeitura tentaram justificar as atitudes do prefeito, a exemplo do vereador Miguel Batista, que pediu que a câmara ficasse no lado de Pelópidas nesses momentos de crise. Já Antônio Correia, indagou que “o movimento somente deveria surgir quando esgotados todos os recursos pacíficos. Os

²⁶⁰ *Jornal do Commercio*, 16/01/1957, p.18.

proprietários não recorreram sequer, ao judiciário, para encaminhamento da reivindicação²⁶¹”.

No dia seguinte, o prefeito agia com maior rigidez, a sua promessa em colocar mais ônibus nas ruas foi cumprida: circulavam 57 veículos, dos quais 25 vieram do interior. Junto a eles estavam às viaturas militares e carros cedidos pela Câmara de Vereadores, que também aprovou um crédito especial de 100 mil cruzeiros destinado à compra de gasolina que abasteceria todo veículo que estivesse contribuindo com o transporte da população. Já o prefeito, liberou os funcionários das prefeituras mais cedo do que o normal, às 16h30min²⁶². Essas medidas de urgência se refletiram durante aquela quinta e melhoraram as condições para os passageiros, que se levantavam mais preparados com os transtornos no próximo dia de greve. As atitudes em caráter de urgência do prefeito tinha proposito de fazer os empresários terminarem mais rápida a greve, aparentemente. Porém, a maior resistência grevista estava partindo dos grandes proprietários, que tinham melhores condições de se manterem firmes com o Lock-out do que as pequenas empresas na perca de receita.

A relação entre o Executivo e os empresários ainda estava tensa e estes buscavam demonstrar seus interesses por meios de notas, quase sempre publicadas nos periódicos de maiores circulações, com conteúdos cada vez menos amigáveis para uma conciliação. Enquanto a prefeitura permanecia confirmando a ilegalidade do *lock-out*, ao mesmo tempo em que esclarecia as formas emergenciais de circulação para a população, os empresários culpavam o município pela pouca importância em resolver o problema em momentos anteriores, que havia culminado na paralisação. As empresas alegavam que com a tarifa de 2,50 cruzeiros não seria possível manter a frota em circulação, justificando o aumento no preço das peças, gasolina etc., e por isso estavam dispostas a sair da situação com o aumento cedido, caso contrário, ameaçavam vender seus veículos para empresas de outras cidades²⁶³.

No entanto, essa agressividade retórica numa briga de notas em jornais foi rapidamente interrompida com uma intervenção direta do Executivo nas garagens dos ônibus. Na tentativa de colocar mais coletivos nas ruas, o Secretário de Segurança, o coronel Bráulio, visitou as empresas *Progresso*, *Petrópolis* e *São Paulo* a fim de repor

²⁶¹ Idem.

²⁶² *Jornal do Commercio*, 16/01/1957, p.3.

²⁶³ *Diario de Pernambuco*, 17/01/1957, p. 16.

mais veículos nas ruas. Com homens armados e um mandando na mão, a polícia chegou às garagens sabendo que teriam resistência, entretanto, foi surpreendida de outra forma. Os empresários anteciparam a autuação com o desmonte de seus ônibus, retirando os pneus e desregulando motores e marchas, provando não só que os empresários já tinham uma estratégia organizada como também planejada com antecedência. Dessa forma, a ação da polícia foi um fracasso, apenas três ônibus foram levados para circular na cidade²⁶⁴.

Por esse motivo, foram chamados mecânicos e auxiliares da inspetoria do serviço público municipal, a fim de restabelecer condições de tráfego aos veículos desmontados. A prefeitura, por outro lado, disponibilizava refeições para aqueles que estivessem contribuindo para o fim da greve. O apoio veio também dos líderes sindicais do Recife, que escreveram um manifesto pelas ações das autoridades. Cerca de 40 assinaturas de representantes de sindicatos participaram do ato²⁶⁵. Esse apoio só reafirma o alinhamento de alguns sindicatos com o governo desde as eleições.

A “quebra de braço” terminou na quinta-feira (17), no início da noite, por meio de um entendimento e de acordos estabelecidos a partir de uma conversa do advogado dos patrões com o diretor de obras do município, no Automóvel Clube. No mesmo instante, o Delegado de Trânsito ordenou a devolução dos ônibus apreendidos, fazendo com que alguns proprietários colocassem seus veículos nas ruas imediatamente. Em nota, os proprietários alegaram que “o retorno estava em função da retomada de melhores condições para os recifenses e que o prefeito reconhecesse as razões do pedido de aumento das tarifas”. Podemos perceber, a partir desse trecho, que a nota contrastava com a realidade, pois o retorno imediato adveio pelo acordo e não como prioridade em beneficiar a população. Naquele encontro, ficou ajustado que a partir de domingo as passagens aumentariam mais 50 centavos, mesmo provisório, chegando assim a três cruzeiros a tarifa²⁶⁶. E talvez essa volta imediata no início da noite seria uma forma das próprias empresas não terem prejuízos acumulados.

Isso ganhou mais sentido quando analisamos os acontecimentos do dia. Primeiro, porque cerca de 60% da frota já estava rodando naquela tarde de quinta, significando quase 200 veículos em circulação dos 365 que diariamente realizavam o

²⁶⁴ *Diário de Pernambuco*, 17/01/1957, P. 12.

²⁶⁵ *Diário de Pernambuco*, 17/01/1957, p. 16.

²⁶⁶ *Idem*.

transporte na cidade, pós *Lock-out*, por meio das intervenções das delegacias. Segundo, a intervenção do estado era apenas colocar os veículos em circulação, o lucro ainda iria para os empresários, o pior que tinha acontecido era o enfraquecimento do movimento. Além disso, essas medidas, provavelmente, foram vistas com otimismo pela população, já que, naquele dia, compareceram em grande quantidade ao jogo do Sport, na Ilha do Retiro²⁶⁷. Isso reafirmava também o retorno imediato do restante da frota à noite, pois os torcedores careciam de mais veículos para voltar para suas casas.

Os empresários dos transportes coletivos, apesar do aumento de 50 centavos, conseguiram ter o desprestígio da maioria dos segmentos políticos do Recife: os sindicatos, os estudantes e principalmente os trabalhadores que acumularam ainda mais reclamações aos serviços prestados nos transportes. A greve também influenciou uma paralisação dos taxistas e de outras categorias de autolotação²⁶⁸, ao perceberem que o município era compreensível a qualquer tipo de aumento, baseados no que havia acontecido naquela semana. Ademais, era fomentada pelas figuras públicas a ideia sugerida pelo engenheiro Mário Nigro em 1953, quando já se percebia os problemas no sistema de transporte, que aconselhava, por meio de seu relatório, a implantação de ônibus elétricos ao sistema de transporte na cidade. Já a prefeitura, ficou com um gosto amargo de vitória, pois, mesmo que tivesse conseguido terminar a greve, o aumento provisório foi atendido e ficou evidente que toda firmeza acima dos empresários foi mais ameaça de momento do que uma ação efetiva.

3.3 O SERVIÇO DE TRANSPORTES NO RECIFE - CTU

Um dia após o término da greve, o *Diario* publicava um pedido de autorização para compra de material destinado à implantação de ônibus elétrico na cidade, que, no primeiro momento, era a aquisição dos fios *trolley*. Porém, esse pedido foi realizado no dia 16, ou seja, em meio à paralisação, o que já sinalizava o desejo de Pelópidas para

²⁶⁷ *Diario de Pernambuco*, 17/01/1957, p. 16.

²⁶⁸ Os taxis e lotações que, de certa forma, beneficiados pelo grande fluxo dos passageiros no meio da greve, planejaram um lock-out com os mesmos argumentos dos empresários dos ônibus: o aumento da gasolina, de equipamentos e acessórios. Reivindicavam a tarifa de cinco cruzeiros para esse gênero, alegando também que, por ter um número reduzido de passageiros, era impossível cobrar passagens iguais a dos ônibus, que não ofereciam as mesmas vantagens e segurança. O Sindicato dos Proprietários Autônomos foram procurar as autoridades municipais para reivindicar e entrar num acordo. Segundo a reportagem, a prefeitura estava disposta a atender ao pleito com uma contraproposta de 4 cruzeiros. Já os taxis teriam mudanças nas tarifas. *Diário de Pernambuco*, 17/01/1957, p. 16.

um transporte que não houvesse pressões de empresários, que pudesse oferecer serviço de qualidade para a população e preencher uma lacuna que os bondes deixaram com a sua decadência. No dia 1 de fevereiro de 1957, o município entrou com uma sanção para um projeto de Lei sobre garantia bancária para iniciar os trabalhos da instalação dos ônibus elétricos na cidade. Essa garantia foi uma exigência da firma *Pirrel S/A.*, empresa que forneceria a instalação de fios. As previsões eram otimistas e, segundo os cálculos, no início de 1958 a primeira linha estaria em funcionamento²⁶⁹.

Ou seja, os impactos de uma greve naquele ano apressaram burocraticamente um plano que já havia sido desenvolvido quatro anos antes pelo engenheiro Mario Nigro. Pelópidas apenas tocou um projeto já esboçado, a fim de que o novo serviço estivesse em condições de uso ainda em seu mandato. Essas aspirações advieram de um relatório pedido pelo prefeito José de Rego e realizado pelo engenheiro paulista, sendo entregue em 1954. Nele, constava a situação da cidade, o sistema de transporte e a sugestão de implantação de ônibus elétrico:

Há muitas razões diversas, pelas quais tantas comunidades tem optado pelo transporte coletivo por trólebus, decorrente das múltiplas vantagens particulares dos ônibus elétrico, com a relação a outras modalidades de transportes. Um dos fatores principais sem dúvida a boa qualidade de transporte resultante, decorrente especialmente da limpeza e ausência de produção de gases desagradáveis, o silêncio de operação e operação e aceleração e declaração rápida mais suave dos veículos. (...) A experiência definitivamente comprovado as vantagens quanto à melhora de condições de tráfego em vias congestionadas de trânsito com sua substituição dos rápidos trólebus no lugar dos bondes, sem possibilidade de manobra e de ônibus mais lerdos²⁷⁰.

As vantagens pareceram ser atraentes para um Recife de 53 que já enxergava os congestionamentos e problemas com os ônibus, um mal a ser combatido. Como foi percebido nas queixas, a qualidade do transporte público não melhorou com a chegada do ônibus. Sente-se que houve uma desorganização e a autonomia das empresas para com seus serviços diários, uma precarização tanto no atendimento dos funcionários como na falta de empenho dos empresários de solucionar os problemas. Além disso, é preciso entender como elas ofereciam seus serviços pela cidade e como isso influenciava o fluxo e a disponibilidade da população perante o sistema de transporte. E quem melhor esquematiza isso é Mario Nigro no seu relatório:

²⁶⁹ *Diario de Pernambuco*, 01/03/1957 p. 10.

²⁷⁰ Boletim técnico p. 35.

Tabela 7: Números de linhas e empresas de ônibus no Recife

Radiais	Setor	Ramais	Linhas	Nº de Ônibus	Empresas
Boa Viagem	—	Boa Viagem	80-81 e 82	8	1
		Piedade	83	2	1
		Pina	84 e 85	10	1
Tejipió	Largo da Paz	Largo da Paz	71	3	1
		Prazeres	92	10	5
	Estância	Vila de São Miguel	65	5	3
		Ibura	90	2	1
		Jardim São Paulo	74	9	3
		Estância	72	1	1
	Tejipió	Vila dos Industriários	73	12	8
		Cavaleiro	77	1	1
		Sucupira	76	18	8
		Tejipió	70	45	19
Caxangá	Madalena	Prado	54	4	1
		Madalena-Torre	50 á 53	9	
	Caxangá	San Martin	44	6	2
		Monsenhor Fabrício	42	1	1
		Iputinga	49	5	1
		Engenho do Meio	43	14	8
		Caxangá	41	1	1
		Camaragibe	45	12	3
		Estrada de Aldeia	46	1	1
		Várzea	40	13	7
Casa Amarela	Casa Forte Casa Amarela	Alto José do Pinho	21	1	1
		Casa Forte	31	5	1
		Casa Amarela	20 e 28	13	1
	Dois Irmãos	Dois Irmãos	30	3	1
	Vasco da Gama	Vasco da Gama	25	24	9
		Macaxeira	26	24	16
		Nova Descoberta	27		2
	Espinheiro	Espinheiro	24	2	1
		Tamarineira	23	4	1
	Avenida Norte	Avenida norte	15	5	4
		Água Fria	108	14	4
		Fundão	106	8	1
		Campina do	104	8	2

Beberibe	Beberibe	Barreto			
		Cajueiro	105 e 111	25	1
		Beberibe	100	42	17
		Linha do Tiro	101	4	2
		Caixa D'água	102	1	1
		Águas Compridas	103	1	1
	Campo Grande	Hipódromo	14	1	1
		Campo Grande	10 e 16	2	1
		Peixinhos	11	1	1
		Salgadinho	12	1	1
Olinda	Cabugá	Rádio Clube	120	1	1
	Paulista	Olinda 7 R.O	124	1	1
		Paulista	130	1	1
	Bairro Novo	Rio Doce	128	1	1
		Bairro Novo	121 e 129	17	2

Fonte: Boletim técnico da SVOP. Recife, Vol. XXIII, Ano XV, out-dez. /1953.

Essa tabela nos faz perceber e analisar os bairros mais bem “alimentados” pelos coletivos. A partir dela percebemos alguns dados interessantes. A primeira análise está na quantidade de empresas rodando no Recife, muitas delas apenas com um ônibus em circulação. Outras linhas apresentam números altos, a exemplo de Tejipló, que tinha serviço de 106 ônibus pertencentes a 50 empresas diferentes, abrangendo uma grande área a sudoeste da cidade. Além dessa grande área, os morros da Zona Norte apontavam uma relevante quantidade de ônibus. Em destaque também estão os 42 veículos de 17 empresas para Beberibe e os 48 ônibus que estão destinados para a Macaxeira e Vasco da Gama. Dessa forma, percebe-se uma grande população nessas áreas que necessitava de transporte para ir até o centro. Não à toa, esses bairros que possuíam uma grande quantidade de veículos circulando nas suas linhas foram escolhidas para as primeiras implantações de trólebus²⁷¹.

Já a Várzea, que em 1953 era relativamente bem servida por 13 ônibus e por 7 empresas, chegou a sofrer com a deficiência de coletivos em 1957. O motivo para isso estava relacionado à sua posição na cidade, pois, distante do centro, desestimulava as empresas a levarem seus serviços para o bairro. Contudo, parecia que não era um problema localizado especificamente. O ofício recebido pelo jornal *Diário de Pernambuco*, escrito pelo diretor Reginaldo Magno de Sá, da Inspeção de Serviços

²⁷¹ *Diário de Pernambuco*, 01/03/1957, p.10.

Públicos (ISP), argumentava através de cinco itens as circunstâncias da situação não só da Várzea, mas de todo o serviço de transporte coletivo na cidade.

Deles, em primeiro lugar, está o reconhecimento de que o Recife passava por uma crise no transporte urbano. Crise essa que desde 1952 forçava o Executivo Municipal a pensar no planejamento sobre a colocação de ônibus elétrico, culminando na elaboração do relatório do Nigro, com dito anteriormente. O ofício admite também que a relação entre a prefeitura e as empresas em circulação funcionava sem contratos, isto é, não existia meio e códigos de deveres e obrigações para rodar nas ruas. Ou seja, todas as empresas estavam como “simples permissionárias”²⁷² pelo município.

Isso explicava o porquê da Várzea, naquele momento, estivesse passando sufoco com transportes. As empresas buscavam trajetos rápidos e de maior contingência de passageiros no vislumbre de obter maiores lucros. Nesse contexto, as melhores opções eram o trajeto Torre-Madalena, Peixinhos, Casa Amarela e Pina. Nesse período, cerca de 72% das autolotações circulava naquelas quatro linhas, prejudicando as demais áreas da cidade. Essa situação levou a negociações entre a ISP e os empresários para melhor atender a população. O bairro do Pina, por exemplo, era um desejo das lotações por ser uma rota rápida e por ter boa quantidade de passageiros, sendo sempre solicitada na inspetoria a liberação da linha, que passava por uma exigência de ter lotações também para Boa Viagem por essas empresas.

A situação dos permissionários também tinha explicação. Permanecia vigente o contrato da falida empresa Pernambuco Autoviária *Ltda.* que ainda assegurava o monopólio na exploração de transportes urbanos da cidade. Isso causou espanto, pois uma empresa estava explorando o serviço de transportes e não tinha nenhum veículo para circular. Somado a isso, ainda havia irresponsabilidade da *Autoviária* sobre o contrato. Ela haveria deixado de cumprir suas funções no momento de desarranjos na cidade em virtude do seu crescimento territorial e demográfico.

Por isso, essa frágil negociação transmitia insegurança sobre as empresas de ônibus, já que as escolhas dependiam dos empresários de circular ou não na cidade. Se a

²⁷² É preciso explicar que simples permissionárias são categorias que trabalham por meio de contratos e licitação prévia para serviços públicos. Da mesma forma acontece hoje em dia com os consórcios de transportes, mas a diferença está no fato de que as permissionárias apenas respeitavam as regras impostas e não sofriam concorrências para serem selecionadas, divergindo nesse ponto das concessionárias. Só podem ser permissionárias pessoas físicas ou jurídicas.

empresa *Autoviária* faliu por *déficit* e não rodava mais, as outras, mesmo sob contratos, poderiam facilmente vender seus ônibus para outras cidades, como no caso da empresa *Autoviária Progresso*, que vendeu 17 de seus modernos ônibus para rodarem em São Paulo. Ou até mesmo, “desmontar todos os carros da noite para o dia e vendê-los para o ferro velho. Dessa forma, o município se via num beco sem saída para melhorar as condições de transporte na cidade”, como ironizou o jornalista Alves Mota. Em outras palavras, a situação dos ônibus na cidade estava mais dependente dos desejos dos seus empresários do que de contratos estabelecidos pelo poder público, que, em outra instância, demonstrou desorganização em resolver concessões para serviços públicos.

A empresa *Autoviária*, por sua vez, venceu o município no Supremo sendo beneficiada com o pagamento de uma indenização de 100 milhões de cruzeiros pelo motivo de quebra de contrato nas concessões de linhas, concedido com exclusividade por vinte anos. O problema aconteceu quando, ao ser julgada inapta para explorar o serviço, foi atendida a solicitação da ISP, que permitia que outras empresas, a título precário, explorassem os serviços de bairros que eram de sua exclusividade. Pouco depois, a empresa requereu o retorno da concessão, que, por sua vez, não foi atendida pela Inspetoria. Dessa forma, a empresa alegava que essa concorrência havia contribuído para sua falência, em 1955. Já a prefeitura, em contra partida, aguardava o julgamento de uma ação em paralelo relacionado à rescisão do contrato com essa empresa, que foi desrespeitado depois de sete anos pela falência desta. O município também entrou com uma ação regressiva acima do Estado para que ele fizesse o pagamento da indenização²⁷³.

Nessa desordem, era preciso partir da repartição pública uma solução para os transportes e certo controle nas empresas para tentar organizar a circulação e beneficiar a população recifense. A ideia desse monopólio era defendida para combater de frente os avanços das empresas nos bairros mais densos e para focar mais no serviço do que no lucro. A ideia seria entrar nos grandes bairros para custear todas as outras áreas prejudicadas e com *déficit* de transportes públicos²⁷⁴ e, dessa forma, balancear as opções de coletivos para todos os bairros.

²⁷³ *Diario de Pernambuco*, 14/05/1957, p.10.

²⁷⁴ *Diario de Pernambuco*, 09/10/1957, p.14.

Outro ponto, também, seria uma alternativa à questão da gasolina, mote recorrente dos protestos dos empresários junto do aumento das passagens. Em 1957, por exemplo, foram 25 mil barris de petróleo extraídos no Brasil, tendo o país duas refinarias públicas e mais seis privadas. Porém, essa quantidade ainda era insuficiente para consumo, tendo que importar mais 26 mil barris com o custo de 765 mil dólares com petróleo e derivados²⁷⁵. Dessa forma, a gasolina tinha bastantes variações no mercado, tanto na compra quanto na produção. O uso de eletricidade como alternativa para abastecimento dos transportes demonstrou um caminho viável e promissor para que os trólebus pudessem ser implantados na cidade. Além disso, outras capitais como Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo também optaram pelos elétricos, fazendo com que Recife, que se arrogava como a terceira maior cidade do Brasil, quisesse igualmente o novo transporte nas suas ruas.

No final do ano de 1957, o prefeito encaminhou um projeto para a criação na autarquia que controlaria os novos ônibus elétricos na cidade. No dia 20 de outubro daquele mesmo ano, foi encaminhado pela Comissão Técnica ao prefeito um anteprojeto da lei, que afirmava que a constituição de uma sociedade mista não seria adequada, pois foi comprovada que em outras cidades obteve insucesso na realização. Assim, uma autarquia de natureza pública seria a melhor organização para os novos equipamentos. A participação do capital privado poderia resultar prejuízos devido à situação tarifária, que não comportaria lucros desejados para uma empresa autônoma.

Dessa forma, o projeto inicial apenas englobaria, num primeiro momento, os trólebus²⁷⁶. Nota-se isso com as declarações do Presidente da Comissão Técnica, Murilo Coutinho, que fez o anteprojeto sobre as empresas que exploravam o serviço público e que viriam ser absorvidas pela autarquia de forma parcelada e lenta²⁷⁷. Essa observação foi o jeito de Murilo apaziguar os ânimos dos proprietários, já que o receio dessas empresas era entrar nos monopólios municipais. Levando, assim, a retrain os investimentos em seus veículos. Mas essa absorção poderia ter riscos, pois, caso uma empresa privada entrasse no negócio, seria possível que, com o passar dos anos, ela pudesse ter maior influência nas decisões da companhia, beneficiando seus interesses caso o projeto apresentasse “brechas” ou fosse desrespeitada.

²⁷⁵ *Diario de Pernambuco*, 02/06/1959, p.4.

²⁷⁶ *Diario de Pernambuco*, 09/10/1957, p.20.

²⁷⁷ *Idem*, p.14.

Note que essa fala e o anteprojeto de Coutinho negavam as vontades de ser uma empresa totalmente pública, provavelmente por pressões vindas dos empresários, assim como pelos recuos feitos pela prefeitura. Quando o projeto chegou à Câmara de Vereadores para apreciação e aprovações, percebemos que entre o período de formulação houve mudanças apresentadas por Coutinho. Se na anteproposta pensava-se numa autarquia exclusivamente pública, no novo modelo passava ser uma Sociedade de Economia Mista, que obteria verbas por via de acionistas²⁷⁸. Seriam eles pessoas jurídicas de direito público interno, como o Banco do Brasil e outras sociedades de economia mista criadas pela União, Estado ou Municípios e empresas que operavam o transporte por ônibus²⁷⁹. Não só isso, mas a nova companhia também operaria com qualquer outro tipo de veículos. Dessa forma, todos os tipos de lotações e empresas estariam sob diretrizes dessa nova companhia, e não apenas os trólebus, como pensado *a priori*.

O impasse agora estava relacionado ao financiamento. O primeiro passo foi mandar um emissário até o Presidente do Banco do Norte, Rui Barbosa, a fim de obter garantias de crédito para importação dos primeiros 65 ônibus elétricos para o novo sistema²⁸⁰. Pela lei vigorada dias mais tarde, o capital inicial da Companhia estava em torno de duzentos milhões de cruzeiros²⁸¹. Número muito alto para o Município ou o Estado arcar. E por isso o apoio do Banco do Norte seria importante para realização do sistema. A ida do emissário seria o reforço na defesa do projeto, já que um expediente havia sido enviado para o departamento técnico a fim de oficializar o crédito. O emissário, se conseguisse uma conversa com Rui Barbosa, iria:

“Demonstrar entre outras coisas, que a operação reivindicada pelo senhor Pelópidas Silveira está de acordo com os estatutos do BNB, não só pelo fato de ser do Recife, uma cidade que sofre os efeitos da seca, (não podendo, por isso ser excluída do imaginário e teórico polígono) como também pelo fato de o Banco manter uma agencia nessa capital e já ter feito investimentos de crédito em indústria de nossa área metropolitana”²⁸².

O argumento parece um tanto quanto absurdo e puramente retórico da prefeitura para capitalizar o recurso. Provavelmente, esses “efeitos da seca” poderiam colaborar

²⁷⁸ *Diario de Pernambuco*, 06/12/1957, p.20.

²⁷⁹ Lei municipal: 4.983 de 1957.

²⁸⁰ *Diario de Pernambuco*, 06/12/1957, p.3.

²⁸¹ Lei municipal: 4.983 de 1957.

²⁸² *Diario de Pernambuco*, 06/12/1957, p.3.

com os motivos que faziam as capitais crescerem mais rapidamente e sem condições de receber tais contingentes populacionais. Melhorias no transporte coletivo para atender uma maior demanda de passageiros com conforto foi o objetivo primeiro para conseguir os créditos e empréstimos. Para eles, parecia também um bom argumento para quem quisesse investir na nova companhia, pois gerava sentimentos de apoio mais amplo na sociedade para melhorar as condições do trânsito e das pessoas na cidade.

Mas nem todos estavam satisfeitos com a ideia desse projeto de lei, nem tão pouco com esses argumentos retóricos. Os empresários estavam inconformados, ameaçavam a população recifense com uma próxima greve advertindo na Câmara Municipal. A alegação estava na ideia de monopólio da companhia e no perigo posto acima dos seus patrimônios. Isso fica explícito se analisarmos uma entrevista com um dos proprietários de uma empresa de ônibus, Massilon Souto, que também era um dos líderes da classe dos patrões. Ele argumentava negativamente acerca da prefeitura e da ideia de exploração. Dos motivos de não concordar com isso estavam:

1º Todas as empresas de ônibus do Recife vivem em função de crédito que desfrutam no comércio especializado de nossa praça. A prefeitura criando a sua sociedade anônima terá esse crédito?

2º Sabe muito bem o prefeito que a edilidade recifense não está aparelhada técnica e financeiramente para explorar um serviço de transporte de envergadura do que se cogita.

3º A C.M.T.C de São Paulo deveria servir de exemplo para a nossa prefeitura. É público e notório que aquela companhia está às portas da falência. E a prefeitura de São Paulo não pode ser comparada a do Recife.

4º Querer que a prefeitura pegar para a si a responsabilidade de uma empresa de tal vulto quando outros problemas aí estão clamando por solução- Veja se o caso dos telefones- É desejar, embora de boa fé, contribuir para o agravamento do problema.

5º Além disso, qual será a posição da Pernambuco Autoviária nessa sociedade se aquela empresa ainda mantém contrato de concessão com o poder público, assegurando recentemente o seu direito por decisão do Supremo Tribunal da Justiça?

6º Não podemos negar o direito que tem a prefeitura de organizar tantas sociedades quantas queira. O que não concordamos é em fazer parte de empresa cujo maior acionista, no caso da prefeitura, que terá

51% das ações, não disponha de capital correspondente às ações pretendidas²⁸³.

O que podemos perceber dessa entrevista é o receio dos empresários em perder seus privilégios pelos créditos vindos da prefeitura. O argumento era de que não se fazia tanto apelo da sociedade em criticar a companhia, por isso alguns pontos questionavam tanto a gestão quanto a cidade na condição de ter esse serviço público. Para os empresários, a companhia não daria certo e provocaria mais prejuízo do que sucesso. O apelo a partir dos motivos abordados acima era um pedido de avaliação dessa sociedade mista. Ao que parece, a preocupação dos empresários de ônibus estava mais centrada na parte do controle do Estado:

O Estado sempre tem sido péssimo administrador. Todos os serviços públicos são deficitários. No momento além de estarmos defendendo a nossa economia de muitos anos de trabalho, a nossa propriedade, pensamos também no que será esta cidade servida por uma empresa de ônibus dirigida pela prefeitura. Pode ser que na gestão Pelópidas Silveira não haja eleitoralíssimo na empresa, mas quem poderá garantir por seus sucessores? Caso a mensagem do prefeito seja aprovada nos termos em que está redigida, iremos à greve total, pois estaremos defendendo a nossa propriedade estaremos em plena posse de um direito constitucional²⁸⁴.

A estratégia dos empresários era mostrar que essa companhia possuía um tom duvidoso de acerto, principalmente para a Câmara de Vereadores, mas também para a população, pois o uso de periódicos para uma entrevista pressupõe um alcance geral para suas argumentações. Apontar os erros e a péssima gestão do Estado sobre o serviço público, somado ao *Lock-out* seria motivo dos recifenses, de alguma forma, ficarem contrários à criação da companhia. Isso só seria possível, porque o exemplo do bonde elétrico havia acontecido recentemente na cidade. Fora isso, a estratégia seria colocar mais argumentos na oposição da Câmara, levando os patrões a convencer que a CTU pudesse se tornar um curral eleitoral, já que abririam mais postos de trabalho público e, provavelmente, os escolhidos seriam próximos à gestão de Pelópidas. Isso fazia sentido, pois, de certo, as indicações do prefeito se encontravam numa lista extensa de apoiadores. De certo, se o caso passasse, o projeto de lei, ele teria que enfrentar os empresários e uma nova greve, somados com os péssimos serviços dos

²⁸³ *Diario de Pernambuco*, 14/12/1957. p.1.

²⁸⁴ *Diario de Pernambuco*, 14/12/1957. p.16.

ônibus elétricos. Caso seus planos dessem errado, provavelmente, iria desgastar a sua imagem perante a população.

Contudo, a aprovação foi realizada, mesmo percebendo que as pressões dos empresários de certo modo surtiram efeito, pois não foi fácil a aprovação na Câmara. A primeira conversa faz-se sem tantas discussões. Na segunda, faltou *quorum* para a tramitação, de modo que apenas 11 vereadores compareceram na sessão²⁸⁵. Apenas na última conversa o projeto foi aprovado. Assim, a Lei de número 4.983 entrou em vigor no dia 26/12/1957 a fim de constituir uma Sociedade de Economia Mista, sob a denominação Companhia de Transportes Urbanos, de sigla e maior uso midiático CTU:

Art. 3- A Companhia efetivará o seu objetivo mediante:

- a) A operação direta do transporte por qualquer tipo de veículo;
- b) O enquadramento à sua responsabilidade do transporte operado por empresas privadas no Município do Recife;
- c) O exercício de quaisquer outras atividades relacionadas com o transporte no âmbito de suas atribuições.

Ao analisarmos esse artigo, percebemos que a lei era polêmica e levantava suspeitas acerca das liberdades dos empresários de coletivos. Por um lado, estavam as maiores empresas que tendiam a enxergar a companhia como um controle sobre suas atividades e linhas, por outro, as menores, que ficaram receosas de não ter condições de continuar explorando o serviço pelos seus equipamentos mais precários. Nesse sentido, o ano de 1957 terminou em clima de tensão já que, com a CTU aprovada, os interesses estavam repartidos.

Enquanto os recifenses apenas almejavam melhores condições de transporte tanto na quantidade quanto na qualidade dos veículos, as empresas estavam incomodadas pelo crescimento do monopólio municipal, que crescia à medida que a prefeitura tentava tirar do papel a chegada dos ônibus elétricos, que estavam previstos para inaugurar em 1958.

Já em fevereiro do ano seguinte, quando a companhia ainda estava passando pela fase de planejamento, a Pernambuco Autoviária cogitava impetrar um mandado de segurança acima do CTU. O argumento ainda seria o de cumprimento do contrato que colocava sua exclusividade nos serviços por pelo menos mais 16 anos na cidade. A

²⁸⁵ *Diario de Pernambuco*, 17/12/1957, p. 3.

empresa já considerada falida ganhou na justiça no início de 1957 o direito do pagamento de 100 milhões por danos e perdas pela quebra de contrato. Entretanto, ainda estava em aberto se o pagamento seria pelo governo Município ou pelo Estado²⁸⁶.

Todavia, a empresa não negava uma conciliação sob o argumento de não atrapalhar o progresso da cidade. A proposta seria a entrada na associação, com participação majoritária nas ações (51% da companhia), mais absolvição de uma dívida de aposentadoria e pensão dos trabalhadores. De certo, esse imbróglio judicial também atrapalhava a decisão do Banco do Norte na aprovação de créditos para a compra da frota americana de 65 trólebus. O mandado de segurança travou todo o andamento das instalações e adiou sua inauguração, ficando claras, portanto, as intenções das empresas privadas na cidade, falidas ou em serviço: elas não estavam dispostas a perder nada, mesmo que isso prejudicasse a população²⁸⁷.

Além disso, Pelópidas sofria igualmente por pressões populares. Com o estímulo das associações de bairros, não faltava pedidos via abaixo assinados para melhoramento nos transportes. O que para população era a forma institucional de protestar, para o prefeito em alguns casos era dor de cabeça. Em Boa Viagem, por exemplo, sugeriram a mudança do itinerário, inclusive do ponto de partida, além do aumento de lotações, uma linha de micro-ônibus e uma parada próximo ao aeroporto. Entretanto, esses pedidos não foram realizados. A falta de veículos levou o prefeito a tomar medidas, como transferir ônibus de um bairro para suprir outro, que não era a melhor opção para a situação²⁸⁸. Como nos lembra Jaccob (1990): “em muitos momento as associações optaram pelo trabalho comunitário, sob forma de mutirão, para solucionar com rapidez o problema”²⁸⁹, porém, não era o caso dos sistemas de transporte, pois esse tipo de serviço apenas o prefeito poderia organizar e não estava sendo feito porque atingiria outro bairro com a transferência dos ônibus, causando, assim, um mal estar entre as associações com o prefeito.

Nesse sentido, a prefeitura focava seus esforços para inauguração de sua companhia como melhor meio de contemplar os interesses da população. A previsão de inauguração estava para agosto daquele ano, mas todo projeto deveria ser lento e

²⁸⁶ Diário de Pernambuco, 07/02/1958, p. 3.

²⁸⁷ Idem.

²⁸⁸ Diário de Pernambuco, 21/12/1958, p4.

²⁸⁹ JACCOUB, Luciana de Barros. **Movimentos sociais e crise política em Pernambuco (1955-1968)** Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1990. p. 57.

progressivo pela falta de recurso imediato. Nesse primeiro momento, já havia capital suficiente para comprar os 65 primeiros ônibus da empresa americana *Marmom Herrigton*, cerca de 31 milhões de cruzeiros, dinheiro adquirido através do Banco Nacional de Pernambuco e do sistema de apólice municipal. Outros 50 milhões estavam em processo de avaliação por mais quatro bancos²⁹⁰.

Enquanto isso, teria, ainda, que negociar novos aumentos com as empresas na cidade. Em abril, o clima já estava exaltado, porque um memorial foi feito pelos empresários em que se pedia um aumento de um cruzeiro no preço das passagens, e eles mesmos não estavam otimistas que seus desejos seriam realizados com rapidez, porém, mesmo assim, os patrões não estavam interessados em realizar um novo *lock-out*²⁹¹. Talvez não naquele momento.

3.4 NA CONTRA MÃO: 2º LOCK-OUT

Era esperado e já avisado que os empresários não aceitariam de forma tranquila essa companhia, visto que a eminência do *lock-out* dependia de uma reunião entre todos os donos de empresas de ônibus para formar um tipo de resistência, contudo, era incerto quando isso pudesse acontecer, apenas sabia-se que seria logo. No dia 7 de maio de 1959, após a assembleia geral dos permissionários, nas primeiras horas do dia, as empresas de ônibus deflagraram uma nova paralisação de seus coletivos no centro do Recife. O maior argumento estava no interesse do aumento das passagens de 50 cruzeiros a mais.

No final da tarde, em frente à empresa *Borborema*, o líder grevista e proprietário da empresa, Schwanbach, falava no microfone das emissoras associadas conclamando os recifenses a prestigiar os empresários para o que ele considerava uma justa reivindicação. Com severas críticas a Pelópidas, falou que “a prefeitura não resolvia a situação dos transportes coletivos na cidade e que pretendia entravar o progresso das empresas, as quais, no seu entender, exigia apenas o necessário à sua sobrevivência

²⁹⁰ *Diario de Pernambuco*, 02/04/1959, p.20.

²⁹¹ *Diario de Pernambuco*, 11/04/1959, p.3.

comercial". Não só isso, em sua convocação culpou a política financeira do Governo Federal pelo o aumento nos preços e pela condição de vida dos brasileiros²⁹².

Partindo desse discurso, estava evidente que esse segundo *lock-out* buscava ter apoio da população por meio de críticas à prefeitura. Para eles, o progresso das empresas também era o progresso para melhores serviços, e atrelado a isso reivindicavam o aumento de combustível, um dos itens que elevava o preço no país. Entretanto, o povo ali presente parecia manifestar-se a favor de colocar os veículos nas ruas, demonstrando que não estava disposto a acreditar que o aumento fosse benéfico para ele. Desse modo, os soldados da Polícia Militar e os Inspetores de Trânsito que acompanhavam toda a movimentação ordenaram o arrombamento do portão da garagem na intenção de colocar os ônibus em circulação, tal qual ocorreu na primeira greve, ao encontrar, inclusive, resistência por parte de Schwambach, mas que, devido à força policial, foi obrigado a retirar seus veículos, atribuindo aos comunistas às providências da Secretaria de Segurança²⁹³.

As outras empresas estavam apreensivas pelo fato de que o mesmo caso acontecido com a Borborema pudesse chegar às suas garagens também. Estava previsto, à pedido do prefeito, que 10 empresas deveriam ser "visitadas" para colocar os ônibus em circulação. Cinco horas após a intervenção na empresa Borborema, outra comissão designada pela prefeitura foi até a garagem da empresa *Petrópolis*, na avenida João de Barros, para fazer o mesmo procedimento de colocar os veículos para circular. Acompanhada de muitas viaturas da Polícia Militar, além de um guindaste, a Comissão teve uma surpresa após abrir os portões da garagem: os ônibus estavam impossibilitados de serem retirados porque, novamente, os pneus haviam sido subtraídos.

É de se considerar que nem todas as empresas foram a favor do *lock-out*. Ao que parece, mesmo antes da assembleia já estava decidida a paralisação, visto que alguns empresários, por medo de ressalvas, principalmente da população enfurecida com a situação, pudesse não só destruir os patrimônios das garagens, como também os ônibus que estivessem rodando e furando o *lock-out*. Caso de destruição de ônibus já tinha acontecido no Recife em 1954. Naquela época, os estudantes incendiaram os ônibus da Pernambuco Autoviária e de outras empresas pelo fato delas não abaterem 50% das

²⁹² *Jornal do Commercio*, 08/05/1959 p. 3.

²⁹³ *Diário de Pernambuco*, 08/05/1959 p. 3.

passagens para classe estudantil²⁹⁴. Por esse temor, um ofício foi entregue ao Secretário de Segurança uma hora antes da assembleia terminar, o empresário de ônibus Sindulfo de Holanda pedia segurança de 50 viaturas para poder circular mais tranquilo no início da manhã daquele dia 07 de maio²⁹⁵.

Percebe-se, aqui, que a população nesses momentos de greve também é agente atuante e até uma “classe perigosa” a ser temida. De certo modo, não era apenas pelas queixas que chegamos a essa conclusão, mas também nas pressões conjuntas e até nas ações de “vandalismo”, que eram resistências cotidianas que poderiam ser extravasadas a partir de um “quebra-quebra”. O ônibus, assim como o foi o bonde, simbolizava as condições difíceis diárias daquela população. Nesse sentido, desde a década de 50 em que os recifenses, de uma forma mais ampla, passaram participar politicamente na cidade, também foram responsáveis por serem mais atuante em relação aos poderes públicos em decidir seus interesses, partindo às vezes, eles próprios para isso.

Desse modo, ao nascer do sol, a prefeitura buscava alternativas paliativas para solucionar a escassez de conduções na cidade como também proteger os patrimônios daqueles que não participariam da greve. Alguns caminhões começaram a cobrar cinco cruzeiros para levar a população, ao contrário do anunciado pelo prefeito, que proibia qualquer situação de exploração, os preços, portanto, teriam que ser tabelado no valor de quatro cruzeiros²⁹⁶. Enquanto o Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros de Pernambuco prestava apoio às autoridades e colaborava com a chegada de uma frota vinda do interior de auto-ônibus²⁹⁷, às 12 horas, segundo o prefeito, 300 veículos estavam servindo diversos subúrbios da cidade e o número poderia aumentar com a intervenção em algumas empresas paralisadas, mas não foi o suficiente. A foto abaixo (figura 11), que ilustrava o *Jornal do Commercio*, representa a espera da população. Uma grande fila estava formada em uma das paradas de ônibus na Avenida 10 de Novembro no meio da tarde. Percebe-se uma grande quantidade de pessoas e certa desorganização. Pelas vestes aparentam serem pessoas humildes, cujo ônibus era a única opção para voltar para casa. Segundo consta no jornal, as filas apenas se diluíram

²⁹⁴ *Diario de Pernambuco*, 9/11/1954, p. 16.

²⁹⁵ *Diario de Pernambuco*, 07/05/1959, p. 7.

²⁹⁶ *Jornal do Commercio*, 08/05/1959, p. 15.

²⁹⁷ Em meios de uma greve municipal de transportes, houve uma articulação de Lock-out por parte das empresas que fazem trajetos para o interior. Mas a tentativa não se consumou, já que optaram por uma campanha pacífica de manifestação pela baixa dos preços de pneu, combustível e acessório e também serem contrário aos companheiros da capital. *Diario de Pernambuco* 07 e 10 /05/1959, p. 7 e p. 9.

às 19 horas da noite. Aparentemente, os veículos não foram suficientes para diminuir os atrasos.

Figura 11: Fila de ônibus na Avenida 10 de novembro.



Foto - *Jornal do Commercio*, 09/05/1959. p.15.

Enquanto isso, Pelópidas não tentava negociar qualquer tipo de pedido. Sua postura foi determinar o fim da greve até o meio dia, para, assim, pensar em medidas que pudessem atender as reivindicações dos empresários. Para cobrir as despesas da greve, o prefeito abriu crédito de um milhão de cruzeiros que seria aplicado no abastecimento e pagamento do pessoal. E, tal como na outra greve, os veículos da prefeitura também foram colocados em circulação para transporte da população e alguns apoios foram necessários para facilitar a circulação de alternativos. O Sindicato do Motorista, contra o *lock-out*, estava disposto a rodar em outros veículos e foi atendido pelo prefeito. As empresas não cederam suas oficinas e os técnicos de garagem, então, motoristas e cobradores reiniciaram suas atividades normais pela cidade por meio dos veículos requisitados pela municipalidade e dos ônibus recolhidos²⁹⁸.

Não só os trabalhadores das áreas prestaram apoio ao Município, o Sindicato dos Bancários, funcionários públicos e trabalhadores do açúcar prestaram apoio à administração municipal via uma nota em conjunto. Estudantes, operários, políticos e a grande massa, promoveram no dia 8 uma concentração popular em frente à prefeitura a fim de prestigiar as ações de Pelópidas acima das empresas. É importante destacar que mesmo com todos esses esforços do prefeito, a população tinha duras críticas pela não resolução desse quesito. Esse apoio, mesmo de algumas classes organizadas ou de

²⁹⁸ *Jornal do Comércio*, 08/05/1959, p. 15.

peças avulsas, parecia ser apenas emergencial nos dias de paralizações, quando a melhor solução era aperfeiçoar o sistema de transporte público.

Também por meio de nota, na tentativa de atrair a população para o seu lado, a Associação dos Proprietários criticava veemente os atentados à propriedade privada feita pelos policiais de trânsito a fim de retirar os veículos das garagens naquele mesmo dia, garantindo uma ação judicial sobre o caso e repudiando as atitudes da prefeitura: “O patrimônio de terceiro, vem vias de ser dilapidado pelo poder público, como nos regimes totalitários, será reivindicado por esta Associação, pois que ainda nem tudo estava podre no reino da Dinamarca”²⁹⁹.

Além da crítica acima à “invasão”, o aumento da passagem era o grande mote reivindicatório dos empresários, que estava diretamente ligado à manutenção da frota e ao equilíbrio orçamentário. Entretanto, a alegação de prejuízo e renovação parecia não fazer muito sentido. Segundo o prefeito, algumas empresas teriam renovado as lotações, como o exemplo da *Borborema*, que, quatro anos atrás, teria começado os serviços com apenas um veículo e até o momento da greve estaria com uma frota de 24 veículos, com valores até dois milhões de cruzeiros³⁰⁰. Essa declaração de Pelópidas fortaleceu a ideia que o maior fator da greve estava mais preocupado com as condições da nova companhia (sua participação nos lucros, assim como na organização e controle do transporte e linhas) e também com a ampliação de lucros, pois, tratando o município por totalitário, essas acusações ficam explícitas já nas falas das empresas quando teciam críticas sobre CTU e seu poder nas empresas. Além de ser uma alusão a regimes comunistas, cujos negócios privados nem mesmo existiam, levavam a crer que uma gestão denominada socialista fosse pelo mesmo caminho. Entretanto, na prática era diferente, viu-se um Pelópidas mais negociador do que autoritário nos *lock-out*.

O prefeito reconhecia que os valores dos pneus e alguns equipamentos tivessem aumentado, mas o chefe do Executivo estava inclinado a fazer uma detalhada observação nos orçamentos das empresas, a rever os custos das peças e da gasolina, como também ver se os empregadores estavam cumprindo com o aumento salarial dos cobradores e motoristas, para assim analisar os custos de operação e reajustar os valores das passagens³⁰¹. Outra medida foi enviar um telegrama ao Presidente Juscelino

²⁹⁹ *Diário de Pernambuco*, 08/05/1959, p. 16.

³⁰⁰ *Idem*.

³⁰¹ *Idem*.

Kubitschek, solicitando uma revisão imediata na atual política financeira que pudesse permitir um rebaixamento dos preços da gasolina e outros equipamentos. Dessa forma, Pelópidas parecia se preocupar também com as empresas e suas receitas, uma vez que suas intenções pareciam levá-lo ao desejo de beneficiar a todos.

Porém, essas medidas de reajustes só seriam resolvidas quando a greve terminasse. Até o governador em conversa com os donos e empresários das maiores empresas sugeriu esta como a melhor opção. O município estava disposto a usar qualquer recurso para terminar o quanto antes essa paralisação. Não à toa, o Executivo municipal dirigiu um ofício à Secretaria de Segurança Estadual para a instauração de um inquérito policial nas empresas sobre o julgo da Lei 1.802, com base no artigo 13, que define crimes contra o Estado contra aqueles que instigavam, dirigiam ou ajudavam na paralisação de serviços públicos nas cidades³⁰². Na Câmara Municipal, o vereador Roberval Lins preparou um projeto de lei que nenhuma pessoa, física ou jurídica, pudesse paralisar serviços de transportes, com multa diária de 50 mil cruzeiros por carros parados, em exceção, podendo justificar, caso fosse necessário, os veículos danificados que estivessem parados nas garagens³⁰³.

Numa outra perspectiva, a lei poderia ser usada de várias formas no tocante à interpretação. Se naquela semana denunciava os empresários, ela poderia também ser perigosa para a população que pudesse por contra própria “fazer justiça” sobre as péssimas qualidades de transporte na cidade. Se os recifenses apoiavam, naquele momento o prefeito, o criticavam em outros dias, do mesmo modo que continuariam a protestar no que dizia respeito às empresas de ônibus. Numa tentativa de “quebra-quebra”, a polícia poderia proteger o patrimônio dos empresários e usar essa lei acima da população, por exemplo.

Schawambach, proprietário da *Borborema*, recorreu à justiça contra o Decreto Municipal de Intervenção naquela semana. O plano seguia de não ceder ao Executivo e continuar a paralisação sem que tivesse desmanche dos seus próprios veículos. A resistência partida dos empresários ganhava adesão também das empresas que faziam tráfegos interestaduais, pois as exigências eram as mesmas: mudanças nas tarifas pelo

³⁰² A pena sobre o empresário Massilon Souto poderia ser maior. Com a retirada das rodas dos seus veículos dentro da sua garagem Petrópolis para impedir a circulação dos ônibus. Enquadrado nos artigos 262 e 239 do Código Penal. O mesmo poderia acontecer com o dono da *Borborema* por crime contra administração, desacato e ameaças. *Diário de Pernambuco*, 09/05/1959, p.3.

³⁰³ *Diário de Pernambuco*, 10/05/1959, p3.

aumento dos custos para manutenção e rodagem. No entanto, seria uma paralisação de alerta, de acordo com uma carta enviada para o Departamento de Estrada e Rodagem (DER), que explicava a cooperação aos companheiros municipais e proclamando a parada à zero hora do dia 11, voltando a rodar à zero hora do dia 12³⁰⁴.

Na segunda-feira, através de mediações do Governador Cid Sampaio, o Secretário de Segurança e o advogado representante das grandes empresas tentaram um acordo para o problema. Somente às 18 horas da terça-feira o fim do *lock-out* foi declarado. O primeiro ponto acordado foi cessar os inquéritos instalados tanto pelo prefeito, sobre um Mandando de Segurança Pública para cassar a permissão das empresas *Petrópolis* e *Borborema* pela exploração das linhas, como pela parte dos empresários de retirarem as denúncias sobre a intervenção municipal nas suas garagens. O segundo ponto foi o comprometimento de Pelópidas em reiniciar os estudos sobre o aumento de tarifas, prometendo ampliar a comissão para acelerar os resultados, mas que de imediato não seria possível o reajuste.

A mudança de valor só ocorreu em setembro daquele ano com o acréscimo de 50 centavos, diferente do um cruzeiro pedido pelas empresas. Assim, no decorrer daqueles últimos meses, houve ainda pequenas ameaças para andamentos de negociações para aumento de passagens, mas que não foi levado para um novo *lock-out*. Dessa forma, a vigência de aumento de três para quatro cruzeiros apenas ocorreu no dia 1 de 1959³⁰⁵. Em certa medida, representou uma pequena vitória para a classe trabalhadora que não viu o aumento ocorrer depois desses transtornos nas ruas.

Como na primeira greve, o prefeito foi elogiado pelas suas ações assim também como a sua equipe; e a Polícia Militar, pelas suas intervenções e principalmente por resolver os problemas de logística. Dessa forma, também endossou seus objetivos de implantar o mais rápido possível os ônibus elétricos na cidade e conseguir mais controle e organização do sistema de transporte coletivo da cidade. O primeiro passo das medidas pós-greves seria achar uma solução para as pendências judiciais com a Pernambuco Autoviária. A seguir, os impasses com os então proprietários estabelecia contratos de cinco anos com as empresas com direito a renovação, contratos esses mais

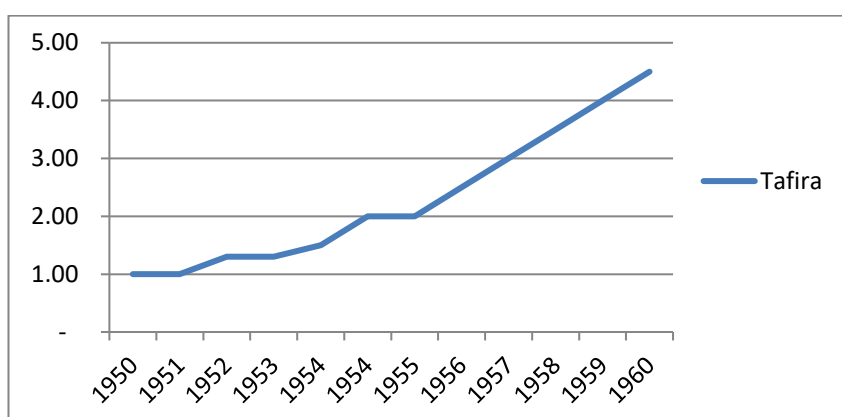
³⁰⁴ Idem.

³⁰⁵ *Diário de Pernambuco*, 19/12/1958, p. 3.

exigentes, que pudessem cumprir melhor as condições de veículos, levando, assim, a desaparecer pequenas empresas de muita precariedade³⁰⁶.

Isso deve ser interpretado como uma conquista da população, pois uma pressão por melhores veículos trazia boas condições de se locomover e de fiscalizar a qualidade dos serviços. Porém, é preciso analisar a questão dos preços da tarifa no decorrer do período estudado, pois, apesar da articulação do município acima das greves, nas duas situações foram concedidos os aumentos pedidos pelos empresários. Assim, de acordo com a tabela abaixo sobre os aumentos nas passagens durante os anos 50, percebem-se as seguintes questões:

Tabela 8: Gráfico do aumento das tarifas dos ônibus no Recife



Fonte: *Diário Oficial, Folha da Manhã, Jornal do Commercio e Diário de Pernambuco*.

Em um primeiro momento, os aumentos sempre ocorreram de forma anual³⁰⁷. Todavia, mesmo com as greves recebendo intervenções negativas da classe dos trabalhadores, estudantes, políticos, militares e a população em geral, as reivindicações dos empresários foram concedidas e os aumentos ocorreram de forma progressiva, independente de ser a *Autoviária* ou qualquer outra empresa. Entretanto, é de se considerar que os aumentos foram negociados com o Poder Executivo para não se tornarem exagerados, ou seja, quando se pedia um cruzeiro no aumento nas tarifas, eram concedidos apenas 50 centavos³⁰⁸. Mesmo que esses aumentos não fossem cedidos de

³⁰⁶ *Diário de Pernambuco*, 03/01/1959, p11.

³⁰⁷ Com exceção de dois aumentos em 1954, um em fevereiro outro em agosto.

³⁰⁸ Os aumentos de números “redondos”, como 50 centavos, eram importantes para questão de troca. A falta de moedas em circulação fazia outro problema na questão dos sistemas de transportes, provocava atritos entre passageiros e cobradores e reclamações de ambos os lados. Uma das soluções pensadas, por exemplo, em 1956, seria a volta dos passes bastante usada nos tempos da *Pernambuco Autoviária*, onde contribuía nas passagens, contudo, poderia causar descontrol no momento em que várias empresas

forma imediata nas greves ou em outros momentos, a adição tarifária acompanhou toda a década de 50, tornando, assim, todo esse embate não tão vantajoso para a população, e sendo passível de se questionar até que ponto esse governo de pensamento progressista foi realmente fiel à defesa dos interesses da população pobre do Recife no quesito transporte.

Apesar de toda a articulação do prefeito Pelópidas e seus embates com os empresários, e mesmo com o apoio da maioria da população, o aumento também passava por conversas com os civis para que fosse acordado um novo reajuste, discutido, principalmente, com os trabalhadores organizados em seus sindicatos, que viam como onerosos aos seus salários as novas passagens. O próprio Murilo Coutinho, em algumas situações, se reportava aos dirigentes classistas para explicar os aumentos nas tarifas, que via com receio a negativa dos trabalhadores se transformarem em reivindicações, depredações e atritos, como o exemplo do aumento pedido em 1958, que foi rejeitado por um grupo de sindicatos que avaliavam ser ruim aos seus bolsos o aumento proposto³⁰⁹; o aumento, porém, foi inevitável.

Pode-se entender que as atuações do Estado sobre o privado não conseguiram conter os aumentos reivindicados, pois aquele sempre foi solícito para os reajustes, limitando-se a negociar as melhores opções. Seu prestígio acima da greve estava mais na velocidade para resolução dos acordos, do que se manter firmes acima dos aumentos. Pelópidas estava mais preocupado na ida e vinda da população, mostrando-se implacável na busca de soluções, mas, por sua vez, não via outra maneira que ceder, de forma controlada e técnica, os aumentos de passagens.

Terminava seu mandato com mais prestígio e experiência de até candidatar-se a um pleito no Governo Estadual. Abriam-se boas portas para outro “socialista” disputar uma vaga de prefeito e foi isso que aconteceu. Miguel Arraes ganharia e levaria consigo algumas propostas do seu antecessor. No plano de propostas, Arraes demonstrou que não abandonaria o projeto de municipalização dos serviços de transportes. Além disso, ainda prometia a ampliação do serviço. Após sua vitória deu continuidade aos trabalhos. Porém, tomava a decisão de substituir Murilo Coutinho, bastante articulador na gestão Pelópidas, pelo General Viriato de Medeiros. O novo presidente teria grande

estariam rodando e além da não permitida venda desses “papéis”. *Diario de Pernambuco*, 13/09/1956, p.12.

³⁰⁹ *Diario de Pernambuco*, 28/11/1958, p. 6.

responsabilidade de colocar os elétricos em funcionamento já em 1960, e não lhe faltavam esforços para isso.

3.5 SIGA EM FRENTE: ENFIM, O ÔNIBUS ELÉTRICO

Nos pequenos anúncios, começavam a aparecer sugestões de apartamentos que seriam beneficiados pelo ônibus elétricos³¹⁰. Páginas de humor se divertiam com trocadilhos: “ônibus elétrico, não; mas, poste tem prá cachorro”. Passou-se seis anos para que os ônibus elétricos entrassem no imaginário da cidade e, principalmente, dos prefeitos do Recife dispostos a implantá-los. Desde José do Rego, em 1953, passando por um curto período de Jair Brigadeiro e entrando com maior esforço do prefeito Pelópidas para arrecadação de fundos para compra dos veículos americanos, até chegar a Miguel Arraes, momento em que efetivamente houve a implantação e inauguração, esse marco passou a ser reconhecido pelos periódicos, criando-se, também, uma expectativa alta por parte dos usuários dos coletivos e empresários.

Um dos receios dos proprietários de ônibus estava na descentralização do terminal, pois a chegada do trólebus faria que seus coletivos tivessem suas paradas transferidas da Avenida Guararapes para outros lugares. As linhas do Engenho do Meio, por exemplo, teriam seus terminais realocados para a Praça Maciel Pinheiros, dificultando principalmente os trabalhadores do porto que teriam um maior trajeto até chegar ao seu destino. As intenções da Delegacia de Trânsito e da prefeitura estavam em colocar os terminais das linhas do “elétrico” na principal artéria da cidade. O desejo parecia dar prioridade e destaque ao novo equipamento, argumentando que, nessa reorganização, as vias pudessem contribuir com a fluidez do tráfego e não atrapalharia tanto a passagem dos trólebus pelas avenidas. A medida foi vista como exagero pelo *Diario de Pernambuco*:

Quanto ao chamado desafogo do transito, também na Guararapes e ruas centrais, basta fazer uma comparação com centros maiores ou mesmo com cidades equivalentes ao recife. Nosso transito de veículos não é intenso assim. Pela sua topografia, esta cidade reclamará futuramente, essa providencia. No momento acreditamos não ser necessário. Ademais, os chamados ônibus circulares ligando Boa

³¹⁰ *Diario de Pernambuco*, 25/05/1960, p.15.

Vista aos bairros do Santo Antônio e Recife, apenas criarão mais despesas para um povo já tão onerado³¹¹.

De fato, essa medida de descentralização aparentava certo descuido com a população, que precisaria estar no centro mais rápido e teria que descer, a partir de então, nas imediações. Ademais, o pretexto de desafogar o trânsito do centro depois da chegada dos novos equipamentos não parecia coerente, já que Recife não sofria cotidianamente de congestionamentos nem tinha um trânsito intenso como mencionado acima. Todavia, as ruas estreitas no centro com mais sinalizações fizeram congestionar os automóveis com facilidade. Foi por essa razão, os técnicos do Plano Diretor da Cidade, em acordo com o Conselho Regional de Trânsito e a participação do CTU possibilitaram as mudanças das paradas para o Bairro da Boa Vista³¹².

Em contrapartida, o General informava que, 60 dias após a circulação dos trólebus, inauguraria também uma linha circular que abarcaria o bairro da Boa Vista. E que algumas linhas (Torre-Madalena e Casa Amarela) futuramente se estenderiam até o bairro do Recife. Esse tipo de reorganização indicava atenção do CTU em atender as críticas sobre a circulação dos novos veículos e que estava sempre em negociação com as empresas permissionárias. A exclusividade de algumas linhas pelo CTU deslocou as empresas para outros trajetos da cidade garantindo melhores contratos³¹³. A companhia tinha como objetivo atender as linhas da Zona Norte e Oeste do Recife, deixando para as empresas Zona Sul, Leste e Norte sentido Olinda³¹⁴.

A CTU, em diálogo com o Conselho Regional do Trânsito, fazia modificações onde os maiores prejudicados seriam os poderes privados, principalmente as empresas de pequeno porte. Dessa forma, as implicações levavam mais tensões dos dois lados. Contudo, não se pode esquecer que todo o processo foi marcado por interesses adversos. Os posicionamentos e medidas levariam para um dos lados algum problema, mas poderia ser a população o maior prejudicado nessa “briga de braços”, mesmo que a finalidade de todos fosse melhorar as condições dos passageiros.

³¹¹ *Diario de Pernambuco*, 03/04/1960, p.21.

³¹² O projeto tem influência do plano de Edgar Amorim sobre descentralizar as paradas e ônibus do tráfego central. A medida implicaria que os veículos de Olinda, Fundão e Cajueiro iram até a Rua Riachuelo. E as linhas da Zona Norte, retiradas da Avenida Guararapes, deslocando para o Cais da Rua do Sol. A comissão também defendia a proibição de automóveis na Rua Nova, porém, não foi aprovado pelo CRT. *Diario de Pernambuco*, 09/04/1960, p.7.

³¹³ *Diario de Pernambuco*, 14/04/1960, p.5.

³¹⁴ A linha Tejiptó tanto prometida pelo prefeito foi excluído, nesse momento, do projeto por ser um trajeto longo e caro para a implantação dos postes.

Nesse sentido, um dos capítulos dessas tensões apareceu numa notícia de sabotagem contra os *trollebuses*. O presidente da CTU, o general Viriato de Medeiros, anunciava para a imprensa o recebimento de uma denúncia de “complô”. O plano seria acarretar colisões nos primeiros dias de circulação dos novos equipamentos para que eles não pudessem mais rodar, no sentido de desmoralizar a companhia e o novo sistema de transporte³¹⁵. A mensagem teve o objetivo de solicitar à Delegacia de Trânsito, à imprensa e à própria população que pudessem fiscalizar os primeiros dias e periciar com mais cautela quando houvesse os primeiros acidentes. Segundo constava a denúncia ouvida em um dos bares centrais da cidade, estavam oferecendo uma gratificação de 10 mil cruzeiros para o motorista que cometesse um abalroamento de forma natural e que causasse grandes danos nos veículos³¹⁶.

Essa notícia colocava, mesmo que indiretamente, o maior opositor do projeto em evidência, elevando ainda mais as tensões entre o Executivo e os empresários. Estes, por sua vez, mandaram uma mensagem para os jornais informando que esse complô eram polêmicas infantis e sem provas contundentes. Entretanto, se analisarmos a denúncia, podemos perceber além dos atritos entre essas duas forças, outros receios. Das principais, estava o medo da companhia perder seus veículos de forma rápida. O investimento nos equipamentos foi muito alto para ser destruído a tão curto prazo³¹⁷ e, por esse motivo, apontavam-se medidas para evitar outros veículos no centro e descentralização de outras lotações que pudessem diminuir as chances dos modernos transportes colidirem e se desgastarem rapidamente. Os empresários estavam lidando com uma concorrência de coletivos mais confortáveis contra seus ônibus, que eram, alguns, de péssimas qualidades, com buracos no assoalho, goteiras e de certa forma perigoso para seus passageiros. Os trólebus como um novo parâmetro de qualidade levaram a maiores fiscalizações os calhambeques que circulavam no Recife³¹⁸. Além disso, a partir de setembro, estava proibido que os micro-ônibus tivessem passageiros em pé e que se concedesse novas linhas para esse tipo de veículo. Essas medidas, por outro lado, foram vistas como sinal de progresso pelo sindicato dos empresários, mas

³¹⁵ Diário de Pernambuco, 23/04/1960, p. 22.

³¹⁶ Diário de Pernambuco, 26/04/1960, p. 3.

³¹⁷ Segundo os números disponibilizados pela prefeitura, o investimento total estava em torno 330 milhões de cruzeiros. Onde antes da inauguração já estavam pagos 112 milhões a empresa norte-americana e que ainda faltava pagar 145 milhões de forma parcelada. 11 milhões á uma firma suíça que vendeu as subestações; 5 milhões pela garagem; 7,5 mil em equipamentos, 825 de frete sem contar as despesas da retirada das rede de bondes nas primeiras linhas do "elétrico". Diário de Pernambuco, 14/02/ 1959. p. 28.

³¹⁸ Diário de Pernambuco, 15/05/1960, p. 20.

não achavam justo que existissem linhas exclusivas para os elétricos, defendendo que era possível uma convivência de ambos coletivos no mesmo trajeto. As suas hipóteses consideravam a falta de energia como um risco imponente, além de *trotos* dos estudantes, bloqueios de vias por procissões e passeatas³¹⁹.

As declarações dos dois lados demonstravam um acordo de interesses, em que, por um lado, buscava-se melhorias no sistema de transporte, e por outro, tentava-se consolidar seu espaço a partir de direitos e deveres acima do serviço, mesmo que isso já os tivesse levado a perda de privilégios. Via-se um esforço da prefeitura, nesta fase final da implantação do trólebus, em modernizar a frota e oferecer tanto ao público e ao privado transportes de maior qualidade. E mesmo que os planos iniciais fossem progressivamente implantar em todas as linhas os ônibus elétricos, isso já se mostrava dificultoso pela falta de financiamento público. Sem o monopólio dos serviços de transportes não era possível intervir ou, na pior das hipóteses, exercer certo controle sobre as empresas privadas parecia a melhor opção. As maiores empresas da cidade se articulavam em ampliar seus negócios para linhas interestaduais, mais precisamente para Brasília, que brotava no meio do cerrado. Já a CTU, pensava em valores de tarifas e horários de circulação de seus ônibus no momento da inauguração do sistema. Dessa forma, levava a crer que as empresas e a companhia, pelas suas posições e medidas, faziam todo o esforço para não retirar os ônibus das empresas privadas da cidade por um novo tipo de equipamento moderno, como ocorreu com os bondes. E não faltavam referências que ligassem a isso:

A expectativa jubilosa dos recifenses dos ônibus elétrico, é a mesma dos seus pais ou avós, há 46 anos, muito ansiosos pelo aparecimento dos bondes da "Pernambuco Tramways", que afinal circularam no dia 13 de maio de 1914, entre a Praça Rio Branco e as de Maciel Pinheiro e Sérgio Loreto, que ainda era a Campina do Bodé. (...) E o povo encheu as ruas centrais da cidade, para ver novo veículo. Ninguém poderia, então imaginar que, trinta anos depois, aqueles mesmos bondes já estivessem caindo aos pedaços, enferrujando e apodrecendo nos cemitérios em que transformariam os depósitos da Tramways. Não estamos fazendo aqui para fazer maus augúrios, nem desejar fracasso de uma iniciativa do poder público, destinada a começar a resolver o complicado problema dos transportes coletivos, em uma cidade grande e pobre como a nossa³²⁰.

³¹⁹ *Diario de Pernambuco*, 13/05/1960, p.3.

³²⁰ *Diario de Pernambuco*, 07/05/1960, p.18.

Mesmo que a prefeitura passasse a imagem de modernização da cidade, as antigas experiências modernizantes levavam críticas e tinham que ser consideradas. O jornalista Tadeu Rocha, autor da coluna acima, reconhecia a importância das melhorias, mas alertava que, se não fosse devidamente levada a sério a manutenção dos equipamentos, poderia em curto prazo levar ao mesmo destino dos bondes. Não só isso, ele criticava também que, por ser uma empresa pública, seus funcionários poderiam tratar os passageiros com mais arrogâncias do que os trabalhadores dos coletivos privados. Esse apontamento chegava ao prefeito e uma crítica mais direta à companhia pelo seu poder de empregar pessoas e levantar suspeitas de favorecimentos para fins de votos nas próximas eleições. Ou seja, deslocava o interesse do coletivo para um futuro próximo ter administrações direcionadas a fins eleitorais. Já na coluna de Aníbal Fernandes, ainda saudosos dos antigos transportes, se mantém otimista no novo projeto para a Cidade:

O transporte ideal para esta cidade pobre e plana seria sem dúvida o bonde, que a inépcia estado novista acabou por um golpe de mágica. Recusando conceder um pequeno aumento de tarifas, liquidou com o meio de transporte fácil, de conservação acessível, sem precisar mudar câmara de ar pneumáticos: óleo e gasolina. Cada cidade tem transporte que lhe impõem as suas condições naturais. Transporte fácil e acessível era o bonde, que por sinal ainda funciona em muitas grandes cidades modernas: Lisboa, Bruxelas, Munique. Não Sabemos como e porque eliminar o bonde em Recife, quanta contento se movimenta em todas essas cidades, que acabamos de mencionar. Mas o fato é que acabou: pelo o que não convém uma coisa que não volta mais. Agora é enfrentar a realidade e adotar outro sistema de transportes, entre os quais os ônibus elétricos figura entre os mais modernos³²¹.

Outro ponto seria a não renovação do contrato com as *Tramways* na década de 50, levando o fim do serviço na cidade. Parecia que os bondes não seriam mais úteis nessa nova cidade que estava por se reajustar, mesmo levando em consideração as greves dos ônibus ou os apelos do respeitado jornalista Aníbal. O negócio de trazer o novo, o moderno e o progresso era algo eleitoreiro também, trazia o ideal de melhorias que estava por vir. O trólebus representava isso para a população: um misto de bonde, pela força elétrica seguida por uma linha com trajeto sem mudanças, com o visual de ônibus por usos de rodas e cadeiras confortáveis. E por isso, constituía a novidade para esse serviço. Não apenas por esses detalhes, mas também pela data de inauguração que aconteceu no mesmo dia em que os bondes elétricos chegaram à cidade. Eram 46 anos

³²¹ *Diario de Pernambuco*, 20/12/1959, p.4.

de diferença que se vendia a ideia de modernidade no Recife. Enquanto o bonde prometia velocidade e expansividade para aquele Recife do início do século, o trólebus persuadia pelo conforto, por maior silêncio e pela comodidade. Ao que parece, o progresso, no quesito transporte, teve suas ressignificações e mudanças de objetivos para a população.

E por isso, sempre que elas apareciam, as promessas modernas precisavam ser mostradas em forma de festejos em suas inaugurações. Como foi em 1914, não seria diferente em 1960. Naquele dia 13 de maio, apenas cinco unidades foram colocadas à disposição, pois não era efetivamente uma inauguração para funcionar. Segundo o presidente da CTU, significava um lançamento que, por um período de teste, os veículos iriam conduzir passageiros de forma gratuita para o treinamento dos funcionários. A linha escolhida para a primeira viagem foi Torre-Madalena. Com o decorrer do ano, outras linhas deveriam ser inauguradas, como Casa Amarela, em junho, e Campo Grande, em outubro. A inauguração oficial estava prevista depois no decorrer do ano. Até que a linha Torre-Madalena estivesse em pleno funcionamento, permaneceriam os autos lotações para aquela linha. Entretanto, o plano do general Viriato estava em deslocar essas lotações para outros bairros da cidade, como o Largo da Paz, Caxangá, San Martin, Graças e Coelhoos. Apenas sete continuariam servindo a linha 52 (Torre-Madalena)³²².

Apesar dessa inauguração, o funcionamento realmente aconteceu no dia 28 de maio, em um sábado. Foram colocados 12 ônibus na linha Torre-Madalena, que renderam a CTU cerca de 130 mil cruzeiros para uma média de 2400 passageiros por coletivo, levando a crer que previsão a seria muito maior em dias úteis. O problema maior ficou por conta dos trocos, porque a passagem de 4,5 cruzeiros acarretou falta de moedas de 50 centavos para o cobrador. As lotações que faziam o itinerário igual ao trólebus sofreram para encher seus veículos. Também existia a expectativa que uma empresa japonesa pudesse vender mais de 100 ônibus ao município através de prestações. O início do novo sistema se apresentava como promissor e foi afagado pela população que gostava do novo transporte. No entanto, não demoraria muito para receber críticas, diminuição de verbas e precarização de seus serviços com o passar dos anos. Assunto que renderia um novo e extenso debate, mas isso é para outra viagem.

³²² Diário de Pernambuco, 13/05/1960, p.3.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas páginas que antecederam estas considerações, tentamos perceber as condições da população recifense em sua relação com os transportes coletivos, individuais e, principalmente, com a cidade nos anos de 1950. Recorremos às mais variadas fontes que pudessem nos mostrar indícios dessas condições e das novas mudanças ocorridas nesse período. Os jornais puderam nos apontar crônicas, notícias e dados no tocante às duas *lock-outs* ocorridas no Recife, além de queixas e reclamações trazidas até a redação do *Diario de Pernambuco* pela população incomodada. Assim também o boletim e os relatórios apontavam dados satisfatórios sobre as situações das ruas, mortalidades e condições de transportes em circulação. Os processos crimes nos fizeram observar pequenos indícios e posições perante uma situação de conflitos no trânsito. Já as crônicas e artigos, apontavam algumas opiniões perante essas situações que consideramos ser relacionados com a temática. O exemplo disso está num trecho da coluna “Coisas da Cidade”, escrita por Aníbal Fernandes, em que tece críticas sobre o que vinha acontecendo na cidade:

“Em última instância, o problema de transporte é também o problema da falta de planejamento do Recife, cidade que cresceu e se espalhou de uma maneira monstruosa, como já acentuava Saturnino de Brito; sem que o poder público pudesse conter esse transbordamento despropositado, graças alguns malucos proclamam o Recife a "terceira cidade do Brasil³²³".

Como visto, o Recife que era referência de capital regional não se sustentava nessa posição, com taxas de desemprego, processo de industrialização, metropolização a partir de um aumento da densidade demográfica e pela falta de infraestrutura, condizentes a suportar tais mudanças. O que percebemos no decorrer do trabalho em relação às vias e os transportes, foram inúmeras queixas pela péssima qualidade do equipamento, falta de saneamento básico e pela violência nas ruas a partir de acidentes. O que Aníbal percebeu e que também foi visto aqui na dissertação é a implantação de transportes numa cidade que não foi conduzida por um planejamento pensado junto com as mudanças da cidade. Ela passava por uma série de interesses e precarização de outros equipamentos numa tentativa de substituição destes. Mas que, por muitas vezes, a população usuária desses transportes coletivos fosse prejudicada por atrasos, superlotação e aumentos de preços nas passagens.

³²³ *Diario de Pernambuco*, 21/12/1958, p. 4.

Ao se tratar dos meios de locomoção aderidos na cidade, principalmente dos ônibus, percebemos que eram equipamentos modernos, porém, de todo modo contraditório. Se, primeiramente, chegavam para solucionar os problemas viários da cidade e, principalmente, para melhor atender a população recifense, os donos das empresas de transportes coletivos colocavam seus interesses em primeiro lugar. Isso foi visto em diversos episódios quando esses empresários se preocupavam com os aumentos de passagens, paralisando seus serviços ao invés de se importarem com seus usuários. Além disso, com o passar dos anos, já instalados na capital, demonstravam falta de zelo com os seus próprios veículos.

Dessa forma, aumentava a sensação de que a substituição de um veículo por outro seria o melhor caminho ao invés da qualificação dos serviços prestados. O que era moderno no início do século passava a ser arcaico em algumas décadas, gerando, na opinião de muitos, grande estorvo para as ruas da cidade. A relação transporte e urbanismo também contribuiu para que se pensasse nas ampliações das vias, cujo propósito era de aumentar o espaço urbano de circulação e favorecer o automóvel. Como foi visto no episódio dos bondes elétricos, os quais foram considerados um estorvo durante as décadas 1930 e 1940. Aliás, o automóvel mudou os modos de andar nas vias de forma progressiva e não planejada. A prudência e a atenção dos transeuntes tornaram-se importantes para um convívio menos perigoso entre os homens, as ruas e as máquinas. Em contra partida, os motoristas também passaram por mudanças na tentativa de seguir as ordens, comportamentos e ações ao segurarem os volantes.

Já os transportes coletivos, ditaram um tipo de tempo coletivo, ritos e ritmos de viajar pela cidade, contribuindo para o crescimento e surgimento de pequenos bairros no subúrbio, gerando mudanças na configuração da cidade, mas que, em diversas vezes, ofereceram desorganização e baixa qualidade serviços promovidos pelas empresas de ônibus, fazendo que os trólebus ganhassem contornos e ideias de conforto e estabilidade no primeiro momento. O trólebus de igual modo e contribuiu, mesmo que inicialmente, para mudar o pensamento dos transportes na cidade. A escolha, na década de 1950, desse novo sistema de transporte levou o prefeito Pelópidas a aumentar as exigências das outras empresas de ônibus para que elas oferecessem melhores veículos e serviços para a população. As empresas de ônibus sabiam de suas funções na cidade, mas optavam a favor das liberdades de escolha e condições que, no entender deles, pudessem tanto beneficiar a população quanto seus lucros. Mas, na prática, visavam

mais o lucro e forneciam ônibus de baixa qualidade. Com isso, deixaram evidentes brechas para maiores intervenções e regulamentações do Estado sobre o sistema de transportes de passageiro, algo muito importante para a população.

No intuito de atender somente a certas linhas que obtivessem menor percurso com maior contingente de passageiros, de aumentar as passagens, visando aumentar seus lucros, os donos das empresas foram por caminhos contrários aos do prefeito e, principalmente, aos desejos da sociedade. A atuação do estado foi importante para os aumentos de passagem não serem abusivos, ainda que alguns bairros fossem prejudicados pela falta de veículos, mesmo que os aumentos acontecessem de forma anual. As pesquisas técnicas promovidas pelo prefeito sobre o aumento de passagens e receita das empresas trouxe mais paciência por parte de Pelópidas, por trás das negociações, não atendendo de imediato os empresários, mas de certa forma cedendo mais tarde.

Nos momentos de *lock-out*, o prefeito pareceu ativo na promoção da ida e da volta da população por meios alternativos, como também em resolver o fim da paralisação da forma mais rápida possível. Diferente dos problemas ocorridos durante todo aquele ano, quase que diariamente, em relação ao transporte público, suas atuações deixavam a desejar. As queixas e as reclamações que chegavam às redações de jornais apontavam um problema pouco resolvido ou fiscalizado por parte do Estado, faltavam então pessoas qualificadas e mão de obras para promover maiores fiscalizações e soluções para os problemas. O Recife e os recifenses, em meados da década de 50, conviveram com problemas nas ruas, fossem eles estruturais ou de medo da violência e da velocidade dos carros, que promoviam atropelamentos e colisões. Além disso, é percebido-se como os trabalhadores sofriam até mesmo por andar na cidade, fosse a pé ou de coletivo. As ruas, sem dúvida, eram um perigo para aqueles que precisavam sair cedo de suas casas e ir ao trabalho, centro, feiras ou hospitais. As condições de ir e vir eram mais um dos transtornos que a população tinha que enfrentar diariamente.

Os atropelamentos diários ainda estampavam os periódicos e os riscos eram altos, principalmente para os transeuntes de condições menos desfavorecidas. As punições eram poucas e as fiscalizações pareciam frouxas. As queixas do povo apresentaram um canal importante de exercício de cidadania no objetivo de tentar resolver, de forma individual ou até mesmo coletiva, todos imbrólios em uma época que ainda estavam

surgindo às associações de bairros, a *Batalha do Recife*, bastante pontuada como um problema de atropelamentos e colisões na cidade, que parece haver tomado maior sentido no final desta dissertação. Talvez, essa *batalha* deva ser encarada como algo maior, como todo um percurso que o morador dos subúrbios, principalmente pobre, fazia até chegar ao seu local de destino. Um trajeto muitas vezes complicado, dotado de problemas de saneamentos, lixo nas ruas e alagamentos, com o atraso do coletivo e sua lotação excessiva, além do risco de ser atropelado ao atravessar a rua.

Nos anos 1990, apenas 49 trólebus circulavam na cidade, havendo uma forte concorrência com as já consolidadas empresas de ônibus e dos transportes alternativos formados por motos, carros e kombis, até terminar seus serviços em 2001, dando início na cidade ao novo projeto do sistema de transportes, por meio de terminais integrados, que prometia mobilidade e eficiência à população Recifense. Hoje, dezoito anos mais tarde, tanto os bondes elétricos quanto os trólebus são lembrados com tom de saudade. Da mesma forma que muitos, na década de 1950, ainda acreditavam que os bondes fossem a melhor opção para o tráfego coletivo. Acontece que, por muitas vezes, a baixa qualidade dos serviços atuais faz a sociedade buscar em velhos veículos ou nos novos transportes uma condição melhor de se locomover pela cidade. Mas esquecem de que todos os transportes públicos passaram por períodos que não prestaram bons serviços para a população. Esta dissertação teve o objetivo de mostrar um desses episódios na história do Recife e de abrir mais questionamentos, pois este trabalho não teve a intenção de concluir a temática, mas de abrir portas para novas pesquisas sobre o assunto.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Magdalena. **Mário Sette: o retratista da palavra**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2000.p.199.

ANJOS, Joao Alfredo dos. **A revolução pernambucana de 1911: movimento popular liderado pelo general Dantas Barreto contra a oligarquia do conselheiro Rosa e Silva**. 1.ed. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2009.

ARAÚJO, Rita de Cássia Barbosa de. **As praias e os dias: história social das praias do Recife e de Olinda**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007.

FARGE, Arlette. **O sabor do arquivo**. Trad. Fátima Murad. São Paulo: Editora da USP, 2009.

ARRAIS, Raimundo Pereira Alencar. **Recife, culturas e confrontos: as camadas urbanas na campanha salvacionista de 1911**. Natal: Editora da UFRN, 1998.

BERMAN, Marshall. **Tudo que e solido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

BERNARDES, Denis. **Recife: o caranguejo e o viaduto**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1996.

BRESCIANNI, Maria Stella. **História e historiografia das cidades um percurso**. In FREITAS, Marcos Cezar de (Org.) *Historiografia brasileira em perspectiva*. 4. ed. -. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. **"História urbana: história na cidade"**. In: FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio, *Cidade e História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: Faculdade de Arquitetura, 1992.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

GINZBURG, Carlo. **O fio e os rastros: verdadeiro, falso, fictício**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

GUSMÃO FILHO, Jaime de Azevedo (Org.). **Pelópidas: o homem e a obra**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2005.

JACOOUB, Luciana de Barros. **Movimentos sociais e crise política em Pernambuco (1955-1968)** Recife: FUNDAJ, Editora Massangana, 1990.

LEBRET, Loius Joseph. **Estudo sobre o desenvolvimento e implantação de indústrias, interessado a Pernambuco e ao Nordeste**. Recife: 2ª ed. Ver. CONPEDE, 1974. p. 16.

LEME, Maria Cristina da Silva. **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. 2. Ed. Salvador, BA: EDUFBA, 2005.

- MALHEIROS, ARTUR. **Cidade do Recife**. Companhia editora de Pernambuco. Recife, 1976.
- MELLO, Mário Lacerda de. **Metropolização e subdesenvolvimento: o caso do Recife**. Recife: UFPE/CFCH. 1978.
- MENDONÇA, Luís Carvalheira de; PEREIRA, Affonso Cezar B. **Transportes coletivos no Recife: uma viagem no ônibus da CTU (1957-1987)**. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 1987.
- MOTA, Alves da, 1909-. **No tempo do bonde elétrico: (historia sócio pitoresco dos antigos bondes do Recife)**. Recife: Bagaço, 1997.
- NEDELL, Jeffrey D. **Belle époque tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro na virada do século**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- OUTTES, Joel: **O Recife: gênese do urbanismo (1927-1943)**. Recife, FUNDAJ, Editora. Massangana, 1997.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Muito Além do Espaço: Por Uma História Cultural do Urbano**. ESTUDOS HISTÓRICOS, RIO DE JANEIRO, n.16, p. 279-290, 1995.
- PONTUAL, Virgínia. **Uma cidade e dois prefeitos: narrativas do Recife nas décadas de 1930 a 1950**. Recife: Editora Universitária, 2001.
- RASILEIRO, Anísio; LIMA NETO, Oswaldo Cavalcanti da Costa (Coord.) GEIPOT. **Transportes no Brasil: história e reflexões**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.
- REZENDE, Antônio Paulo. **Recife: história de uma cidade-** Recife: Fundação de Cultura, Cidade do Recife, 2002.
- RIOS, Gilvando, Sá Leitão. **Linhas apagadas: o coletivo como arcaico ao individual como moderno**. Editora Universitária, UFPB, João Pessoa. 1995.
- ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo**. 3.ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003.
- _____. **O que é cidade**. 3. ed. -. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- SENNETT, Richard. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Record, 1997.
- SETTE, Mario. **Maxambombas e maracatus**. 2. ed.. Recife: 1938.
- _____. **Arruar: história pitoresca do Recife Antigo**. Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil, 1948.
- SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. Em: **História da vida privada no Brasil República: da Belle Époque a Era do rádio**. São Paulo: Companhia Das Letras, 1988.
- _____. **Orfeu extático na metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frementes anos 20**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

- SILVA, Eduardo. **As queixas do povo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Companhia editora Nacional, 1977.
- STIEL, Waldemar Corrêa. **Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil**. São Paulo: Com desenho, 2001.
- TEIXEIRA, Flávio Weinstein. **O movimento e a linha: presença do teatro do estudante e do gráfico amador no Recife (1946-1964)**. Recife: Universitária da UFPE, 2007.
- TESES, DISSERTAÇÕES E ARTIGOS.
- DUARTE, José Lins. **Recife no tempo da maxambomba (1867-1889): o primeiro trem urbano do Brasil / José Lins Duarte**. – Recife: O Autor, 2005. (dissertação)
- ARANHA, Gervácio Batista. **Trem, modernidade e imaginário na Paraíba e região: tramas político-econômicas e práticas culturais (1880-1925)**. (Tese). Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas – SP, 2001.
- COSTA, Eduardo José Pereira da. **Pernambuco Autoviária: história da ascensão e extinção de uma empresa de transportes urbanos de padrão incomum para sua época**. Recife, 2008. Dissertação - Universidade Federal de Pernambuco. CTG. Engenharia Civil, 2008.
- PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; Cruz, Heloisa Faria. **Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa**. Projeto História: Revista do Programa de estudos Pós Graduados em História e do Departamento de História, São Paulo, v.35 n.1 p255-272, Dez 2007.(Artigo)
- Brasília Jan./July 2011.SILVA, Alberto César Rodrigues da. **O Recife nas páginas dos jornais: planejamento urbano e discursos sobre a cidade (1927-1933) /UFPE, Recife., 2014 (Tese)**
- SILVA, José Pereira. **Velo(z)cidade: o Recife nos anos vinte e os delírios das invenções modernas**. In: Os anos 1920: história de um tempo/organizadores; Natália Barros, Antônio Paulo Resende, Janilson Pereira da Silva, -Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2012.
- SILVA, Ricardo Leite. **Alto José do Pinho: ocupação, instituição e práticas culturais 1940-1960 / Ricardo Leite da Silva**. Recife. 2011. (Dissertação)
- SOUSA, Fábio Gutemberg Ramos Bezerra de. **Cartografia e imagens da cidade: Campina Grande – 1920-1945**. UFPE/CFCH. Recife, 2001. (Tese)

PERIÓDICOS

Diario de Pernambuco

Jornal de Commercio

Jornal Pequeno

Revista Contraponto

Revista A Pilhéria

BOLETINS E RELATÓRIOS

Boletim da cidade e do porto do Recife. Diretoria de Estatísticas, Propaganda e Turismo da prefeitura do Recife. Volume: 35-42. Anos 1950-1951.

NIGRO, Mário. “**Trólebus no Recife**”. In Boletim Técnico da SVOP. Recife, Vol. XXIII, Ano XV, out-dez. /1953.

MEMORIAL DE JUSTIÇA DE PERNAMBUCO.

Série: Crimes, subsérie: delitos de trânsito. Caixas: 239 – 1114 – 2033 – 2040.