

A CIRCULAÇÃO NA MANAUS DA BELLE ÉPOQUE: MODERNIZAÇÃO E EXCLUSÃO

Prof. Dr. José Aldemir de Oliveira
Departamento de Geografia/UFAM
jaldemir@ufam.edu.br

Msc. Soraia Pereira de Magalhães
Técnica da EMTU, pesquisadora do GPECAB
soraia_mag@yahoo.com.br

RESUMO

Este artigo busca, a partir de fontes primárias, jornais diários e documentos oficiais, tais como: decretos, mensagens e leis, analisar a implantação dos bondes elétricos na cidade de Manaus em 1896 e a expansão ocorrida até 1910. Se de um lado, a implantação de sofisticado serviço de transporte, que coincide com o período áureo da borracha, significava o sinal da modernização numa cidade tropical, de outro assinalava a exclusão de parte significativa da população desse serviço.

Palavras chave: Amazônia, transporte coletivo, bondes.

ABSTRACT

The article seeks from primary sources, daily papers and official documents, such as: decree, messages and rules to analyze the beginning of transportation by trolley in Manaus in 1896, as well as its expansion until 1910. The beginning of sophisticated transportation that took place at rubber boom period, whether means modernization in a tropical town, on the other hand, it emphasizes the exclusion of a significant part of the population.

Key words: Amazon region, public transportation, trolley.

Introdução

A pesquisa que deu origem ao texto utilizou-se de fontes primárias, jornais diários e documentos oficiais como decretos, mensagens e leis. Retoma-se um tema recorrente na Geografia desde os clássicos: o que sustenta serem os elementos geográficos os tipos mais simples de circulação.

Os caminhos por onde passamos aparecem a nós e aos outros com uma fisionomia, mas é importante considerar o quadro geográfico que os determina. Jean Brunhes sustenta que é no caminho em que se dá o contato entre o mar ou rio e a terra, entre a atmosfera e a terra, que o desenvolvimento dos meios de transporte deixa suas marcas – com portos, visíveis estações, pontos de paradas etc. (BRUNHES, 1962, p. 95). Por outro lado, toda circulação possui uma repercussão geográfica, mas nenhuma é tão significativa como a rua, a estrada, o caminho de terra batida e a trilha, pelas modificações que ocasionam ao meio. Desde a mais simples até a mais complexa instalação humana, são acompanhadas de sinais visíveis de circulação que possibilitam, no caso do espaço urbano, a compreensão de como e para onde a cidade se expande.

O estudo, do ponto de vista geográfico, da rede de circulação dos bondes na cidade de Manaus pode contribuir para o entendimento da cidade, apontando pistas para o desvendamento da complexa morfologia urbana de Manaus e a articulação dos eventos que se desenrolavam no espaço.

A idéia da introdução dos bondes elétricos surgiu vinculada a outros implementos de infra-estrutura, sendo justificada em função da necessidade de promover o crescimento urbano, especialmente durante o processo de comercialização da borracha no mercado internacional, criando grandes receitas para o poder público local e carreando recursos para a modernização da infra-estrutura urbana. O texto visa a analisar de um lado a introdução de um serviço urbano moderno e de outro as contradições que permeiam esse processo.

Os antecedentes da implantação dos bondes em Manaus

No período provincial, já se discutia a implantação dos bondes em Manaus, apresentando-se as vantagens que esses veículos exerciam no desempenho das modernas sociedades, sendo desse período a aprovação da Lei nº 595, de 1882, que autorizava o presidente da Província a contratar a empresa paraense Almeida & Fialho ou interessada outra para a instalação do sistema de transporte de viação movido por tração animal com “carros americanos sobre trilhos *railways* e sobre trilhos de sistema *Bourgeois* para carga e passageiros” (COLLEÇÃO DE LEIS, 1882, p. 90). Apesar desses serviços não terem sido implantados, tal iniciativa demonstra a preocupação com a mobilidade urbana.

Em 1894, o poder local criou as condições para a implantação de bondes por tração animal, tendo em vista o Decreto n.º 79, em que o Governo afirmava estar disposto a “contractar desde já, mediante concorrência pública, a construção, na Cidade e seus subúrbios, de linha de bonds de tracção animal ou electrica para o serviço da locomoção pública” (COLLEÇÃO DE LEIS, 1894, p. 44-46)(1). O mesmo documento estabelecia a tarifa a ser cobrada, afirmando que o preço da passagem inteira não poderia exceder o valor de 200 réis.

Apesar de já dispor, na época, de recursos financeiros para adoção dessa melhoria, a Cidade enfrentou dificuldades que se sobrepunham ao pronto estabelecimento da política de modernização, que, no caso dos transportes por bondes, contou, em primeiro momento, com a falta de interessados em promover a implantação e posterior exploração dos serviços, talvez em razão das condições topográficas da Cidade, que, circundada por igarapés(2), constituía um desafio para os investidores, fator que levou o Governo em 1893 a viabilizar várias “obras e serviços de imediata utilidade pública”, uma das quais visava “corrigir o relevo acidentado do solo, tornando-o exequível ao estabelecimento de um train-waay (bonds)” (MENSAGEM do Governador Eduardo Ribeiro, 10/7/1893), com o objetivo de oferecer transporte coletivo de boa qualidade à população.

Essas obras tinham por fim o “ordenamento” da Cidade com o aterramento de vários igarapés na área central, bem como a implantação de pontes para interligação das áreas urbana e suburbana, com modificações das condições morfológicas da Cidade, visando à construção da rede elétrica e dos trilhos, sinais da modernidade na selva.

A primeira modalidade de veículos empregados para o transporte coletivo de passageiros foram as locomotivas de tração a vapor, implantadas pelo engenheiro Frank Hirst Heblethwaite e inauguradas de forma provisória em 24 de fevereiro de 1886, na administração de Eduardo Ribeiro, conforme se pode inferir pela declaração do próprio governador:

Apraz-me comunicar-vos que está inaugurado o serviço de viação pública do perímetro urbano da capital para os subúrbios [...]. O serviço provisório inaugurado a 24 de Fevereiro, limita-se presentemente aos trechos compreendidos, na Estrada Epaminondas, entre a Praça Uruguayana e 5 de Setembro e entre esta e o Igarapé do Baptista naquella Estrada e o Cemitério São João do Alto no Mocó. [...] As tabelas de passagens, fretes e do horário para o tráfego provisório estão approvadas pelo governo [...] O concessionário dentro do praso de oito meses substituirá todo o actual material rodante por outro d'acordo com o progresso da sciencia e das artes [...]. (MENSAGEM: lida perante o Congresso dos Senhores Representantes em 1.º de Março de 1896, por Eduardo Ribeiro).

Os primeiros serviços atendiam aos limites compreendidos pela: “Estrada Epaminondas entre a Praça Uruguayana e 5 de Setembro e entre esta praça e o igarapé do Baptista, na Estrada Epaminondas e o Cemitério São João no alto do Mocó.” O percurso era extensivo ao subúrbio e, segundo informações coletadas no *Relatório Oficial do Governo de Fileto Pires*, no item que trata da prestação de contas das transações realizadas em torno dos deslocamentos, os serviços se desenvolveram de forma representativa, apesar das críticas recebidas. Observa-se neste relatório a quantidade de carros destinados para carga de mercadorias, que excedia ao total dos carros para a circulação de pessoas, fato

que nos leva a perceber a importância dos transportes para a movimentação de gêneros diversos em muitos setores da vida urbana.

Tabela 1 – Movimento de Viação Urbana e Suburbana de Manaus, 1897

Concessionário		01
Linha de Tráfego		16Km
Linha em Construção		2Km
Bitola		61°
Declividade Máxima		3%
Raio Mínimo das Curvas		38m
Estações		02
Paradas		24
Locomotivas		03
Carros de Passageiros		10
Carros de Carga		25
Passageiro por conta própria	160.931	TOTAL 171.783
Passageiro por conta do Governo	10.852	
Viagens Realizadas		15.132
Kilômetros Percorridos		67.512
Importância das Passagens de Particulares	40.232\$750	TOTAL 42.9656\$750
Importância das Passagens do Governo	2.733\$000	
OBSERVAÇÕES	As passagens estão calculadas por 250 réis cada uma, importância cobrada de parada a parada.	

Fonte: Relatório Livro de Arquivo – 1896-1897.
Org. Gisele Lima.

Para instalação dos bondes elétricos, outras negociações foram realizadas com o Senhor Heblethwaite, que firmara novo contrato com o Estado em 24 de setembro de 1897, o qual determinava que o concessionário obrigava-se a explorar e custear pelo menos 15 quilômetros de linha com tração elétrica, criando seis linhas que cruzariam o perímetro central, se estendendo à área suburbana, visando a percorrer os bairros de Flores e Cachoeirinha. Esse documento deixava claro que seria obrigação do concessionário “manter o tráfego regular das linhas de modo a desempenhar o serviço de transporte, quer de passageiro, quer de bagagem, quer de mercadoria, com toda segurança preste a comodidade” (RELATÓRIO apresentado ao Governador Fileto Pires em 1898, p. 102).

Com a receita advinda da exploração do látex, foi possível a implementação dos serviços de locomoção num período em que ocorriam na Capital, além das intervenções urbanísticas e sanitárias, a ampliação da malha viária, bem como a edificação de suntuosos prédios públicos, praças e avenidas, gerando a necessidade de eficiência na circulação com vista a cobrir o percurso do perímetro urbano, reproduzindo desse modo mensagens positivas da elite local que demonstrava aos visitantes sinais de modernização da Cidade nos trópicos.

A belle époque, a circulação e a modernidade

Atravessando anos com uma economia pouco representativa, a Cidade que nasceu da Fortaleza da Barra de São José do Rio Negro, em 1669, foi descrita ao longo dos anos por viajantes e naturalistas(3) mais pela simplicidade do aspecto urbano do que pelos hábitos de seus habitantes. Esse quadro mudou no final do século XIX, com a entrada da borracha no mercado internacional a partir de 1890, fazendo com que se intensificassem as transformações urbanísticas. Ao mesmo tempo em que exibia padrões cosmopolitas, escondia ou expulsava para o subúrbio os pobres, pois o projeto modernizador era excludente, passando como uma máquina, aterrando igarapés, ampliando ruas, edificando construções que não se adequavam nem às condições naturais nem à cultura dos habitantes locais.

Na construção do projeto urbanístico, apareceu o papel do Estado como o de produtor do espaço urbano, não na perspectiva da mediação, mas na defesa dos interesses que se interpunham claramente contrários aos das populações locais. No urbanismo que se produziu no período da borracha, o Estado fixou sua racionalidade, explodiu as dimensões pretéritas, quer fossem naturais ou sociais.

A borracha propiciou a Manaus o alargamento de seu espaço e a redefinição de sua organização. Pela cidade circulavam recursos de milhares de toneladas de produtos para exportação, vindos dos mais distantes seringais da região Amazônica, e circulavam também variados tipos de mercadorias e pessoas. A Capital da borracha adquiriu nova fisionomia, corrigiram-se acidentes de terrenos e fez-se o nivelamento da Cidade a fim de estabelecer normas aos novos projetos de construção, aterraram-se igarapés, estes muitas vezes usados como via de comunicação, fonte de abastecimento d'água e local de lazer (DIAS, 1999: 37).

Produziu-se o espaço em função das novas necessidades de expansão das relações capitalistas e por isso um urbanismo pretensamente moderno apareceu como o elemento privilegiado, revelador do papel imanente do Estado, assinalado pelo signo da violência contra a natureza e especialmente contra a cultura.

A adoção de um urbanismo que foi esquadrinhando a cidade surgiu como uma maneira de intervenção no espaço, fragmentando-o, ocupando-o aos pedaços para fazer frente às necessidades impostas pelas demandas para a inserção de Manaus e da Amazônia na escala mundo. O papel do Estado na produção do espaço urbano ocorreu como interventor e instrumento de reprodução social diferenciada, por meio da construção de pontes, rede de esgoto, energia elétrica, trilhos de bondes, porto e edifícios públicos suntuosos.

Os melhoramentos visavam a apoiar a economia capitalista em expansão com grandes investimentos que tinham por fim não apenas destacar o aspecto visual da cidade, com as medidas de “aformoseamento”, como também a adoção de uma série de melhorias urbanas, dentre as quais a implantação dos serviços de transportes por bondes movidos a eletricidade, de que Manaus precocemente pôde dispor, numa época em que raras eram as utilizações desses veículos, até mesmo por tração animal, em outras cidades brasileiras. Esse investimento transformou o ritmo local, garantindo as condições para interligação das áreas em expansão da Cidade.

As empresas responsáveis pelos serviços de viação urbana em Manaus foram de origem inglesa. A primeira a exercer o controle dos serviços foi a Manáos Railway Company, em 1898, e, posteriormente, a Manáos Tramways, a partir de 1908. Por meio dos incentivos despendidos pelo Estado para instalação e execução das atividades de transporte coletivo, a Manáos Railway não conseguiu atender aos serviços de maneira eficiente, recebendo duras críticas advindas do próprio governador Fileto Pires, que, após a aplicação de multas e da suspensão imposta a esta concessionária, assegurou que “o serviço era muito irregular e mantinha-se péssimo” (MENSAGEM do Governador Fileto Pires Ferreira, 1898, p. 33).

No que se refere ao desempenho dos serviços, não só o poder público cobrava melhor desempenho da empresa concessionária, como também os jornais publicavam muitas reclamações relatando as irregularidades nos serviços. Da imprensa, uma das mais antigas informações sobre os serviços consiste em uma pequeníssima nota datada de 26 de outubro de 1899, publicada no jornal *Comércio do Amazonas*, em que se lê: “pelo chefe de segurança foi requisitada uma força para policiamento dos bonds” (COMÉRCIO DO AMAZONAS, 1899). Não há clareza na nota do porquê da interferência policial, entretanto é possível que alguns segmentos da sociedade, como prostitutas, mendigos, menores abandonados, entre outros, não fossem bem-vindos aos bondes.

Acompanhando as reclamações registradas pela imprensa sobre a situação dos transportes por bondes em 1900, pode-se concluir que havia insatisfação, pois as queixas destacavam o mau atendimento prestado por funcionários, falta de troco, irregularidade de horários e, ainda, condições de desgaste dos veículos, sendo os maiores problemas, no entanto, relacionados ao comportamento inadequado dos funcionários, que, desrespeitando usuários, causavam justificadas críticas que os jornais reproduziam, como essa, publicada no jornal *Comércio do Amazonas*, de 8 de dezembro de 1899:

Todos os dias há um novo caso. Se o senhor Mardock tivesse bons fiscaes decerto sanaria todas estas faltas. Ante-hontem, no bond da linha Flores o condutor, sem pedir licença, atravessou duas vezes o espaço da frente de um banco onde se assentavam distintas senhoras incomodando-as. Também no bonde da Avenida Circular, um condutor insultou com palavras obscenas um passageiro que lhe havia dado 5\$ para pagamento de uma passagem pela razão de não haver troco. É demais! Na estação o Sr. Macferlane com outros passageiros, esperaram hontem à tarde mais de meia hora pela chegada do bonde do Plano Inclinado.

Além dessas dificuldades, outros aspectos inviabilizavam o bom atendimento dos serviços, como a questão operacional, haja vista que, ligados ao fornecimento elétrico, os veículos careciam de manutenção na viação férrea, bem como de reparos nos trilhos que, quando, desalinhados, geravam a paralisação das viagens. Paralelamente a esses problemas, a população passou a conviver também com alto índice de acidentes provocados pela alta velocidade dos carros da viação, em ocorrências que envolviam a população junto a outros veículos pelas áreas de tráfego. Uma reclamação publicada em agosto de 1900 apresentou a descrição de um desses acidentes envolvendo veículos:

Lamentável incidente deu-se ontem à uma hora da tarde nesta cidade. A subida da rua Guilherme Moreira para a rua Municipal o carro de praça nº 34, sem que tivesse tempo o respectivo boleieiro de recuá-lo, foi de encontro ao bonde nº 55 que ao mesmo tempo descia por ali, a rua Municipal, em disparada, como sempre andam e contra tal abuso já por vezes a imprensa tem censurado, sem que até agora tenhamos sido atendidos. É fácil de calcular-se o susto que causou tal acontecimento e a confusão que se deu entre os passageiros do bonde e as pessoas que iam no carro. Iam neste veículo nosso amigo coronel Francisco Públio Ribeiro e o Sr. João Pinto Ayres que felizmente ficaram incólumes assim como as pessoas que iam no bonde. Morreu instantaneamente um dos animais do carro. É o caso para se ver que não é imprudência nossa, quando retratamos os nossos pedidos sobre a velocidade com que andam dentro da capital os veículos elétricos. Fica assim feita mais uma reclamação. (AMAZONAS: Órgão do Partido Republicano, 22 de agosto de 1900).

É bem possível que a velocidade dos carros da viação elétrica tenha provocado assombro nas pessoas que assistiram às primeiras movimentações dos veículos pelas ruas da Cidade, principalmente a população local que desconhecia esse tipo de implemento, assim como os aspectos que envolviam normas de segurança, fator que contribuiu para maior ocorrência de acidentes. Contudo, aos poucos foram se acostumando com a novidade, que, mesmo exercendo grande importância para a circulação, trazia também efeitos negativos, como, por exemplo, poluição sonora, causada pelo atrito dos carros sobre os trilhos, que, de tão barulhentos, fizeram com que os veículos ficassem também conhecidos por *rangedores*. Outro elemento desfavorável foi a extração de grande quantidade de madeira da floresta para ser utilizada no consumo diário das caldeiras, que, segundo Mavignier de Castro (1948, p. 170), consumiam diariamente “cento e noventa toneladas de lenha”, que serviam para atender às necessidades de iluminação das ruas e ambientes, bem como ao funcionamento dos veículos.

Apesar dos dados negativos que envolviam as atividades da Viação Inglesa Manáos Railway Company, uma informação elaborada no *Álbum do Amazonas* (1901-1902) destacou a atuação desses serviços como em perfeita sintonia com a Cidade:

[...] os “bonds” electricos da companhia “Manáos Railway”, que funcionando ininterruptamente das 5½ horas da manhã até às 12 horas da noite, se no decorrer do dia são utilizados por necessidade, de manhã muito cedo e sobretudo de escurecer, o são muito mais como recreio ou passatempo por assim dizer obrigado.

Os bonds do ponto terminal de Flores, o mais distante da cidade, estão no primeiro d’estes casos. É Flores um local pittoresco onde há magnífico banho de igarapé e “restaurants”, frutos da região à venda, em abundância, caça morta, etc. Frequentadíssimo, principalmente aos domingos é-o em geral, todas as manhãs, pois muita gente lá vae tomar banho e almoçar.

Desce a noite e raro é o carro que passa vazio, leve o destino que levar, pois que em passeio apenas os tomam a maior parte das pessoas, e a fim de respirarem a plenos pulmões o ar oxigenado dos campos e da floresta que eles atravessam n'uma velocidade por vezes estonteadora. (ÁLBUM DO AMAZONAS, 1902, p. 70-71).

Esta informação foi publicada no álbum de divulgação da Cidade, e por isso mesmo procura refletir uma situação e infra-estrutura ideais: os prédios públicos, pontes, ruas foram apresentados como estando em consonância com as necessidades da população usuária. Este era um dos mecanismos utilizados pela administração pública para atrair a atenção do capital estrangeiro, mostrando desta forma que a Cidade já estava preparada para atendê-lo, vivendo, enfim, aliada aos suportes técnicos da modernidade, o que nem sempre correspondia à realidade.

Quanto à distribuição das linhas, em 1901 já estava praticamente implantada e em operação toda a extensão que a Cidade iria dispor para o tráfego dos veículos elétricos, dado que pode ser constatado num relatório do Governo que, traçando considerações sobre a Manáos Railways, afirmou:

As linhas que a Empresa trafega actualmente são as de Flôres, Cachoeirinha, Avenida Circular, Plano Inclinado, Circular Cachoeirinha e Saudade, sendo esta ultima um trecho da primeira, compreendido entre as praças 15 de Novembro e 5 de Setembro. Todas essas linhas tem percurso de 19.700 metros, em via simples, com os indispensaveis desvios, não contando-se os trechos que as mesmas linhas são communs. (DIÁRIO OFICIAL, 3 de maio de 1901).

Esses veículos faziam o atendimento à população que, ao longo de 1900, foi superior a 50.000 habitantes, com uma frota de veículos que provavelmente atendia à demanda. Segundo a fonte anteriormente citada, os veículos que compunham a frota de bondes em 1901 eram “dez carros-motores e quatro reboques puxados por locomotivas em dias de grande movimento; dispõe a Empresa de três reboques, onze carros-motores e o carro ‘Amazonas’ destinado ao Serviço do Governo do Estado”.

Com o passar dos anos, não foram estendidas por outras áreas de tráfego as linhas de bondes em vista das dificuldades financeiras que, diminuindo os recursos públicos do Estado, inviabilizaram a expansão das linhas.

Crescimento urbano e exclusão na Manaus da borracha

As providências tomadas em torno da promoção visual da Cidade foram acompanhadas pela imposição de um projeto de mudanças de ordem comportamental, pois, para o poder público, Manaus somente alcançaria a projeção almejada se seus habitantes também estivessem em sintonia com os padrões de modernização. Nesse sentido, o encaminhamento do projeto modernizador implicou a exclusão de parte da população que passou a sofrer as mais diversificadas influências, como analisou Selda Vale da Costa, ao destacar que:

No final da década de 90, Manaus era outra. Dos 3.640 habitantes em 1848, pulou para 45.000, em 1897. As rendas de exportação da borracha enchiam os cofres públicos e o governo se esmerava em criar as melhores condições para transformá-la em uma cidade moderna, o novo habitat do capital estrangeiro: mandou escritores e políticos como propagandistas à Europa, fotografou a cidade em álbuns que percorreram capitais européias, metamorfoseou-a aos gostos estrangeiros. Manaus despiu-se de suas vestes indígenas, abandonou sua água de moringa por água de Vichy, trocou perfumes de flores e raízes silvestres por sofisticados frasquinhos parisienses, desprezou seus aluás e o saboroso guaraná por bourbons franceses e pelo schopp alemão. (COSTA, 1996, p. 21).

Sobre esta nova condição da Cidade, reformulada para dar sustentáculo ao poderio econômico, criou-se por longo tempo, no imaginário de muitos, a idéia de que na Manaus da borracha havia um

estado de graça e riqueza, compartilhado pelos ricos comerciantes estrangeiros, bem como pelos seus habitantes que viviam em situação invejável. Era fato completamente infundado, já que, por trás da modernidade aparente, ampla parcela da população não se beneficiou das melhorias urbanas implantadas e, ao contrário, passou a sofrer as medidas discriminatórias formadas especificamente para conter os efeitos de sua presença.

Foi por meio de códigos de posturas que o poder público passou a criar normas visando a estabelecer os padrões urbanísticos, bem como os procedimentos para convivência dos habitantes.

O Código Municipal de Manaus de 1893, fornece as indicações de uma cidade pensada como “moderna”. Ele não é apenas um instrumento de ação sobre o espaço; é também um artifício para a consecução de uma nova sociedade. Por outro lado, restringia posturas e hábitos indesejáveis; por outro estimulava atitudes mais apropriadas a uma “cidade sonhada” e adequada ao “progresso” e a ordem pretendidos. (DAOU, 2000, p. 35).

No quadro destas exigências, constavam as orientações para a construção das moradias que deveriam estar condizentes com as áreas propensas à valorização. Tal determinação fez com que grande parcela daqueles que não possuíam recursos para empreender melhorias em suas residências fosse obrigada a buscar espaços mais afastados, criando as condições para a formação dos chamados arrabaldes, que não contavam com o mínimo de infra-estrutura urbana, fato comentado pelo jornal *Comércio do Amazonas*, de 10 de janeiro de 1900, que destacava as dificuldades de acesso ao mercado central por parte da população moradora dos bairros mais distantes, observando ser admitido como “verdade irrefutável, que a cidade se alarga diariamente e que já hoje bairros há, como Mocó, Cachoeirinha e outros, que a despeito dos bonds, se acham muito afastados do seu centro”. A idéia era alertar o poder público para as dificuldades que os moradores das áreas mais distantes estavam enfrentando, após terem sido deslocados da área central para os chamados arrabaldes, passando a enfrentar dificuldades extensivas, inclusive para compra de alimentos. O autor encerrava sugerindo que “não seria de todo mau proceder-se também a criação de outros mercados locais, de menores dimensões”.

Diante dessas dificuldades, mesmo com o rigor das imposições, vários moradores das habitações consideradas inadequadas buscaram criar mecanismos que lhes assegurassem a permanência, surgindo construção de casas com fachadas imitando os padrões estabelecidos quando “os cortiços de alvenaria substituíam as ‘palhoças’, satisfazendo temporariamente o embelezamento puramente visual das fachadas” (COSTA, 1997, p.109).

É possível inferir que as medidas disciplinadoras tinham várias finalidades, dentre as quais a de excluir a população mais pobre que estaria alijada dos investimentos implantados para o atendimento do embelezamento da Cidade. A estratégia consistia em criar dificuldades de circulação para as pessoas que dependeriam dos mecanismos de locomoção para os diversos afazeres da vida urbana, principalmente acesso aos postos de trabalho (e que não havia suficientes para dar conta da demanda de desempregados). O controle da circulação urbana se dava principalmente pela limitação das linhas concentradas na parte central da cidade e pela tarifa. Delimitou-se o espaço para a moradia e conseqüentemente tornou-se fácil exercer o controle social sobre a prática de vida dos trabalhadores, disciplinando-se suas vidas quanto ao trabalho, ao lazer, ao mesmo tempo em que também se restringia o acesso aos serviços (DIAS, 1999, p. 57).

Os transportes por bondes, apesar de terem sua extensão interligada aos subúrbios, eram mecanismos criados com o objetivo de dar suporte à dinâmica capitalista, promovendo meio de acesso limitado dos trabalhadores às áreas produtivas, porém com um princípio bastante significativo: refletir os critérios de identificação dos padrões de modernidade dos grandes centros numa cidade dotada de todas as melhorias urbanas, sem, contudo, valorizar o aspecto público dos serviços. Estes veículos consistiam no que havia de mais moderno em termos de melhorias por deslocamentos, sendo, portanto, implantados com o objetivo de atender à elite que necessitava de meios de locomoção.

Crise econômica e permanência dos bondes

A partir da década de 1910, a cidade de Manaus estava vencida, já que passara quase meio século com toda a economia voltada para a borracha e não foram criadas alternativas para a produção de uma cidade perene. E, o que é mais espantoso, persistia a crença da revalorização da borracha nativa, permanecendo as mesmas formas que caracterizavam a produção no período áureo e todas as relações de produção, mantidas na perspectiva da sociedade extrativista, que se apegava aos processos anteriores sem capacidade de mobilização e de busca de novas alternativas.

Do ponto de vista das finanças públicas, Manaus era uma cidade em crise, o que se acentua a partir de 1912. Até esse ano, Manaus viveu sob os efeitos imediatos do *boom* da borracha que tinha no látex o principal produto e que se completava numa economia voltada para a exportação de matérias-primas e gêneros tropicais, que se findara. Nessa época, os serviços de transportes por bondes já estavam sob a responsabilidade da empresa inglesa Manáos Tramways and Light Company Ltda, que, desde 27 de abril de 1908, havia arrendado do engenheiro Antonio Lavandeyra a concessão dos serviços de viação que se estendiam também aos encargos no fornecimento de energia elétrica.

Sobre a atuação desta empresa, uma informação publicada em 1910, durante a administração do governador Antônio Clementino Ribeiro Bittencurt, no item que se referia à situação dos serviços elétricos, comenta que se achavam bastante adiantados os trabalhos contratados pela empresa arrendatária e que aproximadamente 75% dos serviços já haviam sido ampliados. O documento enfatizava a solidez do edifício e das máquinas da Usina do Plano Inclinado, entretanto as informações referentes aos veículos de transportes não eram muito animadoras, porquanto havia,

[...] descontentamentos relacionados aos últimos bondes chegados e montados em Manaus. São incômodos pela proximidade dos bancos e imprestáveis segundo a opinião do fiscal. Este já declarou à empresa que o governo não os aceita como em satisfação ao que foi prometido no contrato. Apenas por tolerância, e em falta de outros estão temporariamente em serviço. (MENSAGEM de 1910, Sessão de Obras da Imprensa Oficial).

Tabela 2. Trabalhadores em atuação no transporte urbano.

INSPETORIA DE VEÍCULOS		
Nº	Categoria das atividades profissionais	Total
01	Chofeur	40
02	Motorista	72
03	Cocheiro	131
04	Carroceiro	199
Total		442

Fonte: Mensagem ao Conselho Municipal de Manáos, 1911.
Org.: Soraia Magalhães.

Paralelo às atividades de transportes por bondes, outros meios de locomoção, seja de passageiros ou de mercadorias, ganham importância como se pode acompanhar nas tabelas a baixo em que consta a quantidade de trabalhadores que atuavam na manutenção da circulação, bem como número de veículos registrados. Havia por conta desta demanda de tráfego a preocupação por parte do poder público em estabelecer parâmetros normativos com o objetivo de disciplinar “á velocidade de automoveis, uso de frases do perímetro urbano, proibição de escapamento, grande produção de fumaça, etc.” (MENSAGEM do Superintendente Dr. Jorge de Moraes, 1911, p. 6).

Em relação às críticas e solicitações quase diárias publicadas durante os primeiros anos dos serviços de transportes por bondes no período de concessão da Manáos Railway, o volume das queixas nos jornais durante os primeiros anos da concessionária Manáos Tramways foi menor, o que nos leva a concluir que pode ter havido melhoria dos serviços prestados, pois, em termos operacionais, o sistema da empresa era superior ao anteriormente adotado. Uma nota publicada em 31 de dezembro de 1913 revelava, de maneira pomposa, a disponibilidade dos serviços durante o período festivo, proclamando que:

A The Manáos Tramways And Light Co. Ltda, tem a honra de avisar ao público que nas noites de vésperas do dia de Natal e Anno Bom, haverá bondes para todas as linhas durante toda à noite e será augmentado o número de bondes para a linha de Flores. (O TEMPO, dezembro de 1913, p. 2).

Tabela 3 - Veículos registrados como transporte urbano

INSPETORIA DE VEÍCULOS		
Nº	Categoria do veículo	Total
01	Automóveis	43
02	Carros de praça	48
03	Caminhões	22
04	Carroça	362
05	Carrocinhas, carros de refresco, café, sorvete, aves, etc.	72
Total		547

Fonte: Mensagem ao Conselho Municipal de Manáos, 1911.
Org.: Soraia Magalhães

Por outro lado, podem ter ocorrido mudanças na conjuntura, o que levou a imprensa a não mais tecer críticas aos serviços de transporte coletivo. Acrescente-se o aumento do número de desempregados, o que pode ter diminuído a demanda, conforme pode ser aferido pela matéria publicada no jornal *A Pimenta*, de 27 de julho de 1915, descrevendo as dificuldades econômicas que a Cidade enfrentava, ao avaliar os efeitos da crise sobre os festejos juninos:

Às festas de São João deste anno correram pouco animadíssimas. Quem passeou pelas ruas, avenidas e praças desta cidade, devia ter visto o desânimo que reinava por toda a parte. Os bonds da Manáos Tramways não logrou este anno ter a mesma sorte que tem tido nos annos anteriores, por que a quebradeira era medonha. Os cafés e os botequins, estes, então que não ganharam para o cigarro, quanto mais para as despezas de empregados e da elétrica que esteve funcionando a noite inteira. Os autos e carros de praça sofreram também um pouco com a tal quebradeira. E o povo que se contenta com tudo, brincava lá a seu modo cantando o seu “mineiro-pão”, com um “grog” e um café. E assim correram este anno as festas tradicionais do glorioso São João.

Os anos que se seguiram não afetaram, de forma imediata, a estrutura urbana implantada a partir da economia da borracha. O transporte coletivo urbano por bondes, porém, foi sendo continuamente degradado até a década de 1940. Pode-se lamentar, como muitos já o fizeram, a partir do ponto de vista da elite exploradora da borracha e sua derrocada, entretanto, é válido também analisar a expansão da Cidade a partir da visão dos que foram excluídos das melhorias ocorridas no espaço urbano, como o índio, o nordestino e o caboclo.

Considerações finais

A Manaus da época da borracha era a cidade dos poderosos. No auge ou na crise era sempre a cidade harmônica; a “cidade do Fausto”, do poder, da harmonia; urbe sem problemas - pretendida, desejada e imaginada e, em alguns casos, vivida pela elite extrativista; a Manaus das avenidas, dos cafês, do teatro, dos palacetes, de um urbanismo higienizado e organicista, fruto de uma racionalidade que se estabeleceu a partir da abertura de ruas e de aterro de igarapés. Esta Manaus, mais do que uma cidade real, fazia parte do imaginário da elite extrativista.

A espacialização que se concretizou para uma minoria só foi possível pela riqueza produzida pela borracha. Esta “Manaus do Fausto” era a cidade genérica em que o tempo cristalizava no espaço experiências fundamentais para compreender-se a história da e na Cidade.

Não era necessariamente, contudo, a cidade real. Na maioria das vezes, de maneira desordenada, as políticas públicas urbanas conseguiram estabelecer as condições de produção e reprodução da Cidade para o atendimento dos interesses hegemônicos. O espaço urbano apareceu como resultado de processos geradores de formas e funções modificadoras da Cidade encravada no meio da selva. Jamais, todavia, significou um espaço transformado para todos, pois era privilégio apenas de uma minoria. Os pobres não eram considerados; a Cidade era sempre apresentada em largo cenário onde só a elite tinha rosto e se destacava na paisagem.

No caso dos bondes, visavam não apenas a atender à demanda, mas principalmente ser os indutores do padrão de ocupação. A linha mais extensa era a de Flores e visava a possibilitar o acesso às áreas de floresta, por parte dos segmentos de gerenciamento, especialmente os ligados às empresas estrangeiras com vistas à utilização daquela área para a construção de casas de fim de semana. O mesmo, de certo modo, ocorreu com a linha Circular Cachoeirinha, que se estendia até o Mocó, abrangendo a Vila Municipal, onde estavam localizadas as chácaras dos segmentos mais abastados.

Ao contrário, porém, do que ocorreu em outras cidades brasileiras, a extensão da linha de bondes não contribuiu para ocupações das áreas expandidas, pelo desinteresse dos segmentos ligados às empresas estrangeiras de fazer investimentos na Cidade. Isso é particularmente observado na área que corresponde à linha de Flores, “um bairro de recreação cheio de igarapés onde as famílias se divertiam nos finais de semana”. Essa era uma das características marcantes da produção da cidade de Manaus, qual seja, a elite ligada aos interesses extrativistas não aplicava aqui seus lucros.

Portanto, é preciso considerar que os bondes foram sem dúvida importantes vetores da expansão da malha urbana da cidade de Manaus. É preciso, todavia, relativizar esta importância pela consideração de dois aspectos: 1) embora o bonde seja considerado como um transporte popular, o seu caráter de massa é questionável, pois apesar de o bonde prestar

[...] um grande serviço à população de Manaus, serviço em ordem, sob os cuidados de superiores que tinham noção de responsabilidade, cada bonde, além do motorista e condutor, conduzia um praça da Polícia Militar de sabre na cintura, que zelava pelo respeito aos passageiros, com isso, qualquer ato de indisciplina era imediatamente reprimido, bêbados impertinentes ou abusados não podiam viajar. (MATA, 1991: 67),

o zelo e a ordem ocultavam o caráter de classe dos bondes. Com isso, parte significativa da população andava mesmo era a pé ou em veículos de tração animal; 2) há que se considerar o reduzido papel do bonde frente ao ambiente urbano, visto que o não-desenvolvimento de atividades com características urbanas e a crise decorrente da queda da produção e do preço da borracha ensejaram uma expansão urbana restrita.

Os bondes e outros melhoramentos da infra-estrutura urbana quase sempre excluía as periferias, produzindo verdadeira alienação do morador pobre em relação à Cidade. Por essas e outras é que a elite extrativista, até os anos 1920, concebia e imaginava Manaus como a “Paris dos Trópicos”. A Cidade

das obras suntuosas, assim como a riqueza, as ostentações e a cultura da elite tornaram-se postizas. A imitação dos estilos de fora, considerados “civilizados”, só foi possível numa sociedade marcada por um processo de colonização cuja principal característica foi a destruição da natureza e da cultura local. Por isso, no período áureo da borracha, engendraram-se uma cidade e uma sociedade sem estilo, porque fora copiado e como tal perdera, pois só o tivera precariamente.

NOTAS

- (1) Nas citações, será mantida a grafia do período tal qual encontrada nas fontes.
- (2) Ver o artigo: *A cidade de Manaus: análise da produção do espaço urbano a partir dos igarapés*, de Arthemisia de Souza Valle e José Aldemir de Oliveira, no livro *Cidade de Manaus: Visões interdisciplinares*. Manaus: EDUA, 2003, p.151-184. Os autores destacam os impactos do processo de transformação ocorrido na cidade com o aterramento de igarapés no período das reformas de ‘embelezamento’ da cidade de Manaus.
- (3) São deste período, ou de fases anteriores informações referentes às características das vilas amazônicas formuladas por viajantes e naturalistas como Alexandre R. Ferreira (1783); Spix e Martius (1817-1820); Robert Ave Lallemand (1859); Louis e Elisabeth Agassiz (1865); Walter Bates (1848-1859), entre outros que descreveram a cidade de Manaus como uma acanhada localidade, bastante diversa que se transformaria depois, durante os anos em que a economia da borracha amazônica se manteria em privilegiada posição no comércio internacional.

Referências bibliográficas

- BRUNHES, Jean. **Geografia Humana**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962. (Edição abreviada, 3. ed. francesa, 1956).
- CASTRO, Mavignier de. **Síntese histórica e sentimental da evolução de Manaus**. Manaus: Tipografia Fenix, 1948.
- COSTA, Selda Vale da. **Eldorado das ilusões: cinema & sociedade: Manaus (1897-1935)**. Manaus: Editora da Universidade. 1996.
- COSTA, Francisca Deusa Sena da. **Quando viver ameaça a ordem urbana: trabalhadores urbanos em Manaus (1890-1915)**. São Paulo: PUC, 1997.
- DIAS, Edinea Mascarenhas. **A ilusão do fausto: Manaus 1890-1920**. Manaus: Valer, 1999.
- DAOU, Ana Maria. **A belle époque amazônica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000. (Coleção Descobrimdo o Brasil).
- MATA, João Nogueira da. **Antiquilhas manauaras**. Manaus: Editora Calderaro, 1991.
- MESQUITA, Otoni Moreira de. **Manaus: História e Arquitetura - 1890-1910**. Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1997.
- MELLO, Gilberto de. A história do bonde. **Revista dos Transportes Públicos**, ano 21. 1. trim. n. 82, 1999.
- OLIVEIRA, José Aldemir de. **Manaus, permanências e transformações: 1920-1967**. Relatório de Pesquisa - UFAM, Manaus, 1999.
- PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. **A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no porto de Manaus (1889-1925)**. Manaus: EDUA, 1999.

Documentos e jornais

- ÁLBUM DO AMAZONAS: *1901-1902*. Manaus: Governo de Silvério Nery, 1902.
- AMAZONAS. Mensagem: lida perante o Congresso dos Senhores Representantes em 1.º de Março de 1896, pelo Exmo. Sr. Governador Eduardo Gonçalves Ribeiro. Manáos: Imprensa Oficial, 1897.
- AMAZONAS. Mensagem: em Janeiro de 1898, pelo Exmo. Sr. Governador Fileto Pires Ferreira. Manáos: Imprensa Oficial, 1898.
- AMAZONAS. Mensagem apresentada pelo Presidente do Estado do Amazonas Ephigenio Ferreira Salles á Assembléia Legislativa e lida na abertura da 3.ª Sessão ordinária da 13.ª Legislatura. Manaus, 1927.
- AMAZONAS. Mensagem apresentada ao Congresso dos Representantes pelo Governador do Estado C.ªl Antonio Clementino Ribeiro Bittencourt. Manaus: Sessão de Obras da Imprensa Oficial, 1910.
- AMAZONAS. Mensagem apresentada ao Conselho Municipal de Manáos pelo Superintendente Dr. Jorge de Moraes. Em sessão extraordinária de 21 de Novembro de 1911. Manáos, 1912.

AMAZONAS. Diário Oficial, 3 de maio de 1901. Superintendência Geral de Fiscalização. Relatório dos serviços por electricidade. Manaus, 1901.

JORNAL COMÉRCIO DO AMAZONAS, 26 de outubro de 1899.

JORNAL O TEMPO, 31 de dezembro de 1913, p. 2

JORNAL A PIMENTA, 27 de julho de 1915