

Aracaju no Tempo do Bonde: entre História e Memórias, 1908–1950

Amâncio Cardoso dos Santos Neto*

Aracaju in Tramcar: between History and Memories, 1908-1950

Resumo

Este artigo analisa diversas fontes históricas para compreender as transformações nos usos e costumes provocadas pelos bondes em Aracaju, durante as primeiras décadas do século XX. Bem como examina a importância desse meio de transporte quanto às mudanças no tráfego; tipos de tração; preço de passagem; linhas; percursos; queixas e acidentes. Ademais, o texto apresenta algumas representações do vetusto veículo nas obras de ficção e memorialística, conforme as diversas abordagens ou tons: lírico, saudosista, realista, sarcástico e irônico. Neste sentido, foram consultadas fontes de diversas naturezas, tais como jornais, relatórios de governo, estatísticas, obras literárias, memórias, crônicas e testemunhos orais. Quanto às fotografias aqui expostas, elas servirão apenas para ilustrar a narrativa sobre o período e o tema em apreço.

Palavras-chave: Aracaju; Bonde; História Cultural dos Transportes.

Abstract

This article examines various historical sources to understand the change in habits and customs caused by trams in Aracaju during the first decades of the 20th century, as well as mark the importance of this means of transport as to changes in traffic; types of traction; price of passage; lines; routes; complaints and accidents. Furthermore, the text presents some representations of the ancient vehicle in works of fiction, as the various approaches or tones: lyrical, nostalgic, realist, sarcastic and ironic. In this sense, were consulted sources of various natures, such as newspapers, Government reports, statistics, literary, memories, chronicles and oral testimonies. As for the photos exposed here, they serve only to illustrate the narrative about the period and the topic in appreciation.

Keywords: Aracaju; Tramcar; Cultural History of Transportation.



* Mestre em História pela UNICAMP. Professor do Instituto Federal de Ciência, Educação e Tecnologia de Sergipe.

“Aracaju acordava com uma rapidez imensa com os bondes...”

José Sampaio (1913-1956).¹

Introdução

Este artigo examina as mudanças nos usos e costumes provocadas pela instalação de bondes em Aracaju, e analisa sua importância como o primeiro meio de transporte urbano, além de seus impactos enquanto objeto de modernização da jovem cidade, bem como suas representações nas obras de ficção e memorialística, conforme as diversas abordagens ou tons. Para alcançar essa trajetória, foram consultadas fontes de diversas naturezas. Quanto às imagens fotográficas utilizadas ao longo do texto, elas servem apenas como ilustração da narrativa, pois nos permite uma aproximação mais vivaz do período, da paisagem urbana e do tema em apreço.

O bonde foi o primeiro transporte urbano moderno da capital sergipana e, certamente, do mundo. Em 1832, o primeiro bonde de tração animal, puxados por burros sobre trilhos, entrou em operação na cidade de Nova York, nos Estados Unidos. Em Paris, França, isso ocorreu em 1855; em Santiago do Chile, 1857; e na cidade do México, em 1858. No Brasil, o bonde puxado por burros surge na segunda metade dos Oitocentos. As primeiras cidades a instalarem trilhos para bondes de tração animal foram: Rio de Janeiro (1859); Salvador (1860) e Porto Alegre (1864). Assim, no século XIX, o bonde tornou-se o mais importante sistema de transporte urbano.²

Duas décadas depois, em 1888, no estado norte americano da Virgínia, instalou-se o primeiro sistema de bondes elétricos.³ Esse sistema foi paulatinamente substituindo o bonde puxado por burros em todo mundo; e isto ocorreu também em Sergipe na segunda década do século XX, como veremos adiante.

Curiosamente, o termo bonde no Brasil originou-se do inglês *bond*, que significava cupons de obrigação ou título de dívida. A alteração semântica originou-se em 1868 quando se associou os *bonds*, emitidos pelo Ministério da Fazenda, com a impressão de bilhetes de passagem dos vagões da Botanical Garden, companhia inglesa que explorava o transporte no Rio de Janeiro. A empresa confeccionou cupons, nos quais vinham estampadas a palavra *bond* e a figura do vagão. A população então passou a chamar o veículo de *bond* ou bonde, aporтуguesando. Assim, houve extensão de sentido: do título da dívida

1 SAMPAIO, José. Os Maloqueiros. *Revista de Aracaju*. v. 2, 1944. p. 181.

2 MORRISON, Allen. *The Tramways of Brazil: a 130-year Survey*. New York: Bonde Press, 1989. p. 25-60.

3 WITTMANN, MARIA CRISTINA GONÇALVES. *Trilhos Urbanos*. Pelotas-RS: Universidade Federal de Pelotas, 2006. (monografia de especialização em patrimônio cultural e conservação de artefatos). p. 29-32.



para o cupom de passagem, e deste para o veículo.⁴ Desse modo, somente no Brasil tal transporte sobre trilhos é denominado de ‘bonde’.⁵

Por servir durante mais de um século como transporte público em nosso país, o bonde marcou sobremaneira o imaginário nacional. Em nossa língua, por exemplo, ele está presente em algumas locuções com vários sentidos, como nos exemplos a seguir: *perder o bonde* – não aproveitar uma boa oportunidade; deixar de fazer bom negócio⁶; *pegar o bonde andando* – entrar em conversa sem saber o que se falou antes, ou num evento depois de ter começado; *tomar o bonde errado* - enganar-se, por ter mal avaliado, ao entrar em negócio e obter mau resultado; *tocar o bonde* - seguir com o trabalho ou projeto; e *comprar bonde* – fazer um mau negócio, ser ludibriado.⁷

Neste sentido, além de marcar presença em nossa língua, o bondinho modificou o cotidiano de várias cidades brasileiras, inclusive de Aracaju, vincando seus trilhos em nossas histórias e memórias.



O Tempo do Bonde em Aracaju: de 1908 a 1950

Em Sergipe, Aracaju foi a única cidade a possuir transporte público de bondes. De 1908 a 1925, os bondes eram puxados por dois burros. De 1926 a 1950, eles passaram a ser elétricos. Através das fontes de época, percorramos a cidade quando era vincada por trilhos. Examinemos então notícias sobre tráfego; tipos de tração; preço de passagem; linhas; percursos; usos e costumes; queixas e acidentes.

Em 24 de outubro de 1908, Aracaju inicia o tráfego de bondes puxados por burros da empresa privada Carris Urbanos. Esses bondes continham 05 bancos para 20 passageiros, e foram comprados de segunda mão na cidade de Salvador.⁸ Por isso, os testemunhos confirmam o mau estado de conservação dos vagões, além da falta de asseio dos veículos.⁹ Anos depois, esse material continuava precário, além de vagaroso e obsoleto.¹⁰

4 Disponível em: <<http://www.aulete.com.br/bonde>>. Acesso em: 10 de setembro de 2015.

5 Em Portugal bonde é chamado de carro elétrico ou carris; na Inglaterra de tramcar; na Espanha de tranvía.

6 MELLO, Nelson Cunha. *Conversando é que a gente se entende*: dicionário de expressões coloquiais brasileiras. São Paulo: Leya, 2009. p. 385.

7 HOUAISS, Antônio (Dir.). *Dicionário eletrônico Houaiss da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2006. 01 CD-Rom.

8 MORRINSON, Allen. “The Tramways of Aracaju”. Disponível em: <<http://www.tramz.com>>. Acesso em: 20 agosto de 2015.

9 PEREIRA LOBO, José Joaquim. *Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa*. Aracaju, 07 de setembro de 1919. p. 81-85.

10 GRACCHO CARDOSO. *Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa*. Aracaju, 07 de setembro de 1923. p. 30.

A extensão das linhas, na época do bonde a burro, era de 08 km. O primeiro trecho teve como itinerário o seguinte percurso: iniciava na “porta do palácio presidencial [palácio Olímpio Campos], fazia uma curva em frente à repartição dos telégrafos [face sul da praça Fausto Cardoso], dobrava a esquina do Hotel Brasil [atual Assembleia Legislativa], e terminava em frente ao trapiche Pohlman [próximo à Capitania dos Portos], de onde voltava, passava em frente à ponte do Governador [atual Imperador], atravessava a rua da Aurora [trecho da av. Rio Branco] indo até a Alfândega [atual Centro Cultural de Aracaju].¹¹ Com o tempo, outros trechos foram instalados, como registra o poeta aracajuano Jacintho de Figueiredo (1911-1991): “Os bondinhos de burro ... – que poesia .../ ‘Fundição’, ‘Santo Antônio’, ‘Circular’ .../”.¹²

Quanto ao número e funções dos bondes de tração animal, Aracaju possuía 14 veículos em 1923. Assim distribuídos: 09 para passageiros; 03 especiais, para atender ao governo do Estado; 01 para transporte de carne do matadouro ao mercado; e 01 para o serviço funeral.

Em 09 de maio de 1919, o governo assume o serviço da Carris Urbanos e tenta melhorá-lo.¹³ Ao tempo em que projeta, em 1920, o tráfego dos elétricos; o que se efetivará seis anos depois.¹⁴ Aracaju foi a última capital do Brasil a possuir bondes movidos por eletricidade.

A inauguração dos elétricos ocorreu de fato em 18 de maio de 1926.¹⁵ Entretanto, no dia 13 de agosto do mesmo ano, o governador Graccho Cardoso (1874-1950) realizou a inauguração política, quando da visita a Aracaju do presidente eleito Washington Luiz (1869-1957).¹⁶ A então concessionária Tração Elétrica de Aracaju, administrada pela firma Andrade, Campos & Cia, passou a oferecer o novo serviço. Esta empresa encomendara veículos novos à fábrica Van der Zypen & Charlier, na cidade de Köln, Alemanha (ver figura 1).¹⁷

11 “Linha de bondes”. *O Estado de Sergipe*. Aracaju, 24 de outubro de 1908, nº 2.930, p. 03.

12 FIGUEIREDO, Jacintho de. *Motivos de Aracaju*. 3. ed. Aracaju: Funcaju, 2000. p. 31.

13 PEREIRA LOBO, José Joaquim. *Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa*. Aracaju, 07 de setembro de 1919. p. 85.

14 Idem, 1920. p. 87-89.

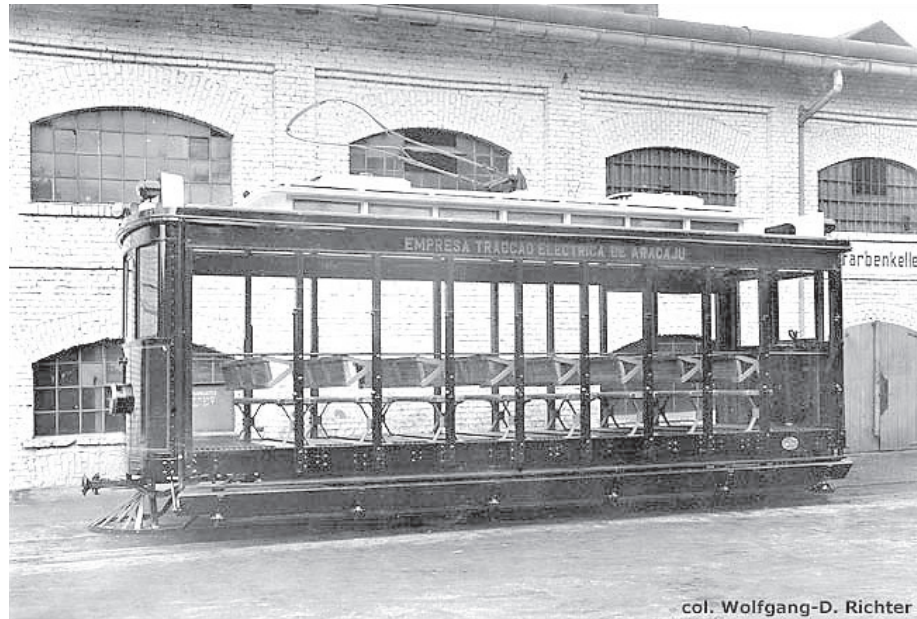
15 O Tráfego de Bondes. *Gazeta do Povo*. Aracaju, 19 de maio de 1926, nº 512. p. 01.

16 GRACCHO CARDOSO. Luz e bondes. In: *Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa*. Aracaju, 07 de setembro de 1926. p. 22.

17 Disponível em: <<http://www.tramz.com/br/tto/6SE.html>>. Acesso em: 14 de setembro de 2015.



Figura 1: Bonde da Empresa de Tração Elétrica de Aracaju na fábrica alemã, 1925.



Fonte: www.tramz.com

A partir de 1928, a Tração Elétrica foi incorporada pelo Estado. O governo assumiu as prestações da firma perante os credores alemães Siemens Schuckert e a Motores Deutz Otto.¹⁸ Oito anos depois, 1936, a estatal “Serviços de Luz e Força” passa a administrar o tráfego, cuja usina de eletricidade alimentava o motor dos bondes e fornecia luz para a cidade. A usina situava-se no Bairro Industrial, na atual avenida João Rodrigues; onde hoje funciona o Centro de Saúde Ninota Garcia.¹⁹

Na época dos elétricos, a extensão das linhas era de 13 km e 680 m. Já a passagem, custava 100 réis (preço de um jornal em Aracaju de 1926).²⁰ E o número de veículos em 1936 era de quinze – doze de passageiros e três para serviços do governo.²¹

O itinerário dos elétricos percorriam várias ruas e logradouros aracajuanos. As principais linhas eram a do *Santo Antônio*: que corria do pé da ladeira pela Estrada Nova (atuais ruas João Ribeiro e Carlos Firpo), seguia pelas ruas Itabaianinha e Itabaiana até a praça Pinheiro Machado (atual Tobias Barreto), dobrava a rua Vila Nova (atual Duque de Caxias), chegava

18 DANTAS, Manoel Correa. *Mensagem apresentada à Assembleia Legislativa*. Aracaju, 07 de setembro de 1928. p. 105-109.

19 MORRISON, Allen. *The Tramways of Brazil*. New York: Bonde press, 1989. p. 58.

20 Ahí está. *Sergipe Jornal*. Aracaju, nº 1.337, 29 de maio de 1926. p. 01.

21 BRASIL, IBGE. *Ferro-Carris. Sinopse Estatística de Sergipe*. Rio de Janeiro, 1937. p. 53 et passim.



até a praça Getúlio Vargas (próximo à atual sede da O.A.B.-SE), descia pela avenida Ivo do Prado e retornava ao ponto de origem. A linha do *Bairro Industrial* partia da praia do Tecido ou Chica Chaves, corria a Estrada do Tecido (atuais av. João Rodrigues e Antônio Cabral), passava pelos mercados e antiga estação ferroviária (atual praça de eventos Hilton Lopes), seguia pela rua Japarutuba (atuais ruas José do Prado Franco e João Pessoa) até a praça Fausto Cardoso, dobrava a rua José de Faro até Ivo do Prado, seguia em direção à Fundação (área entre avenida Barão de Maruim até a confluência com Augusto Maynard), daí até a praça Pinheiro Machado e retornava pela rua Itabaiana. Outra linha era a do *Siqueira Campos*: que saía do centro da cidade e seguia até as imediações da Estação da Leste e retornava ao centro conectando-se com outros ramais. Também havia a *Circular*: que subia a rua Laranjeiras, dobrava a Siriri, subia a Estância, entrava na Pedro Calazans até a praça da Bandeira, passando pela Escola Manuel Luiz, descia a Barão de Maruim, dobrava a rua Arauá e retornava ao centro. Tempos depois, as ruas Buquim e N. Sra. das Dores foram também contempladas.²²

Nesta teia de trilhos urbanos, surgiram novos usos e costumes praticados nos bondinhos de Aracaju.

O Bonde e as novas práticas sócio-culturais

O bonde, como primeiro transporte urbano de Aracaju, possibilitou uma intensa mudança no cotidiano. Assim, os passageiros ao tomarem o bonde criaram novos usos e costumes, a exemplo da leitura de livros e jornais dentro dos veículos; como também das relações de namoro durante o percurso.

Sobre a novidade da leitura no recinto dos vagões em movimento, por exemplo, Elias Carmello (1876-1961), funcionário público e escritor sergipano, classificou esse hábito como exibicionismo numa de suas crônicas. Entretanto, após obter emprestado um livro do amigo e intelectual, Prado Sampaio (1865-1932), ele escreveu: “Logo que no bonde tomei assento, um relance d’olhos passei na primeira página daquele livro [*A longa estrada*, de Ranulpho Prata (1896-1942)]”.²³ Vê-se que o cronista não se conteve e “exibiu-se” rapidamente no banco do bonde, tomado na praça Pinheiro Machado.

Outro indício da prática de leitura nos bondes, neste caso de jornais, está na nota publicada pelo *Correio de Aracaju* em 1926, reclamando con-

22 Linhas baseadas em jornais de época; no mapa elaborado por MORRISON, Allen. *The Tramways of Brazil*. New York: Bonde press, 1989. p. 58; e nas memórias de MELINS, Murilo. *Aracaju Romântica que vi e vivi*. 3 ed. Aracaju: Unit, 2007. p. 198-201.

23 CARMELLO, Elias. Impressões. *Correio de Aracaju*, nº 301, de 05 de novembro de 1926. p. 04. O livro ‘A longa Estrada’, de Ranulpho Prata fora lançado no ano anterior, em 1925.

tra alguns condutores [cobradores de passagens], os quais impediam que os “pirralhos vendedores de jornais” trabalhassem nos bondes elétricos.²⁴

Além da leitura de livros e jornais, outra atitude dentro do bonde era o namoro. Namorar nos bondes, sobretudo entre jovens, era prática corriqueira anotada por vários testemunhos. Uma linha que diariamente acolhia os casais aracajuano era a do Bairro Industrial. O escritor Mário Cabral (1914-2009) e seus amigos, por exemplo, tomavam com frequência o denominado “bonde dos namorados”, após a espera de suas amadas à porta das fábricas de tecido Confiança e Sergipe Industrial. Ele rememora em seu clássico de 1948, *Roteiro de Aracaju*:

É no bairro industrial que transita o bonde dos namorados. (...). O bonde dos namorados é precisamente o bonde das 22 horas, o bonde que vai para a cidade. (...). Aí o primeiro namorado toma o bonde. É o Vasconcelos. Adiante, no ponto seguinte, outro namorado, é o Armando. (...). Ali é Piturita que toma o bonde. Mais adiante é Neto, é Walter, é Armando da Farmácia, sou eu próprio, é mais meia dúzia de namorados. E o bonde segue dançando, aterro afora, rumo da cidade, cheio de namorados, exclusivamente de namorados.²⁵

Um outro testemunho, mas agora ficcional, também registra o namoro nos bondes de Aracaju. No romance realista, ‘Os Corumbas’, de Amando Fontes (1899-1967), clássico de nossas letras, de 1933, e ambientado na capital sergipana, registra que o casal de noivos, Sargento Zeca e Caçulinha Corumba, “andavam, de bonde em bonde, percorrendo as linhas da Fundição, da Rua do Siriri, ...”, enquanto a banda não iniciava a música no coreto da praça Fausto Cardoso.²⁶

24 Os nossos gazeteiros e os bondes da Tração. *Correio de Aracaju*, nº 285, 18 de outubro de 1926. p. 01.

25 CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju*. 3 ed. Aracaju: Banese, 2001. p. 176. (1ª edição de 1948).

26 FONTES, Amando. *Os Corumbas*. 23. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999. p. 130-136.

Figura 2: Bonde passando na praça Fausto Cardoso, década de 1940.



Fonte: www.tramz.com

O Bonde e os Problemas Recorrentes

Mas nem tudo era lazer e romantismo nos bondes de Aracaju. Registros de queixas contra o serviço e acidentes eram também recorrentes. As reclamações mais comuns giravam em torno da falta de horário regular e do conseqüente atraso; do despreparo dos funcionários no atendimento e dos descarrilamentos dos vagões (saída dos trilhos).

O atraso dos bondes, de tração animal ou elétrica, provocava longa espera e aborrecimento nos passageiros. Esse foi o tipo de reclamação mais frequente nas fontes compulsadas, mesmo com a mudança de tração.

Dois meses depois de iniciar o tráfego dos elétricos, em julho de 1926, por exemplo, “várias pessoas residentes nas ruas de Itaporanga, Propriá, Pedro Calazans e outras daquele trecho” pediram ao jornal *Correio de Aracaju* que fizesse “um apelo” aos diretores da Tração Elétrica para que fosse “feita a desobstrução da linha que liga a rua de Laranjeiras com a de Itaporanga, na rua de Pedro Calazans (...)”. Nesse trecho, moradores reclamavam que só passava bonde de hora em hora.²⁷

Outro tipo comum de reclamação também feita pelos passageiros era em relação ao despreparo dos funcionários do sistema de bondes, sobretudo dos motorneiros (condutores de bonde elétrico). Tomemos como exemplo um fato inusitado ocorrido em 22 de agosto de 1926, “às 08 horas, nas proximidades da rua de Buquim”. O motorneiro parou o veículo e

27 Um apelo aos Empresarios da Tracção. *Correio de Aracaju*, nº 222, 30 de julho de 1926, p. 01.

pediu a um garoto que fosse comprar “alguns nickeis de beijus, e sentou-se a espera dos mesmos”. O menino retornou e o motorneiro saboreou a iguaria, enquanto os passageiros assistiam ao lanche. “Logo depois o bonde partiu, sob uma tempestade de aplausos e vivas tumultuosos, ...”, ironizou o redator do *Correio de Aracaju*.²⁸

Ainda sobre a qualidade dos serviços prestados pelos profissionais da E.T.E.A (Empresa de Tração Elétrica de Aracaju), um cronista escreveu: “Os bondes são antes bons do que maus. O pessoal que os serve é, no entanto, péssimo, ...”.²⁹ Cinco dias depois, 25 de setembro de 1926, o mesmo *Correio*, publica uma matéria na primeira página contra o mau serviço dos motorneiros e pede providências aos diretores da E.T.E.A.; alegavam que os condutores (cobradores de passagem) também não obedeciam à solicitação de parada dos passageiros; e no final questiona: “Ora, se o bonde é elétrico, porque não param quando os passageiros pedem aos condutores?”³⁰

Além do atraso e do despreparo dos funcionários no atendimento ao público, outro item constante das queixas contra o serviço de bondes era o descarrilamento. Este incidente era tão comum que um dos redatores do *Correio* anotou, com ironia, que os descarrilamentos dos elétricos “já vão se familiarizando conosco”.³¹ Apesar do tom de pilhéria, vários descarrilamentos ocorreram realmente no curto período entre julho e dezembro de 1926.

Em julho, por exemplo, publicou-se uma nota cujo título sarcástico era: “Um veículo da E.T.E.A. quis banhar-se ontem nas águas do rio Sergipe”. A manchete referia-se ao descarrilamento de um bonde, na avenida Rio Branco, que fazia a linha Bairro Industrial-Fundição [face sul da avenida Ivo do Prado]”; essa via margeia o rio Sergipe e o bonde ao sair dos trilhos parecia “querer banhar-se em suas águas”, conforme o sarcasmo do redator.³² Em agosto, o bonde número 07, da mesma linha, descarrilou na curva da antiga estação ferroviária, próximo ao mercado municipal, no centro de Aracaju. A nota reclamava dos vários descarrilamentos diários, arrematando que “o da linha Circular já descarrilou sete vezes em um só dia”.³³

28 Tratam-se S. S. Excias. ... os motorneiros da Tracção. *Correio de Aracaju*, nº 243, 24 de agosto de 1926. p. 04.

29 MONTEIRO, Oscar. “Crônicas da velha mulata IX – Nossa capital”. *Correio de Aracaju*, nº 262, 20 de setembro de 1926. p. 01.

30 Os Bondes. *Correio de Aracaju*, nº 267, 25 de setembro de 1926. p. 01.

31 Chispas. *Correio de Aracaju*, nº 229, 07 de agosto de 1926. p. 01.

32 *Correio de Aracaju*, nº 211, 18 de julho de 1926. p. 04.

33 “Várias”. *Correio de Aracaju*, nº 227, 05 de agosto de 1926. p. 01.



Figura 3: Bonde na “Rua da Frente”, atual Ivo do Prado, década de 1940.



Fonte: Acervo Laboratório de Imagens Lineu Lins-UNIT.

Já em setembro, mais dois bondes descarrilaram; um na avenida Barão de Maruim e outro no bairro Santo Antônio. A nota do jornal, em tom de zombaria, também trazia um sugestivo título relacionado a atrasos, à lentidão e a descarrilamentos: “Os bonds, apesar de imitarem os cágados, saem fora da linha”.³⁴ Por fim, em dezembro de 1926, outro bonde descarrilou no movimentado cruzamento das ruas Laranjeiras e Japarutuba (atual João Pessoa) e parou porque bateu num poste, felizmente danificando apenas o veículo.³⁵

Todos esses problemas não eram privilégio de nossa capital. Eles ocorriam também em outras cidades, a exemplo de Salvador-BA, cuja topografia acidentada, ao contrário da planura de Aracaju, propiciava a elevação do índice de queixas e acidentes.³⁶

O tempo do bonde em Aracaju, embora extinto, está na memória de aracajuanos que o vivenciou. Um exemplo é o de Maria Terezinha de Jesus Silva (Dona Tetê), 80 anos; sr. Maurício Domingos dos Santos, 77 anos; e Murillo Melins, 89 anos. Eles pongaram, quando adolescentes, nos bondes de Aracaju.³⁷

Dona Tetê passeava com colegas do Grupo Escolar Manuel Luiz, por onde o bonde passava, na avenida Pedro Calazans. Senhor Maurício pon-

34 *Correio de Aracaju*, nº 251, 02 de setembro de 1926. p. 04.

35 Onde iria parar se não encontrasse o poste?. *Correio de Aracaju*, nº 333, 15 de dez. de 1926. p. 01.

36 Ver SAMPAIO, Consuelo Novais. A cidade se articula (1870-1900). In: *50 anos de urbanização: Salvador da Bahia no século XIX*. Rio de Janeiro: Versal, 2005. p. 241-253.

37 Pongar significa subir com destreza no bonde em movimento.

gava no bonde do Santo Antônio, em direção ao centro da cidade, para assistir às sessões do Cine Guarany na rua de Estância.³⁸ Já o senhor Mellins lembra que se esbarrachou no chão ao tentar despongar do bonde, ficando constrangido pelos risos dos passageiros.³⁹ Todos eles têm nostalgia ao lembrar dos bondes de Aracaju; um tempo tão lúdico quanto romântico registrado não somente nas memórias, mas também nas páginas de nossas letras.

O Bonde na Literatura Sergipana

Além de servirem diuturnamente aos aracajuanos e marcarem suas memórias, os bondes também foram representados em diversas páginas das letras sergipenses. Os românticos bondinhos deixaram, como vimos, fundas marcas na vida dos cidadãos; isso também se expressou, sobremaneira, nos escritos literários que evocavam os antigos veículos. Os testemunhos representaram os bondes de Aracaju de forma lírica, nostálgica, realista e até satírica.

No livro *Motivos de Aracaju*, de 1955, por exemplo, escrito por Jacintho de Figueiredo (1911-1999), temos uma homenagem em versos aos cem anos da capital. Em dois sonetos, o autor alude aos bondes num tom lírico e nostálgico.

O primeiro poema se intitula “Crônica”. Nele, o poeta lembra com lirismo os bondinhos de tração animal na sua pitoresca lentidão, vencendo dunas e apicuns da antiga e tranquila Aracaju nas primeiras décadas do século XX:

Os bondinhos de burro... – que poesia! .../ “Fundição”, “Santo Antônio”, “Circular” .../ Tempo feliz aquele! Não havia/ Essa pressa da hora de chegar! .../ (...)/ Mas a cidade, aos poucos, foi crescendo .../ Transpondo as dunas, apicuns vencendo,/ Tornando imprescindível a condução./ E em

consequência, pelas ruas,/ Que ao tempo do bondinho eram tão nuas .../ Não mais aquela placidez de então!⁴⁰

O segundo poema de *Motivos de Aracaju* é “O Último Bonde”. Nele, Figueiredo refaz o trajeto do bonde elétrico que, ao contrário dos puxados por animais, rodava “acelerado” até onze horas da noite, entre os bairros Santo Antônio e Fundição (final da atual avenida Ivo do Prado), e se reco-

38 Entrevista com Maria Terezinha de Jesus Silva, funcionária municipal aposentada, em Aracaju, 02 de setembro de 2015; Entrevista com Maurício Domingos dos Santos, professor aposentado, em Aracaju, 02 de setembro de 2015.

39 Entrevista com Murilo Mellin, 88 anos, funcionário público aposentado, em Aracaju, 17 de maio de 2017.

40 FIGUEIREDO, Jacintho de. *Motivos de Aracaju*. 3. ed. Aracaju: Funcaju, 2000. p. 31.



lhia no Aterro do Tecido (atual avenida João Rodrigues), local da usina que gerava energia para os veículos e da garagem dos bondes. Eis as últimas estrofes do soneto: “O último bonde, como era chamado,/ Vinha do Santo Antônio, acelerado,/ Fazendo a volta pela Fundação;/ Rua da Frente, Aterro do Tecido,/ Em busca do repouso merecido,/ Depois de percorrer léguas de chão”.⁴¹

É sintomático que o bonde figure como único tema abordado por duas vezes num livro em homenagem ao centenário de Aracaju. Isto pode ser indício de que o velho transporte teve importância tanto na vida da cidade quanto no espírito do poeta.

Mas o bonde não foi objeto apenas da poesia lírica. Poemas satíricos também apareceram nos jornais. Em 1926, por exemplo, um certo “Léo” escreve cinco quadras (estrofes de quatro versos) satirizando, ou dando “piparotes”, nos defeitos apresentados nos novos elétricos:

Engasgado traz antonte,/ Na rua de Itabaiana,/ Encontra-
va-se um *bondão*,/ Da *boa* dona ÉTÉANA!.../ Trepados por
sobre o *cujo*/ Os pobres dos condutores/ Gritavam desespera-
rados:/ Que bondes *encrençadores!* (...)/ Quando menos se
esperava/ Um *Jones* apareceu,/ Que é isto, meus rapazes?!/
O que foi que aconteceu?! - O bonde pulou da linha,/ E o
arco se arreventou!.../ Vosmecê seu *Jone*, vá/ Chamar seu
Jone doutô!...⁴²

As quadras são uma implacável sátira política. Examinemos: ‘*boa Dona Étéana*’ é a ETEA, empresa que operava os bondes elétricos à época, como vimos. Os condutores eram funcionários que faziam cobrança das passagens e os “*Jones*” é uma alusão jocosa aos sócios proprietários da ETEA, João Campos e João Andrade. Um deles, se arvorava de engenheiro para consertar os bondes, mas o acusavam de não ter formação para tal, daí a alcunha irônica de “*Jone doutô*”.

Já o termo ‘*bondão*’ do terceiro verso, faz alusão ao irmão mais novo do então governador, Graccho Cardoso (1874-1950), Hunald Santaflor Cardoso (1894-1973), o qual possuiria nádegas avantajadas, sendo então satirizado em várias notas de jornal pela oposição ao governo do mano. A oposição também o acusava de estar envolvido nas suspeitas de corrupção sobre o contrato de concessão de exploração dos bondes cedidos aos sócios João Campos e João Andrade, daí a expressão irônica ‘*boa Dona Étéana*’. Além disso, o grupo político opositor acusava Graccho Cardoso de prática de nepotismo, pois seu irmão, Hunald Cardoso, assumira vários cargos sob os auspícios do Estado. Durante a presidência de Graccho, ele fora designado secretário-geral do governo,

41 FIGUEIREDO, Jacintho de. *Motivos de Aracaju*. 3. ed. Aracaju: Funcaju, 2000. p. 77.

42 LÉO. Piparotes. *Sergipe-Jornal*. Aracaju, nº 1.400, 18 de agosto de 1926. p. 01.

sendo exonerado do cargo em agosto de 1923 por ter sido indicado por Graccho para dirigir o Banco Estadual de Sergipe. Em 1925, Hunald foi escolhido prefeito de Aracaju, também com apoio e indicação do irmão e então governador.

Nessa conjuntura, a sátira se justificaria porque os sócios da ‘boa Dona Étéana’ teriam sido privilegiados na concessão dos serviços dos bondes elétricos da capital pelo governador Graccho Cardoso e seu irmão, prefeito da capital. Os irmãos Cardoso haviam-se tornado inimigos políticos tanto do diretor do Sergipe-Jornal, onde se publicaram as quadras, o deputado federal Antônio Batista Bittencourt (1893-1940), quanto do ex-governador, senador e líder do Partido Republicano, Pereira Lobo (1864-1933). Batista Bittencourt e Pereira Lobo fizeram pesadas críticas ao governo Graccho, entre 1922 e 1926. Dentre elas, acusavam de corrompido o contrato de concessão do serviço de bondes, com aquiescência de seu irmão e prefeito de Aracaju; o que motivou graves denúncias e sátiras políticas em diversas edições do Sergipe-Jornal, órgão controlado por Bittencourt e Pereira Lobo.⁴³

Como se vê, a implantação do sistema de bondes elétricos em Aracaju refletiu as dissensões político-partidárias do Estado à época.

Ainda no campo da sátira, encontramos o monólogo ‘No Bond’, publicado no jornal humorístico O Espião, editado em Aracaju de 1909, um ano após a implantação dos bondes puxados por burros. O autor, José Rodrigues Vianna, recitou os versos no Teatro Carlos Gomes (depois Cine Teatro Rio Branco, na atual rua João Pessoa), trajando a farda dos condutores de bonde.

Rodrigues Vianna era diretor da Companhia Dramática, Lírica e Cômica, e fez diversas apresentações no antigo teatro. Seu monólogo faz o caminho inverso das reclamações neste serviço, pois eram comuns denúncias dos passageiros contra os condutores. Mas aqui temos um raro momento em que o condutor, em tom jocoso, expõe as desventuras de sua faina contra os passageiros. Dentre elas se destacam:

- *a cobrança do fiscal*: “N’um bond cheio de gente/ Faço a cobrança geral,/ Destaco cupons a ufa/ Quando me surge o fiscal/ Tomando no assentamento/ Depois de várias contagens/ Sempre nos diz: Conductor;/ Olhe, faltam três passagens”.
- *a solicitação de parada longe do ponto*: “Qualquer velhusca/ Quando lhe dá na ideia/ Manda parar de Palácio/ O bond lá na Cadeia”. A cadeia ficava na praça 24 de outubro (atual general Valadão) a três distantes quarteirões da praça de Palácio (atual Fausto Cardoso).

43 Ver críticas severas e constantes ao governo Graccho Cardoso e ao serviço de bondes no *Sergipe-Jornal* de fevereiro de 1925 a outubro de 1926.

- *o ensino aos idosos a pongar*: “Inda é preciso que a gente/ Cortês se faça mostrar/ Em ensinar à velhusca/ Como se deve ... trepar”.
- *o não pagamento da passagem por algum malandro*: “Qualquer pelintra querendo/ uma passagem engolir/ Pergunta com a cara dura:/ Condutor já vai partir?/ Ao nosso sinal se trepa/ Com a maior descarcação.../ Mas quando o cobre pedimos/ Nos responde alevantado:/ Condutor, não seja ousado/ Deixe de amolegação!”.

Por tantos dissabores, o condutor desabafa, nos versos abaixo, que deseja deixar o serviço e empregar-se em outro, através de apadrinhamento: “Não posso mais esta vida,/ Muita desventura esconde/ Por isso não quero ser/ Condutor, jamais de bond./ Vou entregar o apito/ Sacola, cupons e prego/ E com o doutor Venâncio/ Renovamente me emprego”.⁴⁴

Ainda seguindo o bonde através dos textos, temos a crônica “Os Bondinhos” do professor e magistrado Bonifácio Fortes (1926-2004), publicada no Sergipe-Jornal em 1950; data dos últimos suspiros dos bondes aracajuanos. Assim, todo o texto é um lamento por conta da iminente extinção dos “bondinhos” na capital. Por isso, escreve o autor que a cidade teria perdido seu “sentido poético”. O título da crônica no diminutivo já exprime certo afeto pelo veículo. Prova disso também é que Fortes personifica os bondes, chamando-os de “heroicos bondinhos”, pelo fato de rodarem mais horas que o de outras cidades em ruas arenosas e de não terem seu maquinário renovado. Aracaju sempre possuiu os mesmos bondes elétricos e um reboque, desde 1926 a 1955, período em que o número da população aumentou significativamente, intensificando o uso e o conseqüente desgaste dos veículos. Por conta disso, Bonifácio Fortes exprime a ‘bravura’ dos bondes da capital:

Heroicos bondinhos de Aracaju, infatigáveis veículos que giravam desde as seis horas da manhã até as 11 da noite, quase sem paradas, subindo a poeirenta rua do Bomfim ou as constantes areias da Pedro Calasans.

Em outra passagem, o autor revela o amor dos aracajuanos pelos bondes, apesar da precariedade do serviço e das condições físicas dos veículos. Diz ele: “O aracajuano ama os bondinhos no que eles têm de mais pitoresco, no que eles oferecem de mais anedótico, no seu próprio inforto (sic) e vagareza”.⁴⁵

Encontramos ainda outra crônica que não foi publicada em jornal, mas numa página do já citado clássico de nossa literatura, ‘Roteiro de Aracaju’, de Mário Cabral (1914-2009), com primeira edição de 1948. O livro reúne

44 VIANNA, Rodrigues. No bond. *O Espião*. Aracaju, nº 37, 21 de março de 1909. p. 01. Esse raro jornal, encontrei depositado nos arquivos da Biblioteca Nacional, podendo ser consultado *on line*.

45 FORTES, Bonifácio. Os Bondinhos. *Sergipe-Jornal*. Aracaju, nº 12.477, 24 de maio de 1950. p. 04.



diversos assuntos sobre a cidade, formando uma espécie de ‘guia sentimental’. Dele extraímos uma passagem em que os bondes são personagens principais, intitulada ‘Os Transportes’; contudo nela o autor aborda apenas sobre os bondes a burro e elétrico; deixando de lado outros meios de transporte. Cabral relembra linhas, trações, defeitos, horários e superlotação. Sobre esse último assunto, ele escreveu: “... os bondes andam superlotados, gente em todos os lugares, pendurada dos lados [pingentes], gente equilibrada, atrás, sobre o dorso do engate”.⁴⁶

Saindo da crônica passemos para memorialística; outro gênero literário que tomou o bonde de Aracaju como tema. A primeira é ‘Um Menino Sergipano’, de Genolino Amado (1902-1989). O imortal da Academia Brasileira de Letras publicou suas memórias em 1977. Um dos capítulos de seu livro se intitula “O Bonde”. Ele remonta ao tempo dos bondes puxados a burro em Aracaju. Na primeira frase sentencia com pilhéria: “Na terra dos inteligentes, bonde de burros”. Aqui o autor alude à plêiade da inteligência nacional nascida em Sergipe como Tobias Barreto (1839-1889), Silvio Romero (1851-1914), Manoel Bomfim (1868-1932), Fausto Cardoso (1864-1906), João Ribeiro (1860-1934), Gumercindo Bessa (1859-1913), Felisbello Freire (1858-1916), entre outros, mas em cuja capital do estado o bonde ainda era movido por tração de muares. Lembremos que Aracaju foi a última capital da República a instalar o sistema de bondes elétricos, em 1926.

Embora Genolino inicie seu texto com um chiste, ele escreve líricas recordações sobre os bondinhos puxados por burros. Conta-nos que o antigo veículo foi um de seus “deslumbramentos” quando aportou em Aracaju ainda menino. E afirma que “a qualificação há de parecer excessiva, mas quem é pequeno engrandece as coisas. E aquele bondinho me maravilhou”.

Genolino Amado nos recorda que o que mais o “encantou” não foi o bonde comum, mas o bonde especial, exclusivo do presidente do Estado (atual governador). Rememora embevecido:

Era o bonde especialíssimo do Presidente, que, em noites de verão, nele passeava com algumas excelências da sua roda. Sem os bancos duros do bonde plebeu, tinha jeito de um pequeno salão, paródia de carro *pullman*, com poltronas de vime e iluminação que me parecia feérica. Dava gosto olhar. Dava também inveja. Que beleza!⁴⁷

Nessa passagem, percebe-se que a desigualdade social também se expressava no serviço público desse transporte urbano.

46 CABRAL, Mário. *Roteiro de Aracaju*. 3. ed. Aracaju: Banese, 2001. p. 113-114.

47 Amado, Genolino. *Um menino sergipano*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978. p. 104-105.



Outro memorialista dos bondes de Aracaju é Murillo Melins. Suas recordações evocam os bondes elétricos nos idos de 1940. Elas foram publicadas no livro ‘Aracaju romântica que vi e vivi, anos 40 e 50’. Ele dedica aos bondes também duas passagens, quais sejam: ‘Bondes’ e ‘De bonde para o Bairro Industrial’.

Em “Bondes”, o autor apresenta fotos dos veículos e da usina geradora de energia que movia os vagões. Ele confirma a procedência alemã dos elétricos de Aracaju. E segue descrevendo os vagões, o funcionamento e as linhas, além da tripulação (motorneiro e condutor) e funcionários da empresa (limpadores de trilhos). O autor tem uma prosa graciosa e leve. A exemplo do trecho em que a empresa, para justificar a paralisação dos bondes por falta de energia, dizia em nota que havia quebrado o eixo do motor; com isso Melins nos brinda com a seguinte anedota:

Conta-se que um vendedor de quebra-queixo, que era tato, passando pelo estabelecimento do Diretor da Luz e Força, anunciando seu produto, gritou: ‘quebra eixo’, omitindo o ‘Q’ devido a sua deficiência. Funcionários do Diretor levaram o pobre homem à presença do chefe, e depois das devidas explicações ele foi liberado”.⁴⁸

No segundo texto, “De bonde para o Bairro Industrial”, Melins sugere a um amigo um passeio imaginário de bonde por Aracaju dos anos 1940. Eles partiriam do Centro, próximo à praça Fausto Cardoso, em direção à avenida Augusto Maynard, apreciando paisagens, monumentos, instituições, hotéis, casarios, palácios, fábricas, estação de trem, ruas e praças até chegar ao ponto final, na praia do Bairro Industrial, mais precisamente na velha construção da “Chica Chaves”, antiga moradora que emprestara seu nome ao primitivo topônimo do bairro.

Melins em suas memórias e “passeio” alude também ao “bonde dos namorados”, ao tempo em que nos informa como se fazia o retorno do bonde no fim da linha. Ouçamo-lo:

hora de o ‘Bonde dos Namorados’ voltar. O condutor e o motorneiro viram os bancos e o arco que leva energia para o velho motor ‘Siemens’. O nosso bondinho rodará em direção ao centro da cidade.

Aqui, neste ponto final, peço licença a Murillo Melins para encerrar com suas próprias palavras um tempo que marcou o cotidiano da nossa Barbosópolis. Ouçamo-lo: “Vamos fazer o retorno, (...), pois o *Bonde do Passado* já passou, deixando apenas boas reminiscências”.⁴⁹

48 MELINS, Murillo. *Aracaju romântica que vi e vivi*. 3. ed. Aracaju: Unit, 2007. p. 195-201. (1ª edição de 1999).

49 Idem. p. 317-322.



Considerações finais

O bonde foi um bem da cultura material que representou a modernidade urbana. Neste aspecto, Aracaju se insere tardiamente em relação às demais capitais; seja pelos poucos recursos do poder público e empresarial, ou pela diminuta malha urbana na primeira década do século XX.

A história dos bondes aracajuanos é uma página ainda a ser escrita de forma mais sistematizada. O que traçamos foi um esboço para introduzir esse objeto em futuras pesquisas. Sendo assim, sugiro a investigação de alguns temas, tais como: as dificuldades financeiras e tecnológicas para implantar o sistema; os interesses e dissensões político-partidárias entre empresários, governo e oposição; a busca de novas fontes e acervos de pesquisa; a especulação imobiliária nas áreas por onde corriam os trilhos dos bondes; a possibilidade de retorno dos bondinhos para emprego no transporte turístico, entre outros, são assuntos que precisam de maior atenção do pesquisador interessado na história social dos transportes públicos em Sergipe.

Os bondes de Aracaju, como vimos, vincaram também a literatura sergipana. Ele foi representado não apenas como um meio de transporte, mas também como um patrimônio sentimental da cidade. O tempo do bonde passou; ficaram, todavia, os registros históricos, memorialísticos e de ficção. No entanto, nada se preservou dos românticos bondinhos com relação à cultura material, cujas memórias ainda resistem nos diversos testemunhos a serem perscrutados.



