

OS BONDES: UMA ETAPA DE MODERNIDADE EM CAMPINAS

Maria Lúcia de Souza Rangel RICCI

Escrever sobre Campinas é descobrir, continuamente, a riqueza de sua história e o significado de a revisitarmos. Daí nos preocupamos, se bem que num *vôo de pássaro*, em observar como era a cidade a partir do surgimento de seus bondes, um dos marcos de seu modernismo.

Ao falarmos em modernidade¹, referimo-nos ao surto que atingiu a cidade, marcado por contrastes e contradições, um vez que a visão de mundo e os padrões de comportamento que passaram a influir em sua aristocracia e na posterior burguesia, exigiram-lhe um dado rompimento com *determinado* passado que, a partir da década de 1870, tornaram possível o novo ritmo de vida então a ela incorporado, decorrente, basicamente, das inovações técnico-científicas daquele momento, se bem que tal modernidade tivesse exigido o controle sócio-econômico-político-cultural de seu espaço urbano.

Em verdade, tudo fora estabelecido pelas próprias limitações dos moradores e da cidade, que ainda vivia repleta de buracos em suas poucas ruas, com falta de saneamento básico, apresentando as melhores habitações circunscritas ao seu centro e com precários meios de comunicação e transportes, além de já, conviver com a mão-de-obra livre ao lado da escrava.

O advento da estrada de ferro - 1872 - ao lado do surgimento da indústria na cidade (à princípio, manufaturas e fábricas ligadas à agricultura, chapéus, velas de cera e olaria), proporcionou marcante alteração na paisagem urbana, o que veio propiciar à pacata Campinas, possibilidade de erigir novos edifícios e equipamentos, alterando o desenho da cidade, acelerando

(1) Utilizamos a expressão *modernidade* entendendo-a como capaz de abrigar diferenças e especificidades, fruto da criação burguesa-cultural, advinda com a Revolução Industrial. Nesse sentido, o moderno identifica-se com o presente, que é bom, enquanto que o passado, seria ruim. Sobre o assunto consultar, LE GOFF, Jacques, *História e Memória*. Campinas, UNICAMP, 1990, p. 165 e segs.

não apenas a dilatação de seu perímetro urbano, mas também, a criação de vários bairros.

Seu comércio era bastante desenvolvido e crescia a atividade bancária. Nos primeiros anos da década dos 70, os mais abonados da cidade já começavam a colocar na fachada, de suas casas lampiões a querosene, o que levou a Câmara Municipal de Campinas a sentir a importância de abrir concorrência para a exploração desse tipo de sistema de iluminação pública.

Em junho de 1872, foi assinada a concessão desse serviço, ficando a cargo de uma companhia que contou também com a participação do capital de algumas famílias abastadas da cidade - era a Companhia Campineira de Iluminação a Gás - de início, com um capital de 40 contos de réis, dividido em 2.000 ações de 200 mil réis cada². A inauguração das iluminação a gás ocorreu a 29 de julho de 1875, em meio a grande festividade.

O caminhar da modernidade, possibilitando à cidade outros tipos de melhoramentos (água encanada, luz e bonde elétrico, entre outros), atingiu tanto os homens livres quanto os escravos, o que fez com que o poder público e o capital agrícola e comercial se articulassem a fim de obter cada vez mais resultados positivos aos seus usuários, além do controle dessa nova realidade.

Constatamos que o poder público teve sérias dificuldades para corresponder aos serviços de sua alçada, apesar da arrecadação municipal proveniente de subvenções e dos impostos, taxas e emolumentos cobrados de atividades existentes nos estabelecimentos comerciais, além da prestação de serviços, dos aluguéis dos prédios da Câmara e da atividade criatória, dos impostos sobre aferição de pesos e medidas, taxas de água e esgotos e das sepulturas³, bem assim das multas judiciais⁴. Mas, com tudo isso, a Câmara era pobre em recursos, apesar de possuir um orçamento bastante alto para a época.

Entre os anos 1870-80, prosseguiu a expansão cafeeira - e com sucesso. Os sobradões já eram uma realidade na cidade, foi fundado o Clube da Lavoura (1876) para defender os interesses da lavoura e do comércio campineiro, multiplicaram-se oficinas e fábricas para atender não apenas o

(2) CPFL. *Energia e Desenvolvimento. 70 anos da Companhia Paulista de Força e Luz*. Campinas, 1982, p. 56.

(3) Sobre o assunto ver: TELLES, João Carlos da Silva. *Repertório das Leis Promulgadas pela Assembleia Legislativa da Província de S. Paulo desde 1835 até 1875*. São Paulo, Typ. do Correio Paulistano, 1877, p. 282-83, Resolução nº 123.

(4) CAMPINAS, CAMARA MUNICIPAL. Arquivo, *Livro de Correspondências, Posturas e Editais: 1856 a 1872*, p. 46.

comércio local, mas já ao regional, utilizando-se também o capital financeiro, proveniente de imigrantes, que então investiam em pequenas empresas. Enfim, como tempo depois se expressara o jornalista Henrique de Barcellos, fora "exatamente depois de 1872 que se acentuou o progressivo caminhar desta cidade".

Não houve exagero em sua afirmativa, pois, em 1873, Campinas já possuía veículos de aluguel, puxados por animais, como transporte público coletivo e, em 1878, foi fundada a Companhia Carris de Ferro, com capital inicial de 10 contos de réis, dividido em 500 ações distribuídas por 98 acionistas fundadores.

A 25 de setembro de 1879, ocorreu a inauguração da primeira linha de bondes puxados a burros, por essa Companhia, contando com quatro veículos: A, B, C, D. A concessão para explorar tal serviço era por cinquenta anos⁵.

A linha A fazia o trajeto da Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro ao Centro da cidade; a B, do Centro ao Jardim Público; a C, do Centro ao Bairro do Guanabara (via Gasômetro), e a D, até o alto da Ponte Preta (via rua José Paulino).

Depois, foi criada uma linha intermediária - E - da rua Aquidabã ao Frontão⁶.

Notamos que o ponto de referência era a Estação para a indicação das direções e ruas da cidade⁷, e que o transporte, passando pelo centro, tinha a incumbência de levar e ou/trazer passageiros e cargas, atender a cortejos fúnebres, bem assim levar a carne do Matadouro para os açougues de Campinas.

Apesar do *bonde de burro* (como ficou conhecido) representar um avanço para a cidade, significou, ao mesmo tempo, um sério problema, já que deixava muito a desejar, não apenas por não cumprir horários, como também pelos frequentes descarrilamentos.

(5) *Aurora Campineira*. Campinas, fev., 5, 1860, traz informações outras sobre o assunto.

(6) *Correio Popular*. Campinas, jun., 23, 1941.

(7) Foi a 19 de maio de 1873 que a Câmara de Campinas propôs em suas Posturas Municipais, certa disciplina ao trânsito a partir da Estação. Em seu Art. 1º, lê-se: *Todas as séges, carros omnibus, gôndolas, carroças e outros veículos de condução que tiverem de subir com direção à Estação de Estrada de Ferro da Companhia Paulista, demandarão a rua de São José, a partir do Largo da Matriz Nova, bem como descerão pela rua da Constituição, até o mesmo Largo. Os infratores pagarão a multa de 4\$000.*

É simples entender o porquê das preocupações do poder municipal nessa esfera que de perto tocava o espaço urbano, pois, a cidade se expandia, as distâncias aumentavam, a sujeira deixada pelos animais era enorme, o que perturbava os transeuntes, além do mau odor exalado... Além disso, novas normas capitalistas eram impostas à sua população, exigindo, conseqüentemente, não só a racionalização daquele espaço, como também o repensar da convivência simultânea com a escravidão e o trabalho livre.

Mas, o *bondinho* da Companhia Carris de Ferro não conseguiu sobreviver sequer ao vencimento do prazo de sua concessão, sendo ela extinta em 1912 e, logo a 24 de junho desse mesmo ano, ocorreu a inauguração do *bonde elétrico* em Campinas.

Os carros da Companhia Campineira Tração, Luz e Força, ou simplesmente Campineira, ou ainda Tração, como popularmente era chamada, ocuparam, pois, o lugar dos *bondinhos* que, pouco a pouco, foram recolhidos ao depósito existente próximo ao Gasômetro (hoje Almoarif, Casa da Força e Luz e Museu Histórico da CPFL), situado à Av. D^a Libânia.

Fora, portanto, o ano de 1912, decisivo para a história dos transportes coletivos urbanos em Campinas, com a organização da Companhia Campineira de Tração, Luz e Força, que encampou as Companhias de Carris e Gás.

A 24 de junho de 1912 foi então inaugurada a primeira linha desse novo tipo de transporte, com um percurso inicialmente curto: partia de sua estação situada à rua General Osório, dirigindo-se para a rua Augusto Cesar (no Jardim Público Municipal). Todavia, logo outras linhas vieram juntar-se a essa, estendendo-se a todos os bairros da cidade, o que marcou, definitivamente, o fim dos antigos bondes puxados por burros.

Os bondes elétricos procuraram atender às necessidades da população campineira, e, por isso mesmo, percorriam seus principais bairros e ruas, a partir de 1913, quando foram instaladas as linhas Botafogo e Cambuí; em 1916 e 1917, foram inauguradas as linhas da Ponte Preta e Bonfim; 1935, fora a vez da linha Proença e daí, até 1940, aos demais, quando então já encontramos doze linhas de bonde, trafegando com vinte carros, com velocidade média de 12,40 quilômetros por hora e percorrendo uma média mensal do 136.797.686 quilômetros.

Dado o crescimento da cidade, mais uma linha foi acrescida àquelas já existentes - a de prefixo treze - já nos primórdios dos anos 50.

O itinerário dos bondes⁸ sem mencionar as ruas que atravessavam - praticamente não sofreu mudança ao longo dos anos que existiram na cidade. Aliás, quando houve uma tentativa de alterar o percurso da linhas de prefixo 3 e 4 (Guanabara e Taquaral), os moradores desses bairros, insatisfeitos com a mudança, encaminharam um memorial ao chefe do executivo campineiro, para que intercedesse junto à Tração, a fim de que fosse restabelecido o antigo percurso, ou seja, *que o bonde 3 faça ponto terminal na Praça Bento Quirino e o 4 termine seu percurso no Largo do Rosário*⁹.

Assim, para o bairro da *Vila Industrial*, dois carros realizavam o serviço de transportes: a *Linha nº 1*, tendo como ponto de partida a rua Francisco Glicério, em frente aos Correios e Telégrafos, seguindo pelas ruas Conceição, Barão de Jaguará, Moraes Sales, Viaduto da Paulista, Av. João Jorge, ruas Sales de Oliveira, Pereira Lima, Jôquei Clube, Dr. Mascarenhas, Av. Andrade Neves, Rua 13 de Maio e, por esta, até o ponto de onde partia. A *Linha nº 2*, partia da Praça José Bonifácio (Largo da Catedral), seguia pela Av. Francisco Glicério, Rua General Osório, Av. Andrade Neves, Ruas Dr. Mascarenhas, Pereira Lima, Sales de Oliveira, Av. João Jorge, Viaduto da Paulista, Rua Moraes Sales, Av. Francisco Glicério e, por esta, até a Praça de partida.

A *Linha nº 3 - Guanabara* - partia da Praça José Bonifácio (Largo da Catedral), seguia pela Av. Francisco Glicério, Ruas General Osório, José Paulino, Barão Geraldo de Resende, Av. Barão de Itapura, até o Liceu N. S. Auxiliadora, de onde voltava pelo mesmo percurso até a Rua José Paulino, entrando pela Rua 13 de Maio em direção ao seu ponto inicial.

A *Linha nº 4 - Taquaral* - partia da Praça Bento Quirino, atingindo as Ruas Sacramento, Marechal Deodoro, Dr. Quirino, Major Solon, Paula Bueno até a Amador Bueno, de onde retornava pelo mesmo percurso.

A *Linha nº 5 - Estação* - circular, saía da Praça José Bonifácio (Largo da Catedral), seguindo pela Av. Francisco Glicério, Rua General Osório, Av. Andrade Neves, Praça Floriano Peixoto (Largo da Estação, Rua 13 de Maio até o ponto inicial.

(8) Valemo-nos para a reconstituição do percurso e história dos bondes elétricos em Campinas, dos depoimentos prestados pelos historiadores Odilon Nogueira de Matos, Lycurgo de Castro Santos Filho, além de *Anotações Esparças* deixadas por meus pais - José Bueno Rangel e Olga de Camargo Souza Rangel. De igual maneira recorremos aos vários *Guias de Campinas*, referentes aos períodos de 1945/68, especialmente aos: *Guia Princesa D'Oeste*. Campinas, Empresa Jornalística A Tribuna Ltda, 1950; *Indicador Portátil. Guia de Campinas*. Campinas, s/e, 1956 e *Guia Banyan de Campinas*. Campinas. 1959/1968.

(9) *Correio Popular*. Campinas, jan., 20, 1947.

Os bondes que faziam o percurso para o bairro do Cambuí, possuíam, como a Vila Industrial, dois carros. A *Linha nº 6* (Vila Almeida - circular) - saía da Rua Dr. Quirino, descia a rua Thomas Alves, prosseguia pela Av. Anchieta, rua General Osório, Av. Júlio Mesquita, ruas Olavo Bilac, Santos Dumont, Cel. Quirino, Conceição, Av. Júlio Mesquita, ruas General Osório e, pela Dr. Quirino, atingia o ponto inicial.

Quanto a *Linha nº 7*, também circular, como o outro, partia da Rua Dr. Quirino descia a Thomaz Alves, caminhava pela Av. Anchieta, rua General Osório, sendo o restante do percurso similar ao anterior.

A *Linha nº 8 - Bonfim* - partia da Praça José Bonifácio, seguindo pela Av. Francisco Glicério, rua General Osório, Av. Andrade Neves, Rua Dr. Mascarenhas, Av. Governador Pedro de Toledo e Praça Izidoro Dias Lopes, rua Erasmo Braga, de onde voltava pelo mesmo percurso até a Av. Andrade Neves, passando pela Praça Floriano Peixoto (Largo da Estação), descendo, depois, a rua Treze de Maio até à Praça de partida.

Quanto a *Linha nº 9 - Botafogo* - era, sem dúvida, a mais alegre por transportar grande número de adolescentes que se dirigia ao tradicional Colégio Culto à Ciência. Além de sempre festivo e risonho, muito trabalho acarretava ao seu cobrador, pois, tanto os meninos, quanto as meninas, além da gritaria, e do gargalhar, procuravam sempre, contrariar as normas estabelecidas e se aboletavam pelos estribos do bonde, a fim de demonstrar sua valentia e o descumprimento às leis... O trajeto era: Praça José Bonifácio, seguindo pela Av. Francisco Glicério, ruas General Osório, Saldanha Marinho, Hércules Florence, Culto à Ciência, Barão de Itapura, Av. Andrade Neves, Praça Floriano Peixoto (Largo da Estação), rua 13 de Maio, até o ponto inicial.

A *Linha nº 10 - Castelo* - o ponto de partida era na Praça Bento Quirino, seguindo pelas ruas Sacramento, Marechal Deodoro, Dr. Quirino, Av. D^a Libânia, Av. Brasil, ruas Joana de Gusmão, Barros Monteiro, Pereira Tangerino, onde estava, o final da linha. A volta era pelo mesmo itinerário.

A *Linha nº 11 - Avenida Saudade - Ponte Preta - Fundão* - saía da Av. Francisco Glicério, defronte aos Correios e Telégrafos, indo pelas ruas Conceição, Barão de Jaguará, Abolição, Álvaro Ribeiro, Av. Saudade até o portão do cemitério, de onde voltava pelo mesmo trajeto até o cruzamento das ruas Barão de Jaguará e Moraes Sales, prosseguindo por ela até a Francisco Glicério, e por esta, até o ponto inicial.

A *Linha nº 12 - Bosque* - partia da Av. Francisco Glicério, em frente aos Correios, seguindo pelas ruas Conceição, Barão de Jaguará, Moraes Sales,

Antônio Cesarino, Duque de Caxias, Padre Vieira, Proença (final da linha), de onde voltava pelo mesmo percurso até as rua Moraes Sales, quando entrava pela Francisco Glicério até o ponto inicial.

A *Linha nº 13 - Praça Municipios de São Paulo ou Praça Municipios* - partia da rua Dr. Quirino com Thomaz Alves, seguindo pela rua Major Solon, Av. Orozimbo Maia, ruas dos Alecrins, Antônio Lapa, Capitão Francisco Paula, Querubin Uriel, até a Vila Estanislau, seu ponto final. Voltava pelo mesmo itinerário.

Todavia, Campinas crescia, crescia... E, em nome desse crescimento acelerado, *24 de maio de 1968*, marcou o último circular do bonde elétrico na cidade. Os trilhos dos bondes foram retirados e o transporte coletivo totalmente substituído pelos ônibus que, pouco a pouco, juntamente com os bondes, já transitavam por suas ruas e avenidas. Os elétricos já não mais satisfaziam as necessidades locais de transporte, mesmo porque havia deficiência no número de carros utilizados e na quantidade de linhas, sem se falar na morosidade com que cobriam as distâncias que, cada vez mais, se tornavam longas.

Pelo que analisamos, a média diária de passageiros transportados em bondes foi, no ano de 1947, de 57.000, tendo crescido nos anos de 1948 e 49, para 66.000. No entanto, nos anos 50, apresentou sensível retrocesso, caindo para 61.000 passageiros e, em 1951, recuou mais ainda - 57.000.

Sem dúvida que, ao adentrarem¹⁰ os ônibus para realizar o transporte de passageiros, os bondes não puderam lhes fazer concorrência e seu fim estava determinado, aliás, como aconteceu às demais cidades que, como Campinas, utilizaram-se por bons anos desse tipo de veículo - caso, entre outras, das cidades de São Paulo, Santos, Sorocaba, Guaratinguetá e Piracicaba.

Convém lembrar que, entre os anos de 1930 até final dos 50, fora a época de consolidação da sociedade urbano-industrial em todo Estado de São Paulo, com ampliação da divisão social do trabalho, crescimento das cidades, embora certos setores tradicionais ainda predominassem nelas, principalmente os que se referem ao consumo de massas, praticamente inexistente.

Finalmente queremos mencionar, ainda com base nos depoimentos coletados que, *passar de bonde* foi, por bom tempo, uma das grandes diversões dos campineiros, principalmente aos domingos, pela

(10) GUIMARÃES, Alôr Malta. *Campinas - Dados Históricos e Estatísticos*. Campinas, Livr. Brasil, 1953, p. 104.

novidade que representava. Seus ocupantes trajavam-se com esmero: os homens, com terno e gravata e as mulheres, notoriamente as abonadas, com vestes luxuosas e luvas de crochê, esmeradamente confeccionadas, tudo harmoniosa e perfeitamente combinados, deixando no ar o odor de delicados perfumes, a adocicar mais o trajeto... Interessante observar é que ricos e pobres confundiam-se nesses passeios, lado a lado, divertindo-se...

Mas, havia também o percurso pouco escolhido para os passeios domingueiros: o bonde 3, destino Taquaral, pois, ao chegar ao seu ponto final - no Liceu - descendo a rua, ainda sem asfalto, encontravam-se as casas das chamadas *mulheres* de vida fácil, com suas luzes roxas e vermelhas acesas às portas... local esse onde a presença das famílias não era permitida. E, com isso, a Lagoa, praticamente, não era visitada.

O bonde 12, que se dirigia ao Bosque dos Jequitibás, era também muito freqüentado nos dias de folga, por ser local aprazível da cidade, ponto ideal para realização de convescotes. Principalmente as famílias de classes média e pobre eram freqüentadoras assíduas daquele recanto, o mesmo não ocorrendo com as abonadas, sobretudo após a década dos 40, uma vez que se dirigiam amiudamente as suas fazendas e clubes. É o evidenciar já da diferenciação sócio-econômico-cultural na cidade, que assumia, de fato, sua fase moderna.

Ao adentrar os anos 1955/60 um surto inovador atinge Campinas, notoriamente voltado para os setores de bens de produção e duráveis de consumo, o que ocasionou complexidade maior à sociedade, ao mesmo tempo que se acentuavam as desigualdades sociais.

O crescente desenvolvimento da cidade com base industrial interiorizada, a partir dos anos 1970, o crescimento do transporte rodoviário, do setor financeiro e do comércio externo, transformaram-na radicalmente, reforçando e propiciando o aumento das empresas de serviços, de sua população (a partir da segunda metade da década dos 70), da oferta de serviços urbanos (sobretudo na periferia), acelerando mais o papel urbano de Campinas que, de pólo regional passou para o de centro metropolitano. A partir de então, e com nitidez, constatamos que ela foi o centro de atração migratória do Estado de São Paulo.

Tais mudanças afetaram sua constituição sócio-cultural que acabaram, na década dos 90, a se refletir na deterioração do padrão de vida de sua população, apesar do grande aumento da riqueza gerada na cidade. Isso também veio a exigir uma atenção mais efetiva do setor público, no intuito de

evitar maiores estragos na qualidade de vida, além de repensar o ônus social decorrente da crescente industrialização. Tal problemática, todavia, persiste em nossos dias, o que vem se constituindo numa, das bandeiras fundamentais da esfera municipal de Campinas que, até o momento, vem se revelando incapaz de conter a degradação das condições de vida urbana, principalmente relativas ao setor de saúde, higiene, habitação e transporte.

Daí a necessidade ora sentida pelo poder municipal e população campineira em repensar *coletivamente* seu espaço urbano, a fim de reencontrar seu *habitat* e possíveis soluções para os percalços que hoje enfrenta e onde estejam inclusos, esperamos todos os segmentos sociais, setoriais e regionais do universo econômico-político-cultural em busca de desenvolvimento com justiça social.