



UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I CAMPINA GRANDE
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
CURSO DE GRADUAÇÃO LICENCIATURA EM HISTÓRIA

SAMUEL ROBÉRIO DIAS LEITE

**A RODA DAS ALMAS: O TRANSPORTE PÚBLICO URBANO
EM CAMPINA GRANDE (1930-1970)**

CAMPINA GRANDE - PB

2014

SAMUEL ROBÉRIO DIAS LEITE

**A RODA DAS ALMAS: O TRANSPORTE PÚBLICO URBANO
EM CAMPINA GRANDE (1930-1970)**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Universidade Estadual da
Paraíba como exigência para a obtenção
do diploma em Licenciatura em História

Orientadora: Prof^a. Mestra Maria de
Lourdes Lôpo Ramos

CAMPINA GRANDE - PB

2014

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano da dissertação.

L533r Leite, Samuel Robério Dias

A roda das almas [manuscrito] : o transporte público urbano em Campina Grande (1930-1970) / Samuel Robério Dias Leite. - 2014.

23 p.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2014.

"Orientação: Profa. Ma. Maria de Lourdes Lôpo Ramos, Departamento de História".

1. Transporte Urbano 2. Historiografia 3. Campina Grande - Paraíba I. Título.

21. ed. CDD 388.4

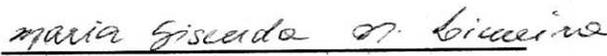
SAMUEL ROBÉRIO DIAS LEITE

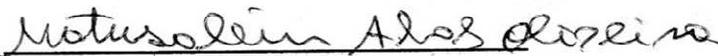
A RODA DAS ALMAS: O TRANSPORTE PÚBLICO
URBANO EM CAMPINA GRANDE (1930-1970)

Artigo apresentado ao Curso de
Licenciatura em História da
Universidade Estadual da
Paraíba - UEPB, em cumprimento à
exigência para obtenção do grau de
licenciado.

Aprovado em: 03 / 12 / 2014


Prof^ª. Mestra Maria de Lourdes Lopô Ramos/ UEPB
Orientadora


Prof^ª. Mestra Maria Giseuda Nascimento Limeira/ UEPB
Examinadora


Prof. Mestre Matusalém Alves Oliveira / UEPB
Examinador

AGRADECIMENTOS

Aos meus guias espirituais que colaboram para minha evolução

A minha mãe Aparecida que com todo esforço e amor sempre fez mais do que pôde por nossa criação e educação,

Aos meus irmãos Sandro e Sandra Suelly, ao meu pai, a minha avó Ester, as minhas tias Dorinha e Maria de Lourdes, meus primos e primas, meu sobrinho Lucas e minha cunhada Elisa e a todos da minha família.

A minha orientadora Babi, que com seu saber e paciência me orientou para a concretização deste trabalho.

Aos meus queridos professores da universidade Martha Lúcia, Patrícia, Matusalém, Lindaci, Socorro e Giseuda como também aos que fizeram parte de minha vida escolar.

Aos meus amigos de sala que tantas risadas e estudos dividimos, nos tornando apesar da distância amigos para toda a vida.

Aos meus amigos que são poucos, mas verdadeiros.

My person

A RODA DAS ALMAS: o transporte público urbano em Campina Grande (1930-1970)

LEITE, Samuel Robério Dias¹

RESUMO

Este trabalho busca discutir as primeiras práticas de transporte público urbano que foram utilizadas na cidade de Campina Grande no período de 1930 a 1970 e as transformações ou adaptações às quais a cidade e sua referida população sofreram como os mesmos. A cidade em questão está localizada no agreste paraibano, onde o transporte de certa forma sempre esteve presente em momentos importantes da cidade, fosse ele com os tropeiros indo do litoral ao sertão, fosse quando da chegada da linha do trem e o desenvolvimento trazido com ela, através do escoamento do algodão. Os métodos utilizados para a realização deste trabalho incluíram: pesquisa bibliográfica e o levantamento documental acerca do sistema de transporte público da cidade de Campina Grande no século XX junto a canais formais.

PALAVRAS-CHAVES: Transporte público. Campina Grande. Ônibus.

“Em cada presente, o que se tem é uma visão parcial, uma articulação original entre passado e futuro. A História é visada segundo perspectivas diversas, e com o avanço do tempo, as proposições históricas mudam. Todo historiador é marcado por seu lugar social, por sua “data” e por sua pessoa”.²

1 O TRANSPORTE PÚBLICO EM CAMPINA GRANDE (1930-1950)

O recorte histórico de quarenta anos feito por este trabalho abrange apenas alguns fatos desse período, como também algumas pessoas que foram

¹ Graduando em Licenciatura em História pela Universidade Estadual da Paraíba (UEPB). Email para contato: samufvo@hotmail.com

² REIS. José Carlos. 1994. Pág. 11

personagens nesse contexto, porém muitas outras mais foram as que usaram os transportes, que se locomoveram que esperaram o próximo coletivo e que tiveram suas vidas impactadas de uma forma ou de outra pelos transportes públicos urbanos da cidade de Campina Grande. É dessas almas que usufruíram e usufruem os coletivos que fala o título deste trabalho, é desses anônimos e ao mesmo tempo únicos em suas vidas que são mencionados de forma alegórica no título desta obra. É a vida que segue, é o mundo que gira é a roda que roda e o tempo que não para.

No século XVII, em Paris, o Duque de Roaunez recebeu a sugestão de um homem chamado Pascoal sobre um transporte que teria a finalidade de levar pessoas sob a ordem de um valor, horário e percurso preestabelecidos. Roaunez pediu permissão ao Rei Luiz XIV e em 1662 carroças com capacidade para até oito passageiros mais o condutor, realizaram o percurso em sua primeira rota. Porém devido ao que provavelmente seriam altos custos o serviço foi abandonado 16 anos mais tarde.³

Somente nos anos 20 do século XIX é que o proprietário de uma casa de banhos próximo a Paris disponibilizou um transporte para levar seus clientes do centro da cidade até seu estabelecimento localizado nos arredores da cidade luz. O ponto final do percurso ficava em uma praça onde se localizava a loja de um chapeleiro conhecido por Omnes, ele por sua vez criou o lema “omnes omnibus” que traduzindo para o português significa “Omnes para todos”, logo o termo omnibus se popularizou.⁴

Baudry, o dono do estabelecimento, percebeu que o serviço de transporte era usado em sua maioria por pessoas que desejavam apenas locomover-se e não estava diretamente ligado ao desejo de ir até sua casa de banho, logo ele pediu permissão para explorar o serviço. A primeira cidade do mundo a possuir um transporte público com o nome de omnibus foi Nantes na França. Em jornais da década de 30 do século XX em Campina Grande, já apresentava a grafia para a palavra omnibus em sua raiz francesa.

No Brasil o transporte de passageiro foi inicialmente mais artesanal. Um dos primeiros é conhecido como serpentina e era usado por famílias abastadas do princípio do século XIX. O nome serpentina deriva do adorno em espiral que ficava

³ STIEL, Waldemar Corrêa. 2001

⁴ <http://www.museudantu.org.br/principal.asp>

na extremidade dianteira do teto. A seguir podemos mencionar a rede, que por sua vez ficava presa a uma vara, carregado nos ombros de dois escravos. Outro meio de transporte mais utilizado no período colonial, foi a cadeirinha e continuou em uso durante boa parte do século XIX no Brasil. Todos com o uso da força humana.

O ônibus, agora mais próximo do que conhecemos, começou a circular por volta de 1817, na então capital do país sob a organização de Sebastião Fábregas de Suriguê que era sargento-mor da guarda real e barbeiro do rei, este por sua vez concedeu a Sebastião duas linhas para transportar pessoas. Os veículos puxados a cavalos ou mulas, possuíam quatro rodas e demoravam muito em seus trajetos e não muito raramente era necessário trocar os animais no meio do percurso.

Vinte anos mais tarde o senhor Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho juntamente com outros quatro sócios fundaram a companhia de omnibus e logo obtiveram altos lucros. A popularidade dos omnibus causou insatisfação nos proprietários de outros meios de transporte que pressionando a Câmara Municipal, conseguiram com que esta instituísse por sua vez, altos impostos. Além desses problemas, o senhor Aureliano ainda teve que assistir a ascensão da sua principal concorrente à companhia das gôndolas fluminenses, assim chamada porque dividia os assentos conforme as homônimas da cidade de Veneza, na Itália.

O transporte dito público urbano já era uma realidade cotidiana na vida da população e tinha anteriormente sido com carros a tração animal e posteriormente elétrica, como é o caso dos bondes que na cidade de Recife, por exemplo, contava em 1922 com cerca de 130 carros elétricos.⁵ Os custos financeiros desse meio de transporte sempre foram demasiados altos, mas quando na época comparado com os ônibus que usavam pneumáticos de borracha compensavam dado aos custos mais altos ainda deste último.

Em 1919 novamente na cidade de Paris, mas agora é a vez da fabricante de pneus Michelin tenta convencer as autoridades públicas locais de que os transportes deveriam usar meios pneumáticos como forma de deslocamento tornando-se melhores e mais rentáveis, o que na verdade não era. A vida útil de um pneu de borracha na época não passava de 3.000 quilômetros, por questões financeiras o bonde elétrico reinou absoluto nas grandes cidades até que inovações tecnológicas

⁵ ALCANTRA JR, José O. 2009

transformassem os motores dos ônibus que eram à gasolina em diesel e tornaram a vida útil dos pneus mais longa fazendo-os substituir os saudosos bondes populares.

Em meados século XIX as grandes cidades do Brasil recebem os primeiros investimentos e implantações de sistemas de transporte de passageiros, então sobre trilhos. No ano de 1880 havia no Brasil 50 sistemas de transporte urbanos, subindo para 75 em apenas cinco anos, o que segundo o autor Morrison⁶, corresponde a um aumento de 50%. Podemos perceber esse crescimento através de qualquer estudo histórico urbano desse período que terá em algum momento uma menção aos sistemas de transporte da época, como os bondes e trens. O que limitava os referidos transportes aos trilhos, estes por sua vez também atuaram de forma fundamental para o desenvolvimento econômico do Brasil daquele período, era a própria dependência dos trilhos.

Os primeiros auto-ônibus circularam no Rio de Janeiro em 1908⁷, movidos à gasolina, alguns anos depois eles foram substituídos por modelos movidos a baterias produzidas nos Estados Unidos, só perdendo lugar para os de dois andares. Estudos apontaram que o modelo ideal deveria ser fechado, com janelas para ventilação, duas portas para entrada e saída respectivamente, assentos posicionados de dois em dois e a partir disso tanto as empresas que tinha concessão de uso das linhas como as que desejassem entrar no mercado deveriam atender a estas solicitações. Apenas no ano de 1928 havia dezenove empresas atuando na capital brasileira e com o aumento do número de usuários o ônibus desbancou o metrô e o trem, passando a ser o meio de transporte mais usado pelas pessoas. Quanto às autoridades o ônibus foi mais bem aceito visto à facilidade de acesso a inúmeros lugares sem necessitar colocação de trilhos, era mais rápido e tinha o horário mais flexível que os bondes e trens.

A História do ônibus é importante para que possamos entender a relevância deste transporte atualmente na vida da população brasileira e em linhas gerais seu impacto no cotidiano campinense e as mudanças sofridas no período que se segue.

A chegada dos veículos automotores quer sejam eles coletivos ou particulares, ou melhor dizendo, sendo ônibus ou carros de passeio denotavam não apenas um símbolo de progresso material, mas também o status social do seu proprietário, a exemplo de São Paulo que viu o primeiro automóvel particular

⁶ <http://www.tramz.com/br/tto/02.html>

⁷ Museu virtual do transporte urbano

pertencer a família Matarazzo muito influente na região e posteriormente sendo seguida pelos insipientes barões industriais do café.

O automóvel de passeio que era luxo e somente acessível a poucos, teve uma ligeira popularização entre as elites, com o advento do modelo T que foi lançado pela Ford. O automóvel de passeio vem a se tornar uma necessidade cada vez mais presente na sociedade do relógio, tornando o indivíduo urbano adaptado às relações sociais que se ramificam em compromissos profissionais, estudantis, religiosos, sociais, etc. Desta forma ele vai se configurando como meio de transporte que se adapta as necessidades da vida cada vez mais agitada das urbes e para os que não podem pagar os altos valores contentam-se em dividir os transportes coletivos com seus igualitários, participando dessas mudanças como agentes usuários dos transportes coletivos em acessão nas cidades modernas, estas por sua vez empurram seus trabalhadores cada vez mais para longe de seu local de trabalho, fazendo-os depender de alguma forma para chegar à fonte de seu sustento nos dias e horários marcados.

Contudo, "a concepção de progresso e modernização contida nas mudanças políticas presentes na década de 1930 por meio da regulamentação do trabalho urbano e do incentivo à industrialização no Brasil, fez acelerar o processo de urbanização" (MARICATO, 2003, p. 152). No ano de 1940, no Brasil apenas 31,2% da população era urbana, 40 anos depois esse percentual passou para 67,6% (SANTOS, 2008) e no último Censo realizado pelo IBGE em 2010, a população brasileira que residia nas cidades já era de 84,35% (IBGE, 2010)

O espaço urbano sofre novos paradigmas em sua reestruturação ao longo do século XX. Muitos prefeitos, governadores e figuras públicas investiram em projetos e realizações que visavam à construção de uma cidade moderna, civilizada e com meios para desenvolvimento. O desuso dos transportes de passageiros que utilizavam trilhos para locomoção, ainda como uma das ações de modernização, aconteceu acentuadamente após a Segunda Guerra Mundial. Como afirma a autora A.M. (Costa Silva, A.M., 2005, p.39) "nos anos de 1940 e 1950, a indústria automobilística e os interesses alojados na produção de aço, cimento, borracha e petróleo se aliaram e dominaram o mundo, numa frente monopolista sem precedentes". Ainda na década de 50 do século passado o governo de Juscelino Kubitschek foi marcado por diversas realizações. Seu lema era "crescer 50 anos em 5" e um dos pilares de seu governo foi a priorização de cinco setores fundamentais:

energia, transporte, alimentação, indústrias de base e educação. Como ação para impulsionar a indústria automobilística ele permitiu que grandes empresas multinacionais instalassem suas filiais no país. Este produto precisava de um mercado que o absorvesse e é principalmente a partir de então que os transportes sejam eles individuais, coletivos, municipais ou intermunicipais terão cada vez mais um papel de destaque na vida dos brasileiros.

Tais transformações, não apenas no período de JK, mas de todo o referencial acerca da urbanização do Brasil e seu crescimento desenfreado e com ou sem o mínimo de planejamento, cobraram um preço à nação, "no final do século XX, (...) a imagem das cidades brasileiras parece estar associada à violência, poluição das águas e do ar, criança desamparada, tráfego caótico, enchentes, entre outros inúmeros males"⁸. Este quadro tendeu a aumentar com a população vinda da zona rural para um espaço urbano sem trabalho, educação, saúde e lazer para todos, mudando mais ainda a fisionomia social das cidades.

Em Campina Grande, o progresso pede passagem já nos idos dos anos 40 do século XX. A concepção da antiga cidade presente nas ruas, arquitetura e rotina tornam-se elementos de atraso ou estagnação para aquela que era considerada a Liverpool brasileira⁹ e para isso o automóvel, símbolo de liberdade de locomoção pede espaço e vias largas para seu uso. As adaptações aos novos tempos foram iniciadas na gestão do então prefeito Vergniaud Wanderley (1940-1945).

Um exemplo da influência da concepção urbana pautada em grandes e largas avenidas e seu poder de modificação da paisagem das cidades pode ser visto ao analisarmos a Av. Floriano Peixoto, antiga Rua da Matriz, que sofreu alterações com demolições de casas e prédios variados como a antiga Igreja do Rosário.

Vergniaud Wanderley inicia os primeiros trabalhos de calçamento com rejunto e de terraplanagem viabilizando as vias públicas não apenas para os meios de transporte comuns a região e a época, mas também já visando o automóvel cada vez mais comum no Brasil daquele momento, ele ainda abriu avenidas no centro da cidade o que mais tarde facilitaria o fluxo dos novos veículos automotores, pois estes se encontravam em número crescente na cidade. Em entrevista ao jornal Diário da Borborema, o ex-prefeito quando indagado sobre a reforma responde:

⁸ Maricato (2003, p.152)

⁹ Assim chamada por ser no ranking mundial a segunda maior exportadora de algodão, só perdendo para Liverpool localizada no noroeste da Inglaterra.

é do conhecimento de todos que aquela época habitavam a nossa urbes, eu vislumbrei a hipótese de Campina tornar-se até mesmo a Capital do nosso Estado, por isso mesmo, iniciei uma reforma urbanística que apesar das dificuldades da época, foi dada a um bom termo posso assim dizer, porque as bases, as preliminares, as coordenadas do grande desenvolvimento foram traçadas naquela época por mim, e hoje, ao voltar aqui após anos de ausência de que eu muito me penitencio, eu encontrei Campina em pleno desenvolvimento, suas belas avenidas, as ruas plenas de comércio intenso, fazendo jus ao seu nome.¹⁰

Nos jornais pesquisados da época, existem matérias falando não só do então prefeito como inovador urbano no sentido das ruas e avenidas, mas também falam sobre a construção do Grande Hotel, reforma e ajardinamento da Praça Coronel Antônio Pessoa, introdução dos telefones automáticos, e terraplanagem de várias ruas. O intenso movimento de várias obras sendo realizadas ao mesmo tempo era algo novo para os campinenses, explicou Vergniaud Wanderley em entrevista ao Diário de Pernambuco, esta por sua vez foi reproduzida no Jornal A União de 24/9/1935. A população local olhava extasiada ante ao espetáculo da modernidade que se desenhava em ritmo acelerado diante de seus olhos.

As opiniões mesmo entre autores sobre as obras de Vergniaud Wanderley não são unânimes e nem poderia ser diferente, pois “(...) A intervenção desse ‘urbanizador’ foi violenta e autoritária: não foi dado aos habitantes da cidade a chance de um parecer...”¹¹ enquanto que “Este magnífico administrador demoliu velharias, rasgou ruas, impôs e deu margem a muitas construções renovadoras”¹². Sem dúvidas para aqueles que tiveram que deixar o local onde ficavam suas casas não foi algo fácil, porem segundo documentos pesquisados no arquivo municipal, a câmara aprovou o pagamento de uma indenização no valor de Setenta Contos de Reis para os desalojados.

A Rainha da Borborema antes mesmo de sua dita modernização arquitetônica, ainda na primeira metade do século XX, dos anos 30, já tinha um tímido, mas presente tráfego de automóveis particulares, carroças com tração animal e de “sôpas”, este era o nome pelo qual a população chamava ao meio de transporte também conhecido por omnibus ou ônibus como lemos hoje.

¹⁰ Diário da Borborema, 08/06/1979.

¹¹ Véras (1988, p. 12)

¹² Mariz (1985, p. 19)

As sôpas eram de fabricação Olsmobile, tendo sido trazida à Campina Grande pelo sr. Ottoni Barreto, ele foi um comerciante e na redemocratização pós era Vargas foi um dos vereadores em Campina Grande durante os anos de 1947-1951. O termo sôpa, é, pois assim descrito nos jornais da época, ganhou, embora não haja nada comprovando, uma popularização do nome do modelo e do nome pertencente à empresa Excelsior Ligth de 1926 que circulava no Brasil na época e tinha por nome “chopp”. O nome dado pela população torna-os mais próximo do seu dia a dia e de certa forma demonstra que sua presença na vida cotidiana dos campinenses foi rapidamente assimilada. Em matérias jornalísticas desse período a importância das sôpas é mencionada no sentido de ganho de tempo em uma cidade cada vez mais tomada pelo progresso, os elogios a elas são até comuns, embora fossem apenas duas linhas de maior movimento, ambas davam conta de uma presença eficaz na vida de quem dependia se locomover. Algumas práticas eram comuns aquele período como expressões “na volta eu pago” referindo-se a passagem cobrada pelo uso das sôpas, o que segundo relatos jornalísticos causavam atrasos e discussões entre condutor e aquele desejoso de deixar fiado a passagem.

Pois, senhores, ha ainda entre nós quem procure escurecer o beneficio que esses transportes nos prestam, tentando anarquisar o serviço que a Empresa vem mantendo com a maior obervancia do contrato.

Calculem que ha aqui quem tome a sôpa e diga com maior semvergonhice, para o condutôr:

-Na volta eu pago...

Quando o condutor pára o bus, e faz o camaradinha saltar, depois de acolorada discussão e consequente demora, em prejuiso dos outros passageiros, a quem cabe a culpa? (...)¹³

Os motoristas tanto das sôpas como dos carros de praça, hoje conhecidos como ônibus e taxis, respectivamente, eram conhecidos pelo termo chauffeurs. Ainda na década de 30, Campina Grande sofreu o primeiro impacto da presença das sôpas e dos seus chauffeurs com uma greve no mês de maio deixando a cidade sem transporte e como o jornal AEC¹⁴ (Associação dos Empregados no Comercio) menciona um silencio como ha muito não se ouvia na cidade. A greve foi deflagrada devida os autos impostos a esta categoria. Outro problema relatado, agora no jornal A Batalha já no ano de 1935, é sobre o intenso tráfego na então Rua da Areia atual

¹³ Praça de Campina, 21/10/1934.

¹⁴ Nome do Jornal como consta escrito na capa

Rua João Pessoa, esses relatos já demonstram o impacto que tanto o excesso como a falta dos transportes causa na Liverpool brasileira, já grande o suficiente para sentir a presença ou ausências de suas sôpas, deixando claro que a população já as tinha como parte de sua vida cotidiana, embora não possamos definir como foi esse namoro dos campinenses com as sôpas devida a falta de fontes do período.

Sem dúvidas locomover-se nos transportes públicos da Rainha da Borborema na década de 30, era além de uma necessidade, uma prática familiar, pois o jornal O Comércio de 27/12/1935 traz uma matéria sobre a empresa de Viação Campinense que inaugurara um novo ônibus considerado o mais moderno do estado, fazendo um passeio demonstrativo para autoridades locais, a linha era garagem-estação e no ano seguinte iria inaugurar uma linha Santo Antonio-Hospital. Tal fato comprova que andar de transporte coletivo era algo tido como moderno e tudo que denotava tal concepção trazia um ar de requinte. A imagem de progresso e vida moderna, apresentadas pelos coletivos daquele momento não condizia com a velocidade que alguns chegavam a atingir pelas ruas, como afirma o Jornal A Voz da Borborema.

As “sôpas” do Hospital estão correndo de mais
 Vês pôr outra temos presenciado, nas ruas onde transitam os onibus da Empresa Auto Viação Campinense da firma Fernando & Santos, desabaladas carreiras, desses veículos, ao ponto de atemorizar o publico e os transeuntes da nossa urbs.
 Ainda, ontem, segundo assistimos, o ônibus n.4, de tal Empresa, passou, pela rua 13 de Mario, em velocidade anormal, causando, por isso, indignação ao publico.
 Em virtude desse fato, faz-se mister que a Inspecção de Veiculos desta cidade tome certas medidas coercitivas, no sentido de por fim a esse abuso tão ameaçador.¹⁵

As reclamações da matéria são como podemos ler direcionadas a empresa Auto Viação Campinense. Segundo a reportagem as sôpas eram vistas pelas ruas em “desabaladas carreiras”, o termo coloquial é empregado para demonstrar a rapidez desenfreada desses motoristas e denota bem a situação e nos faz pensar o quão rápido seriam essas carreiras.

Na década de 1950, já podemos perceber a necessidade que a cidade tinha de encontrar novas formas de diversificar sua economia, devido à crise na produção algodoeira. Tal diversificação tanto cultural como econômica na cidade de Campina

¹⁵ Voz da Borborema, 18/06/1938

Grande no início da segunda metade do século XX, trará novas formas de hábitos e comportamentos, que irão deixar de lado o que antes era novidade e agora faz parte do cotidiano, evidenciando assim suas falhas e ou problemas que irão surgindo.

É tempo de dois grandes problemas na cidade de Campina Grande: o primeiro é sobre a rede elétrica da cidade que nesta época já era antiga e não conseguia mais suprir a localidade como esta necessitava, sendo encontradas em jornais do período constantes matérias sobre as quedas de energia na cidade, a exemplo dos domingos pela manhã. A rede elétrica havia sido inaugurada em 1920. O segundo era sobre a falta de água que também pelo crescente número de habitantes, tinha na construção da barragem de Vaca Brava, inaugurada em 1939, encontrado a resolução para os problemas hídricos, porém agora não mais era capaz de suprir a cidade sendo cada vez mais difícil de resolver este problema. A situação que só veio a ser solucionada no governo de Juscelino Kubitschek com a construção do açude de Boqueirão, mas sobre esse assunto não vamos nos aprofundar.

Nas lotações o período é de reclamações, já se fazia presente um problema atual, a superlotação dos ônibus. No trecho que está transcrito abaixo, percebemos sob forma de denúncia dos passageiros em um jornal local sobre o tema:

Passageiros de Lotação Ou Sardinhas Enlatadas?

Recebemos do nosso leitor José G. Nobrega, o artigo abaixo transcrito que resolvemos publicá-lo tendo em vista a importância do assunto.

Antigamente andar em um auto-lotação, era uma espécie de prazer saudável que a todos convidava.

Hoje, porém, não acontece assim, uma vez que os motoristas que os conduzem, além de os conduzirem com loucura desenfreada, não respeitam os direitos dos passageiros, obrigando-os a viajarem uns por cima dos outros como se fossem sardinhas enlatadas. [...]

Dessa maneira é melhor andar nos calhambeques da Autoviária do que morrer sufocado ou viajar em "suspense" nesses auto-lotações que inspiram terror aos pedestres de nossa cidade. [...].¹⁶

A modernidade estava presente nos traços arrojados da reformada cidade, anos antes por Vergniaud Wanderley e que agora levava sua nova visão aos bairros. A Liberdade então um bairro operário e de grande movimentação teve também ruas rasgadas para a melhoria do tráfego. A Rua Rio de Janeiro teve sua extensão prolongada até a Av. Almirante Barroso, desapropriando a casa de número 199 e

¹⁶ Jornal de Campina, 07/06/1953.

parte das outras que tinham o número 191, 187 e 183. A modernidade pede passagem também na gestão do prefeito Elpídio de Almeida (1955-1959).

Rua Rio de Janeiro

A rua Rio de Janeiro, importante via pública do Bairro da Liberdade, local onde trafegam diariamente transportes urbanos coletivos, recebeu grandes benefícios da atual administração.

Sendo assim o Sr Prefeito determinou a abertura da referida Avenida, até a rua Almirante Barroso, sendo desapropriada a casa 199, e parte das casas 191, 187 e 183. (SEMANÁRIO OFICIAL, 03/11/1956)

Nesse período os jornais já usam os termos *ômnibus*, com essa grafia, ou coletivos para se referir ao nosso objeto de estudo. Assim como na década de 1940, a posterior traz problemas mais ligados ao cotidiano, o vislumbre ou novidade da chegada dos transportes já havia cedido lugar à necessidade, visto que Campina Grande se tornava cada vez maior e cada vez mais seus habitantes precisavam locomover-se sobre rodas.

Problemas físicos e de outras naturezas agora estampam e são motivadores das reclamações dos usuários ou jornalistas que levam as páginas dos periódicos suas insatisfações como atrasos, poucas linhas, poucos carros, ônibus sucateados, passagens caras para os trabalhadores (DIÁRIO DA BORBOREMA, 1958). Em 1952 o Jornal de Campina já noticiava com ênfase sobre a irregularidade da empresa Autoviária que apenas possuía um ônibus fazendo a linha para Bodocongó.

Com Visitas à Autoviária

Esteve em nossa redação o snr. José Ferreira de Araújo, encanador profissional que nos trouxe a comunicação de que segunda-feira última somente um ônibus, o de nº 1, esteve na linha de Bodocongó.

Muita gente ficou esperando transporte.

Confiamos nas providências da Autoviária.¹⁷

Mais de dez anos depois, em 1966, é a vez dos moradores do Catolé reclamarem ao Diário da Borborema o fato de só haver uma marinete que faz o trajeto para o bairro, começando o mais cedo as 07h30min quando não às 9 horas da manhã.

Os moradores do bairro do Catolé. Vieram reclamar inúmeras irregularidades verificadas no serviço de “marinetes” daquela localidade.

Reclamam que além do serviço de “marinetes” ser precário, com apenas um veículo para atender a todo o bairro e assim mesmo com uma morosidade irritante, o veículo encarregado de cobrir o trajeto, só começa a circular às

¹⁷ Jornal de Campina, 27/08/1952.

nove horas da manhã e quando muito, às sete e trinta horas. Ora, quem trabalha no centro da cidade, não pode ficar esperando que passe a primeira condução às sete horas e trinta minutos e muito menos às nove horas da manhã, como às vezes acontece. E é devido a essa grave irregularidade que prejudica enormemente os moradores do Catolé, que um grupo de habitantes do citado bairro veio à nossa redação fazer um apelo de público contra as anormalidades que estão ocorrendo com aquele subúrbio de Campina Grande. (DIÁRIO DA BORBOREMA, 19/03/1966)

Enquanto que no Tambor só passava duas ou três vezes por semana. Eles fizeram um abaixo assinado buscando melhorias, porém o jornal não revela se tais solicitações foram atendidas em edições posteriores. Os moradores do referido subúrbio chegaram a solicitar a abertura de outro colégio estadual no bairro porque os estudantes não conseguiam ir de ônibus para o que estava localizado no Bairro da Prata. A matéria fala que é mais fácil colocar uma linha para atender ao bairro do que um novo colégio estadual visto que o atual nem foi ainda completado.

Moradores do Tambor reclamam deficiência do transporte coletivo
 Recebemos ontem, de moradores da Rua do Tambor, com pedido de publicação, um abaixo-assinado, contendo cinquenta assinaturas, referente a um problema que vem intranquilizando a população da artéria, para cuja íntegra abrimos espaços:
 'r. Secretário do Diário da Borborema:
 Nós. Os habitantes da Rua do Tambor. dirigimos nos a esse conceituado órgão de imprensa, com o fim de tornar público, para conhecimento das autoridades competentes, o problema que passamos a expôr: estamos privados de transporte coletivo, pelo fato de um ônibus que faz a linha centro da cidade-aeroporto, deixar de rodar pela Avenida Liberdade, que é o certo, para transitar pela Rua do Tambor. Acontece que, não tendo um ritmo para fazer o trabalho. O referido coletivo chega às vezes a funcionar apenas de dois a três dias por semana, deixando, assim, os habitantes desta artéria quase que completamente sem transporte, sem saber se esperem por aquele coletivo, ou se corram quase um quilometro para apanhar outros coletivos que, talvez ameaçados, se obriguem a voltar do Posto Texaco Santa Maria, o que é por demais problemático.¹⁸

No dia seguinte a esta publicação ir as ruas, o mesmo jornal recebeu um comunicado do então proprietário da empresa Expresso Maria Cristina informando que o transporte no Bairro do Tambor estava funcionando regularmente inclusive com lista de abaixo-assinado comprovando tal informação, este jornal não consta nos arquivos, esta informação é retomada no jornal do dia posterior onde encontramos uma outra matéria citando a sua antecessora. Em nova carta os moradores do já citado bairro informam ser inverídico as informações prestadas de

¹⁸ Diário da Borborema, 07/07/1966.

que o transporte faz a linha regularmente e que alguns dos nomes que constam no segundo abaixo-assinado não eram na verdade de moradores do Bairro do Tambor.

Recebemos com pedido de publicação ontem:

‘Os abaixo assinados, moradores no bairro do Tambor, tendo em vista uma nota publicada no Diário da Borborema, edição do dia 6 do corrente, alegando que este bairro estaria (palavra cortada) servido de transporte coletivo, o qual vem sendo feito pe (palavra cortada) ônibus via Aeroporto, pertencente a empresa Expresso Maria Cristina, vem de público desmentir a referida nota, que, é inclusive, assinada por pessoas que não residem neste bairro de vez que o dito transportes vem cumrindo com eficiência suas obrigações, servindo a contento a todos o moradores do Tambor. Campina Grande. 11 de julho de 1966’.¹⁹

O que nesse período já se apresentava uma grande dificuldade para quem morava no referido bairro por localizar-se distante do centro, problema este já grande na época e neste caso nos referimos a pessoas que não eram consideradas acostumadas a deslocar-se por sobre rodas, mas ao refletirmos que problemas não muito distintos a esse persistem ao tempo e levamos em conta uma população mais sedentária podemos dizer que a reclamação permanece atual. Não eram apenas atrasos que atrapalhavam ou atrapalha a vida dos usuários. A superlotação já se fazia presente visto que poucos carros nas linhas dos ônibus causava desconforto a que deles necessitava para se locomoverem, como podemos ler em matéria publicada pelo Jornal de Campina em 27 de agosto de 1952 e já transcrita neste trabalho. A leitura que fazemos ao analisarmos jornais da década de 1950 é que o ônibus e suas benesses e problemas tanto fazem parte do cotidiano como o próprio objeto em si.

Em Campina Grande o cigarro estava presente no debate quanto à reclamação acerca do seu uso nos coletivos e o Jornal de Campina fazia um apelo em forma de sugestão às autoridades para que elas criassem uma lei proibindo tal prática dentro dos transportes coletivos.

Vamos acabar com essa história de que tôda medida de restrição de direitos é antiquada, ou seja antipática.

Tôda gente sem dúvidas tem o direito de fumar, de envenenar-se com nicotina, de gastar dinheiro, inutilmente para sustentar êste pequeno vício, sendo mesmo crença comum que os pequenos vícios são, muitas vêzes um meio de evitar os grandes.

Mas, por que não se baixa uma lei proibindo o uso do fumo nos transportes coletivos? Por que sujeitarmos o passageiro ao tormento de suportar, horas

¹⁹ Diário da Borborema, 15/07/1966.

a fio, o cheiro incômodo do fumo, quando muitas vezes, existem indivíduos alérgicos ao fumo? [...].²⁰

Apenas em 1975 é que o então vereador Marcondes Saraiva propõe uma lei proibindo o fumo dentro dos ônibus municipais, na matéria encontrada em um recorte avulso, há uma pesquisa de opinião popular, sendo cinco contra dois os que são contra.

FUMAR OU NÃO FUMAR

Diversas opiniões foram coletadas ontem sobre o Projeto de Lei de autoria do vereador Marcondes Saraivam apresentado na Câmara Municipal, proibindo terminantemente o uso de fumo no interior dos transportes coletivos urbanos da cidade. A propósito do vereador arenista será posta, dentro de breves dias, em votação pelos membros da Câmara.²¹

O Senhor Josebíades Vieira de Farias então proprietário da Viação Borborema se diz favorável ao projeto. Ainda sobre leis, no ano de 1966 o prefeito Willams Arruda (1964-1969), sancionou a Lei nº 33 que tornava obrigatório os canos de escape em posição vertical nos coletivos urbanos e suburbanos. Impondo as concessionárias que faziam linhas o período de 30 dias para adaptarem-se as novas normas ou não seriam admitidas novas concessões a outras empresas sem estarem de acordo com as normas estabelecidas.

Até o momento nos atemos somente a visão do usuário em relação às empresas, por outro lado, estas também tinham seus percalços e um deles ficou registrado na matéria que abordava a empresa Autoviária que moveu uma ação contra o então prefeito Plínio Lemos (1951-1954), por este haver concedido uma licença a Lotação Maia de trafegar com marinetes dentro da cidade causando prejuízos a Autoviária com a perda significativa de passageiros. A proibição era baseada no fato de que a empresa Autoviária supostamente deveria possuir exclusividade no contrato de concessão firmado entre a referida reclamante e a prefeitura. Jornais de outros dias não mencionaram o desenrolar dessa história, mas o monopólio também se fez presente na Rainha da Borborema não apenas no que toca nosso objeto de estudo, mas até parece ser uma mentalidade comum na década de 1950. Em 1953 o Sr. Adácio Carlos de Amorim, um motorista potiguar trazendo seus carros Hillman, fabricados de 1930 até 1970 pela Rootes Groop uma

²⁰ Jornal de Campina, 01/01/1953.

²¹ Recorte avulso

empresa britânica²², que eram modelos tidos à época de como sendo de luxo. Os automóveis seriam usados como carros de praça, conhecidos hoje por taxis, para trabalhar em Campina Grande, porém os motoristas locais não gostaram de mais um concorrente.

Todo mundo sabe que a historia começou com a chegada de cinco Hylman, pertencentes a um cidadão de Natal.

Já dissemos que o homem dispunha-se a colaborar com o nosso progresso, dotando a cidade de mais cinco automóveis de aluguel de tipo especial, a exemplo do que acontece nas Capitais, para uso até 4 passageiros, e cobrando, como é natural, uma taxa inferior à exigida pelos proprietários dos autos comuns, de cinco ou seis passageiros.

Mas, os motoristas gritaram contra a inovação, lançando o seu protesto. E o snr. prefeito considerando os reclamos da classe, apesar de reconhecer o direito do cidadão potiguar, indeferiu a sua petição, dizendo entre outras coisas que, aparentemente o peticionário apresentava uma solução que viria aos encontro das necessidades públicas, mas o barateamento dos transportes em Campina Grande, trazia como consequência outras facilidades que imprimiam decréscimos sensíveis no custo de vida. [...].²³

A matéria se estende com uma entrevista feita com o proprietário dos carros e ainda opiniões sobre o acontecido. Em outro dia o mesmo jornal trás o desfecho do ocorrido informando que o potiguar não permanecerá na cidade devido à má recepção dos campinenses.

Os ônibus após o ano de 1950 são retratados nos periódicos através de seus problemas ou pelos que causam a população. No dia 18 de julho de 1958 o Diário da Borborema estampa em suas páginas impasse entre a prefeitura e os transportes urbanos, que era a falta de pavimentação. A argumentação é de que capitais do Norte e Nordeste já possuem pavimentação asfáltica e Campina Grande ainda tem em sua quase totalidade ruas de chão batido, a solução apresentada, embora fossem irregulares, era a de uma pavimentação mesmo com pedras irregulares, a matéria cita a capital cearense informando quem em Fortaleza a maioria das ruas é deste tipo de pavimentação.

Outra pedra no caminho dos transportes coletivos campinenses foi noticiada em 1958 e se tratava do preço das passagens, tal aumento se deu sem a devida autorização da prefeitura conforme constatamos na matéria a seguir:

O recente aumento do preço das passagens dos transportes coletivos em Campina Grande não parece ter-se revestido de forma legal. Sòmente a

²² Fonte: Wikipedia

²³ Jornal de Campina, 16/11/1956.

Prefeitura, pelo seu poder executivo ou pelo menos legislativo, de qualquer modo somente o órgão representativo da cidade poderia ter concedido aquele aumento.²⁴

O então vereador Mário Araújo falou ao jornal sobre o abuso do aumento, informou ele que o mesmo se deu a revelia do poder público, pois o prefeito através de ofícios 419, 420 e 421/58 protestou contra as empresas Autoviária, Progresso e Sérgio. A passagem era considerada a mais cara do Brasil, se pensarmos bem, algumas coisas nunca mudam.²⁵

A Tribuna de Campina trás uma fala sobre o vertiginoso declínio dos serviços prestados pelas várias empresas que atuam com concessão em Campina Grande. O monopólio que antes pertencia a Autoviária Rainha da Borborema e Empresa Progresso foi quebrado e isso não melhorou os serviços prestados pelo setor, pelo contrário aumentou a insatisfação com a qualidade dos serviços oferecidos.

TRANSPORTE URBANO: COLAPSO PODE VIR

Quem conheceu o antigo sistema de transportes urbanos de nossa cidade, esta notando declínio vertiginoso e a desorganização progressiva desse serviço básico para um aglomerado humano das proporções de Campina Grande.

[...] Antigamente, apesar de caro, o serviço era organizado, abundante, os ônibus se apretaram em ótimo estado de conservação, causando inclusive inveja aos visitantes que passavam por nossa cidade. Hoje, o que se vê são calhambeques, caindo aos pedaços pelas artérias da cidade, sem um mínimo de conforto e sem um mínimo de segurança para o passageiros.²⁶

Empresas por possuírem dois ou apenas um carro não investem em melhorias físicas. A Matéria chega a citar que antes os ônibus eram de causar inveja aos visitantes pelo seu estado de conservação. A matéria apura ainda junto as empresas que tais problemas só poderiam ser solucionados com o aumento do preço das passagens, o que não seria interessante para a classe que deles mais dependiam.

Mas nem tudo eram pedras no caminho, havia o grupo Lions Clube que fez uma campanha e mandou colocar o primeiro sinal luminoso da cidade, este ficava localizado entre as ruas João Suassuna e a sete de setembro no centro da cidade de Campina Grande.

²⁴ Diário da Borborema, 15/11/1958.

²⁵ Diário da Borborema, 1958

²⁶ Tribuna de Campina, 11/10/1963.

Quase no final da década de 1950 a cidade conta com pelo menos três empresas de ônibus regulares a Autoviária, Progresso e Sérgio que se dividiam em linhas distintas, atuando em regiões opostas. Já no início da década de 1960 o Sr Josebias Vieira de Farias adquire as linhas de ônibus dos bairros da Liberdade e Quarenta, transformando a antiga Autoviária Rainha da Borborema em Empresa Borborema.

A rainha iniciou cedo seu reinado de avanços modernos, pois em 1847 já havia transporte em Campina Grande, enquanto que as grandes cidades somente vão ter formas de transporte a partir de 1880 e ainda não motorizados. Porém o que a primeira vista pareceu ser uma grande descoberta, em um segundo momento revela-se como matéria bem pensada. O número seguinte do semanal traz a explicação da anedota, pois não passava de uma brincadeira até sarcástica ou profética para comparar o tamanho da cidade e o tempo de espera nas paradas.

HÁ UM SÉCULO14444444441

TRANSPORTE: Finalmente vemos “realizado” um velho sonho. Temos transporte urbano, tão perfeito que vale a pena esperar uma hora para viajar quinze minutos. Talvez seja esse o motivo, de já ter aparecido até quem se sacrificasse pela empresa.²⁷

As rodas das almas trazem passageiros, momentos e histórias e reclamam seu lugar na História como também sendo um súdito e personagem da rainha da Borborema. Nos periódicos, semanários, anuários e documentos pesquisados o ônibus fez suas paradas, partindo da ideia de locomoção de passeio a necessidade de deslocamento devida à distância. Em Campina Grande muitos subiram e desceram ao longo dos 40 anos pesquisados e muitas foram às paisagens vistas pelas janelas e como essas mudaram junto e também ajudaram a mudar a modernidade campinense. Esperemos a próxima parada.

CONCLUSÃO

O transporte público urbano, suas mudanças e evoluções percorreram um curto período de tempo desde a criação de seu conceito no século XVII até a efetivação do ônibus como meio de transporte das grandes cidades, pois mesmo com o advento do metrô e dos trens urbanos no Brasil o ônibus não perdeu seu

²⁷ A Língua, 24/12/1947.

lugar fundamental na mobilidade das cidades. O assunto sobre os transportes coletivos ainda não é muito aprofundado, principalmente no que concerne ao impacto que este causou no cotidiano do homem urbano que passou a incluir a prática de locomover-se nesses ônibus no seu dia-a-dia. As grandes maiorias dos trabalhos acadêmicos os quais tivemos acesso abordam visões econômicas, políticas e operacionais.

Campina Grande sempre foi referencial de mudança em sua história e se destacou por essas quebras de permanências, tornando-se, em um período da sua história, a segunda maior produtora de algodão do mundo e foi uma das primeiras cidades e se adaptou ao século dos veículos movidos a combustíveis fósseis, criando condições estruturais para que eles circulassem pela cidade. A rainha da Borborema desempenhou, através de sua história, um importante papel polarizador da Paraíba nas atividades comerciais e indústrias, desde o século passado.

ABSTRACT

This paper discusses the first urban public transport practices that were used in the city of Campina Grande in the period 1930-1970 and the changes or adjustments which the city and its population that suffered as the same. The city in question is located in the rough region, the shipping somehow always present at important moments in the city, be it with the drovers moving from coast to hinterland, was when the arrival of the railway line and the development brought with it by the flow of cotton. The methods used for this work included: literature; documentary survey about the public transport system in the city of Campina Grande in the twentieth century with the formal channels.

KEYWORDS: Public transportation. Campina Grande. Bus.

REFERÊNCIAS

ALCANTRA JR, José O; SELBACH, Jeferson Francisco (orgs). **Mobilidade Urbana em São Luis**. São Luis: EDUFMA, 2009

COSTA SILVA, A.M. **Conflitos e rupturas em torno do transporte urbano: A Geohistória dos trilhos como indutor da urbanização no Brasil no século XX**. 1º Concurso de Monografia CBTU 2005 - A Cidade nos Trilhos. CBTU, 2005.

DELGADO, Lucilia de Almeida Never. **História oral: memória, tempo e identidade**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2006

IBGE. **Primeiros dados do Censo 2010**. Dados: Brasil. 2010.

MARICATO, E. MetrÓpole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, v. 17, n. 48, p. 151-167, 2003. Disponível em: <www.scielo.br/pdf/ea/v17n48/v17n48a13.pdf>. Acesso em: 28 out. 2013.

MARIZ, Celso. Campina Grande de ontem e de hoje. Lido na Sede da União de Moços CatÓlicos, em 24 de novembro de 1940, In: MARIZ, Celso. **Cidades e Homens**. João Pessoa: Governo do Estado da Paraíba, 1985.

MORRISON, A. **The tramways of Brazil: A 130-year survey.** New York: Bonde Press, 1989.

REIS, José Carlos. **Tempo, História e evasão.** Campinas: Papirus, 1994

RICOUER, Paul. A memória, a História, o esquecimento. Campinas: UNICAMP, 2000

SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** 5. ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www.dicionarioaurelio.com/%C3%B4nibus>>.

STIEL, Waldemar Corrêa. **História dos Transportes Coletivos em São Paulo.** Editora Universidade de São Paulo. McGraw-Hill do Brasil. São Paulo, 1978. Disponível em: <<http://www.museudantu.org.br/principal.asp>>.

VÉRAS, Cassandra Carmo de Lima. **O espelho de narciso:** uma visão histórica das transformações urbanas em Campina Grande (1935-1945). ANO 2002. Monografia (Graduação em História). Universidade Federal da Paraíba (Campus II). Centro de Humanidades. Departamento de Geografia e História. Campina Grande. ANO 2002.

ZANELLA, Liane Carly. **Metodologia da pesquisa.** Brasília: UnB, 2009.