

Bondes em Manaus (Soraia Magalhães)



Desde o período provincial já se pensava nos benefícios que o bonde, meio de transporte coletivo, traria à população e ainda à urbanização da cidade, haja vista que ao facilitar a locomoção, estimularia a construção de edificações em áreas mais distantes. Uma das leis mais antigas que trata da implantação dos bondes de Manaus, data de 1882 e consiste na autorização para contratação de uma

empresa para instalação de um completo sistema de viação pública por meio de “*carros americanos sobre trilhos - railways sobre trilhos de sistema Bourgois para carga de passageiros.*” Apesar dos esforços da administração pública voltados para a realização do empreendimento, haviam fatores que dificultavam a instalação deste benefício urbano em Manaus, aspectos topográficos e falta de interessados em custear e prover o assentamento do material, concorreram como os principais obstáculos deste período.

Somente em 1896 durante o Governo de Eduardo Ribeiro, o serviço de viação por bondes foi inaugurado em Manaus. Funcionando em caráter provisório, estava sob a responsabilidade do Engenheiro Frank Hirst Heblethwaite e contava com apenas duas linhas que tinham por fim interligar a área urbana com o subúrbio, ou seja as áreas mais distantes com o perímetro central. Atendeu inicialmente aos limites compreendidos pela: “*Estrada Epaminondas, entre a Praça Uruguayana e 5 de Setembro e entre esta praça e o Igarapé do Baptista/na estrada Epaminondas e o Cemitério São João no Alto do Mocó.*”

Em 1900 os serviços estavam sob a responsabilidade da *Manáos Railway Company*, empresa inglesa que recebeu consideráveis auxílios para sua instalação na capital, entretanto seus serviços foram considerados precários. Deste período é válido ressaltar uma solicitação curiosa: a imprensa noticiava com frequência que a população solicitava prolongamento do horário dos bondes até o fim dos espetáculos quando houvesse programações no Teatro Amazonas. Em 1909 a concessão dos transportes por bondes foi entregue à empresa *The Manáos Tramways and Light*, que gerenciou simultaneamente os serviços elétricos do Estado. A empresa, também de origem inglesa, destacou-se com traçar uma política com posicionamento rígido voltado para a eficiência dos serviços. Seus funcionários, todos estrangeiros, seguiam normas que favoreciam ao cumprimento de quadro de horário e frequência no número de viagens. Trabalhavam uniformizados e atendiam com cortesia aos usuários dos bondinhos. Em janeiro de 1913, uma nota publicada no jornal *O Tempo* demonstrou haver, realmente, uma proposta de qualidade nos serviços desenvolvidos pela *Manáos Tramways*. A mensagem trazia a seguinte informação:

“A *Manáos Tramways*. ... tem a honra de avisar ao respeitável público que nas noites da véspera e dia de São João, 23 e 24 de junho, haverá bondes para todas as linhas durante

todas as noites e será aumentado o número das mesmas para a linha de Flores”.

Por volta da década de 40, disputando passageiros com os bondinhos pelas vias de Manaus, passaram a circular os primeiros ônibus – confeccionados em madeira - que faziam linha para todas as áreas urbanas e suburbanas da cidade. Foi a partir desse período que a situação dos “Elétricos” começou a ficar comprometida. Em 1949 a economia de Manaus apresentava-se completamente desordenada, o fornecimento de energia era racionado, o que prejudicou instantaneamente o funcionamento dos bondes. *A Manáos Tramways*, pouco a pouco foi perdendo o interesse pelos serviços de viação e em 1950 apresentou um relatório no qual alegava que os bondes eram os principais responsáveis por seus prejuízos. Em 1951 o gerenciamento dos serviços elétricos e por conseguinte o transporte por bonde, passou a ser responsabilidade do Estado.

O jornal *A Crítica* de 1951 publicou que “os serviços elétricos do Estado são presentemente, verdadeira calamidade, nem luz, nem bonde, nem força.” Apesar das inúmeras dificuldades, os bondinhos permaneceram atuantes por mais de 60 anos. Deixaram de trafegar em 1957 contra a vontade da população, deixando grande saudade naqueles que viam nas engrenagens da antiga companhia inglesa um eficiente e barato meio de locomoção, assim como uma alternativa a mais em termos de transporte coletivo.

Fontes:

1. ÁLBUM do Amazonas- 1901-1902. (Governo de Silvério Nery) Ed. F. A. Fidanza. (fotos)
2. ESTADO DO AMAZONAS. Mensagem: lida perante o congresso dos srs. representantes, em 1º de março de 1896, pelo Exm. Sr. Dr. Eduardo Gonçalves Ribeiro. Manáos: Imprensa Oficial, 1897. p.28.
3. ESTADO DO AMAZONAS. Relatório: Livro de arquivo (1896-1897). [s. l.: s. n.], 1897.
4. ESQUITA, Otoni Moreira de. Manaus: história e arquitetura (1852-1910). Manaus: Editora da Universidade do Amazonas, 1997. 461p.
5. JORNAIS: Acervo da Biblioteca do Estado do Amazonas.
6. A Crítica – 1949-1957.
7. Amazonas: Órgão do Partido Republicano – 1900.
8. Comércio do Amazonas – 1899-1900.
9. O Tempo – 1913.



Você Sabia?

Velhos Problemas

"Temos visto o estrago nos calçamentos das ruas por onde passam os trilhos da "Manáos Railway Company" e lamentamos o descuido ou a pouca importância que ligam os fiscaes de obras públicas para esse relaxamento. Ao lado do jardim da Praça da República quando chove, é impossível transitar pelo centro da rua, isto é, do lado em que funcionam a estação dos bonds. Na avenida Eduardo Ribeiro todo o caminho dos trilhos é defeituoso, de sorte que ontem a tarde, um bond custou muito a sair de um lugar em que se tinha prendido."

Notícia publicada em 17 de janeiro de 1900 - Commércio do Amazonas