

Na hora do bonde: A implantação do transporte urbano na Rio Grande do século XIX

Ticiano Duarte Pedroso¹

Felipe Nóbrega Ferreira²

Resumo

O presente trabalho pretende realizar uma análise dos processos que envolvem a criação da primeira empresa de transportes urbanos da cidade de Rio Grande: Companhia Carris Urbanos. Da mesma forma, buscamos analisar as conseqüências da implantação da linha de bondes, no desenvolvimento do traçado urbano da cidade inserido no contexto da segunda metade do século XIX. Tal investigação conta com o levantamento documental realizado em dois arquivos: Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul, do qual nos valem dos tramites político-burocráticos que envolvem a concessão de linhas de tráfego de tramways em Rio Grande; Bibliotheca Rio-grandense, arquivo em que foi encontrado o primeiro relatório da referida Companhia. Dentro dessa perspectiva, buscamos uma leitura de cidade inserida em um contexto que estabelecia a modernidade como um novo padrão de civilização brasileira.

Palavras-chaves: Companhia Carris Urbanos – Rio Grande – modernidade

Abstract

This work intends to carry out an analysis of the processes involved in creating the first urban transport company from Rio Grande: Companhia Carris Urbanos do Rio Grande. Likewise, we seek to analyze the consequences of implementing the tramway, the development of the urban layout of the city set in the context of the second half of the nineteenth century. Such research has the documentary survey conducted in two files: Office of the State of Rio Grande do Sul, in which we make use of the procedures involving political-bureaucratic granting of lines of traffic tramways in Rio Grande, Bibliotheca Riograndense, the archive where it was found the first report of the Company. In this perspective, we seek a reading of the city within a context that established modernity as a new standard of Brazilian civilization

Key Words: Companhia Carris Urbanos – Rio Grande - Modernity

Considerações Iniciais

No texto do geógrafo Raphael Copstein encontramos a seguinte expressão para definir a cidade Rio Grande: “vocação urbana”. Trata-se de um artigo publicado no ano de 1975, intitulado O trabalho estrangeiro no município de Rio Grande, no qual o autor apresenta Rio Grande no século XIX, por meio de tabelas industriais, censos, projetos da intendência municipal, características físicas da cidade. Ou seja, as justificativas para a sua hipótese de um lugar que fez do mundo urbano um vetor identitário.

Seja para confirmar, ou mesmo para questionar essa proposta de Copstein, a historiografia local poucas tintas destinou a esse assunto, restrito ao campo da geografia. Poucos são os trabalhos publicados por historiadores sobre a situação urbana de Rio Grande na segunda metade do século XIX, notadamente, o conjunto de modificações urbanas pelos quais o perímetro central passa a ser alvo desde meados da década de 1870.

No presente artigo, então, apresentamos um desses elementos modificadores do cenário urbano da cidade de Rio Grande: a concessão de uma linha de bondes e conseqüente implantação do transporte urbano na cidade. Nossas fontes dizem respeito ao conjunto de privilégios para rodagens de pessoas e cargas, publicado oficialmente em 1876, e o relatório de atividades da empresa concessionária em seu primeiro ano de funcionamento, o qual data de 1886.

Nesse movimento, pretendemos encontrar não só o processo que levou à criação da empresa, mas também as modificações da grafia urbana citadina que se impuseram a partir das rotas criadas pela concessionária. Com isso, encontramos na implantação das linhas de transportes urbanos uma das formas de ler essa cidade que se encontra em transformação na segunda metade do século XIX e que é atravessada pelos signos da modernidade que circulam pelo território brasileiro em forma de trilhos, tranways³ e bondes.

Sandra Jatahy Pesavento em sua obra "O imaginário da cidade" (1999) nos apresenta o argumento de que o estudo das cidades é sempre aberto à miríade de possibilidades que se encontram no interior de seu próprio espaço – discursos que traduzem princípios de entendimento para a organização do mundo social, os quais são produzidos histórica e socialmente (PESAVENTO, 1999, p. 32). Como aponta a autora:

Uma cidade é, sem dúvida, antes de tudo, uma materialidade de espaços construídos e vazios, assim como é um tecido de relações sociais, mas o que importa na produção do seu imaginário social, é a atribuição de sentido, que lhe é dado, de forma individual e coletiva, pelos indivíduos que nela habitam (PESAVENTO, 1999, p. 32).

Em nosso entendimento, a implantação de uma linha de carris no cenário urbano é posto como um produtor que emana novos sentidos à cidade. Nessa imbricação entre a materialidade e o imaginário social, o ato de se deslocar por meio de tranways impacta a vivência urbana, que se acelera e que, possivelmente, passa a reconhecer nos horários dos bondes uma espécie de agenda do deslocamento urbano. Em suma, transforma uma relação homem-cidade, e fornece novas matrizes para a própria representação da experiência urbana no Brasil do século XIX.

Com isso em mente, esse artigo se preocupa em diminuir o hiato historiográfico acerca da constituição do universo urbano em Rio Grande no século XIX. Pensamos, assim, que o argumento de "vocação" urbana que Raphael Copstein postula se faz já como o quadro acabado de um processo, como se essa vocação fosse um dado natural, e não parte de um conjunto de representações que se forjaram a partir da segunda metade dos oitocentos e ganharam corpo no aparato científico do campo geográfico.

A importância do envolvimento do historiador nesse debate está em desdobrar esse tema a partir de objetos específicos, como foi feito por Beatriz Olinto (1996), enfocando as questões sanitárias, ou então Ezio Bittencourt (2007) a respeito dos teatros e espaços de sociabilidade, dois dos poucos estudos que contemplam o universo das representações citadinas modernas da cidade de Rio Grande. Em nosso caso específico, tratamos da implantação dos transportes urbanos⁴, que visa contribuir para uma leitura renovada acerca do urbano nessa cidade situada na extremidade meridional do mapa imperial.

As cidades e seus trilhos urbanos

As transformações citadinas através de linhas de tráfego, bondes puxados por tração animal, ou posteriormente a vapor, já foram exploradas por outros autores em busca de um entendimento da idéia de cidade que é desenvolvida na segunda metade do século XIX no Brasil. Na lista figuram nomes de grande circulação no campo da História. Jeffrey Neddell (1993) em território carioca, Nicolau Sevcenko (1992) no que tange o universo paulista, e Sandra Pesavento (1999) tratando do caso porto-alegrense, já exploraram esse tema e apontam a criação do transporte urbano como uma das formas de perceber as mudanças no plano do vivenciar as sensibilidades citadinas modernas.

Outros autores também apresentam obras relevantes sobre esse processo, e em nosso texto apresentamos dois deles que serão importantes para que consigamos traçar um painel desse universo carril-citadino. Tratam-se dos textos de Elisabeth Von der Weid (1994), e de Alexandre Saes (2007), que evidenciam importantes análises dos casos carioca e soteropolitano, respectivamente.

O que esses textos possuem em comum é o fato de situar esse período brasileiro como aquele em que a influência das reformas urbanas francesas reverberava no cenário brasileiro. Porém, ao contrário do caso francês, as modificações urbanas no Brasil Imperial ganhavam nomes menos grandiloqüentes do que as “Grandes Obras” haussmanianas.

Em terras ao sul do Equador o termo “Melhoramentos” será consagrado ao conjunto de mudanças perpetradas no âmbito urbano do Brasil pós 1850. Rafael Segal (2000), aponta, sobre o termo:

... a noção de melhoramentos pode ser tão sutil, ardilosa e cínica que pode variar desde a iniciativa pura e simples de pavimentação e iluminação de uma rua até o esforço hercúleo de reestruturar-se o quadro urbano de uma cidade inteira. As reformas urbanas visavam inserir um conjunto urbano ao mundo contemporâneo. A Belle Époque estabelecia padrões de hábitos ‘modernos’, ou civilizados (...) Em algumas cidades brasileiras, a preocupação era integrá-las a um projeto civilizatório maior, correlatas caboclas de Paris ou Londres (SEGA, 2000, p. 219).

Para autor, as melhorias atendem a abertura de ruas, empedramentos e retirada de cômodos de areia do perímetro urbano da cidade, mas também, com o desenrolar dos anos, os melhoramentos atendem a uma demanda maior, como por exemplo a criação de uma linha de transportes urbanos. O que estaria em jogo, com esses melhoramentos, encaminhados através das intendências municipais, seria a inserção no mundo civilizado, ditado pela Europa - o mundo do progresso e da modernidade que ganhava seus contornos próprios no caso brasileiro

No trecho citado acima encontramos a referência à “Belle Époque”, nome dado ao período que remonta à segunda metade do século XIX, avançando até a Primeira Grande Guerra Mundial, e que no Brasil, junto ao campo historiográfico, ganhou um adendo: “Belle Époque Tropical”. Oriundo da obra de Jeffrey Needell, publicada em 1993 com esse título, o autor faz do termo “tropical” uma maneira bastante ilustrativa de apresentar seu problema, que consiste em evidenciar a tensão criada entre o Brasil Colônia e o Brasil *fin-de-siècle* como gerador de uma identidade cidadina que contempla, ao mesmo tempo, o antigo e o moderno, o velho e o novo.

Ao contrário de se repelirem, essas forças contraditórias se coadunaram. A *Belle Époque* brasileira ganhou, assim, seus contornos através dessa condição peculiar, que Needell chama de “tropical”, e que percebe na questão colonial o vetor das contradições modernas civilizatórias importadas da Europa. Cabe aqui salientar que, em nosso entendimento, a nomenclatura “tropical” opera mais como um elemento sonoro, que “cai bem aos ouvidos”, propício ao aparato editorial das publicações acadêmicas.

Reconhecemos no trabalho de Needell importante contribuição para inteligibilidade do espaço urbano brasileiro, o carioca em especial. Porém, pensamos aqui em termos um tanto distintos daquele que concede a essa “contrariedade” brasileira. Enquanto preocupa-se com uma história de cunho social e percebe “um corpo brasileiro com máscara francesa” ou a “fantasia da civilização” (NEEDEL, 1993, p. 66), derivando daí o que postula como a implantação de um anacronismo no Brasil, nossa análise opera nos termos de Sandra Pesavento, que concorda com o caráter “fetichista do processo”, mas argumenta:

As representações, porque produzidas social e historicamente, não são anacrônicas, deslocadas ou necessariamente falsas, pois traduzem formas de sentir, pensar e ver a realidade. Não seria demais lembrar que o imaginário pode assumir um caráter mais ‘real’ e ‘verdadeiro’ do que as condições concretas de existência. As idéias, no caso, estão ‘sempre no lugar’, e essa afirmação só pode ser entendida à luz do simbólico, que possibilita o deslizamento de sentido ou o descompasso entre o real e sua representação (PESAVENTO, 1999, p. 162).

Nessa postura de Sandra Pesavento, a influência da história cultural⁵ se faz presente quando reorienta o entendimento de uma adaptação anacrônica para uma apropriação de práticas e sentidos que geram representações próprias, não necessariamente cópias mal elaboradas, mas sim discursos singulares que agenciam outra experiência tão “verdadeira” e “real” quanto qualquer outra. O desejo do progresso e modernidade brasileiros *à la Européenne*, é por nós encarado dessa forma, e os processos de estabelecimento de linhas de transportes urbanos apresentados, seja no Rio de Janeiro, Porto Alegre ou Salvador, dialogam não só com a instalação do progresso e do que havia de mais moderno a ser implantado nos seios das cidades, mas também com o que brota pelas fissuras desse desejo, o imaginário urbano brasileiro das últimas décadas dos oitocentos.

O caso carioca de implantação dos transportes carris é apontado como precursor, ao mesmo tempo em que fundamental para entender as transformações citadinas do Rio de Janeiro. Com nos apresenta Von der Weid:

O Rio de Janeiro foi a primeira cidade da América do Sul a organizar um serviço de transportes coletivos sobre trilhos de ferro. A introdução desse tipo de veículos na cidade transformou de tal maneira o modo de vida e a estrutura urbana que alguns autores dividem a história do Rio em antes e depois da ‘revolução’ dos transportes coletivos (VON DER WEID, 1994, p. 1).

Desde 1856 tentativas de organizar um serviço de transportes urbanos foram apresentadas, o que resultou na concessão do governo imperial dado ao médico inglês Thomas Cochrane para efetivar um sistema de veículos sobre trilhos. A empresa foi denominada “Companhia de Carris de Ferro da cidade à Boa Vista da Tijuca”, e inaugurada oficialmente pelo Imperador em 1859, contando com apenas dois veículos, importados da Inglaterra, e puxados por burros, logo ganhando o apelido de “maxabombas” (VON DER WEID, 1994, p. 6).

Com um serviço de bondes que teve início em 1859, a consolidação desse tipo de transporte foi rápida e logo na década seguinte passava a aumentar suas linhas consideravelmente. Segundo a mesma autora, o transporte de massa permitiu o desafogo do centro, visto que as linhas de bondes passaram a alcançar os bairros das redondezas com o aumento da malha carris para além das fronteiras do centro antigo. Dessa forma, estava em curso uma nova estruturação social que se fazia através da divisão social do espaço proporcionado pela empresa de bondes.

No ano de 1861 o Barão de Mauá, que possuía prévia experiência em se tratando de estradas de ferro carril, assumiu a presidência da empresa e logo alterou a forma de tração utilizada, de animal para à vapor, e no ano de 1862 inaugurou esse sistema. O texto de Elisabeth Von Der Weid (1994) acompanha os trâmites financeiros e políticos desse projeto carril de expansão das linhas, que resultam em falências, novos empreendedores e até na paralisação do transporte

suburbano das linhas da Tijuca. Igualmente, apresenta que, naquele mesmo ano de 1856, dois outros empresários haviam conseguido a concessão para explorar uma linha que fosse do centro até Gávea, passando por Botafogo, Glória e Catete, e como no caso anterior, o Barão de Mauá comprou a concessão. Encontrava, porém, o mesmo problema: a falta de investidores.

Tal problema só foi sanado quando a figura do investidor americano Charles B. Greenough encampa o projeto carril e investe pesadas quantias para o fortalecimento do transporte urbano no Rio de Janeiro (VON DER WEID, 1994, p. 8). Assim, a autora apresenta as seguintes características dos bondes implantados:

Os carros eram inicialmente fechados, para 30 passageiros: dezoito sentados em dois bancos longitudinais e doze em pé, nas plataformas de frente e de traz. Em 1870, foram encomendados os seis primeiros bondes abertos para fumantes, com seis bancos transversais, para quatro passageiros cada um (VAN DER WEID, 1994, p. 9).

Interessante é que, segundo informa a autora, foi nesse período que o termo “bond” passou a ser utilizado para designar esse tipo de transporte. Além disso, a autora informa o alcance dele, que teria sido muito bem aceito pela comunidade carioca, pautado em uma relação de “medo e encantamento” com essa nova tecnologia. (VON DER WEID, 1994, p. 9). A partir dessas experiências, o número de usuários e linhas foi crescente, ainda mais com o surgimento de um parque industrial instalado a partir de 1880, consolidando um Rio de Janeiro cortado por suas linhas de bondes, em uma grafia de cidade que imbricava a agenda da vida dos usuários ao horário das linhas de trem.

Se o caso carioca é sempre o primeiro a ser citado, também é preciso espriar o olhar em outros exemplos de concessões e formações de empresas carris que redesenham o percurso urbano, bem como o alcance dessas iniciativas junto à população. Por isso, o exemplo soteropolitano e, em seguida, o porto-alegrense, colaboram em nossa proposta.

Nunca é sem razão lembrar que, nesse período de transição das últimas décadas do século XIX, Salvador é a terceira maior capital brasileira com mais de 200 mil habitantes (SAES, 2007, p. 220). Segundo Alexandre Macchione Saes, “... Salvador ainda concentrava uma elite enriquecida pelo comércio de importação e exportação, pelo extinto comércio negreiro e pelas emergentes empresas urbanas e industriais” (SAES, 2007, p. 220).

Alexandre Saes não deixa de argumentar o quanto os adventos dos bondes em Salvador contrastava com uma população “extremamente pobre” que também vivia na cidade. Remontando o processo da instalação desse tipo de transporte, apresenta a data de 1845 como inicial:

A história dos transportes públicos e urbanos de Salvador teve origem em meados do século XIX, quando o então Presidente da Província, barão de Caçapava, publicou a Lei nº 224, de 4 de maio de 1845, que dava direito de dez anos de concessão para aqueles que instalassem linhas de 'omnibus' na cidade (SAES, 2007, p. 222).

Somente em 1859 essa concessão ganharia um incorporador, tratava-se do italiano Rafael Ariani. Segundo Saes, Ariane construiu uma empresa familiar que "revolucionaria" o transporte da cidade, ao implementar um transporte urbano e coletivo moderno e com regularidade. Ainda, em suas palavras: "Em 1859, os Ariani formaram a Companhia Posta Baiana, com o apoio do influente deputado provinciano Francisco Justiniano de Castro Rabelo e de mais 115 ilustres acionistas da elite soteropolitana" (SAES, 2007, p. 220).

Os anos de 1860 são classificados pelo autor como o período de consolidação desse tipo de transportes na capital baiana. Será nessa década que novas empresas serão formadas, como a Companhia Transportes Urbanos (1864) e a Companhia Trilhos Centrais de Veículos Econômicos em 1869. Somadas a essas, em 1883 há a inauguração da Companhia Linha Circular Bahia. Os bondes ainda são tracionados por animais nesse período, havendo a tração a vapor somente em 1897 (SAES, 2007, p. 223).

O que Alexandre Saes salienta de forma corrente é a formação de empresas familiares enquanto administradoras desses grupos donos das concessões, quadro que irá se modificar, segundo sua leitura, quando do advento da passagem para o Brasil República. Será a partir de 1889 que entram em cena as alianças com grandes empresas, bem como a iniciativa de capital estrangeiro para consolidar os transportes urbanos baianos.

Por fim, o autor argumenta que a concentração do poder político e econômico teria encontrado na formação das empresas de transporte urbano uma forma de se fazer sentir. Com isso, os usuários, por mais que subissem nos bondes e vivenciassem uma experiência tecnológica moderna, continuavam a participar de um quadro profundamente vincado pelo contraste de uma Salvador em condições precárias para a maioria da população.

No caso da cidade de Porto Alegre, o texto de Sandra Pesavento (1999) em muito esclarece a constituição das linhas urbanas. Especificamente, a autora se debruça sobre a produção literária urbana porto-alegrense, e essa constituindo um imaginário citadino; porém, ao mesmo tempo, se preocupa em mostrar essa Porto Alegre que deseja a modernidade e um ideal de civilização pautada no modelo europeu.

Sobre esse período na capital da Província, Pesavento diz: o desafio era, portanto, grande para a elite cultural e política da capital sulina: era preciso construir a modernidade urbana numa província tradicionalmente rural e com forte identidade regional apoiada no campo (PESAVENTO, 1999, p. 271).

No caso específico que a autora apresenta, impõe-se uma preocupação de sua parte em creditar à constituição de uma identidade ligada ao pampa, à campanha sulina, um constante tensionamento no cenário urbano porto-alegrense. O desejo de ser moderno contrastava com uma representação rural, geradora de contradições e impregnando-se ao imaginário social em fins do século XIX.

No que tange ao empreendimento carris, a autora inicia sua argumentação apresentando o considerável aumento populacional de 16.900 em 1848 para 43.998 em 1872, chegando a mais de 50.000 mil habitantes em 1890 (PESAVENTO, 1999, p. 254). Já na época do Império foram tomadas as primeiras medidas com relação ao urbano, como a confecção do Código de Posturas e a necessidade de implantação de uma linha de transportes urbanos, como ela apresenta:

O crescimento da cidade demandava a instalação de um sistema de transporte público, o que foi feito com a incrível "maxabomba", 1864, veículo pesado, puxado a burros, a sacudir os passageiros que se arriscavam a ir da cidade ao Menino Deus (PESAVENTO, 1999, p. 255).

O referido sistema não teria se tornado um sucesso, logo sendo alvo de anedotas por parte da população e dos periódicos. Essa empresa formada em 1864 era dirigida pelo brasileiro Estácio da Cunha Bittencourt e pelo francês Emilio Gembembre (MORRISON, 1985). Já em 1873 formou-se a Companhia Carris Urbanos Porto-alegrense, retirando os burros e adotando a tração animal entre as linhas do Centro até o Menino Deus no primeiro momento, para em seguida expandir as linhas por outros bairros periféricos (PESAVENTO, 1999, p. 255).

O pesquisador americano Allen Morrison, que realizou um estudo sobre os bondes e transportes carris no Brasil, diz que essa segunda empresa adquiriu os bondes da companhia Johnn Stephenson em Nova York. Ainda, uma terceira, a Carris Urbanos de Porto Alegre formou-se na década de 1880 (MORRISON, 1985).

Por último, cabe salientar que com o advento dos bondes, e a necessidade de abertura ou melhoramentos de ruas, o traçado urbano foi redesenhado, incorporando as características modernas dos boulevards, ou como argumenta Sandra Pesavento, a inserção no ideal da "cidade aberta" (PESAVENTO, 1999). A cidade-capital do Rio Grande do Sul ainda vivia a encruzilhada do imaginário urbano imbricado em uma identidade conectada ao campo, porém, na leitura de Pesavento, o período Republicano irá transformar, definitivamente, o imaginário citadino porto alegrense.

Após apresentar a introdução dos bondes em três grandes cidades brasileiras, as quais servem como modelos de inteligibilidade ao nosso estudo, podemos perceber que a cidade de Rio Grande não estava alijada desse momento. A concessão de linhas, e formação de uma empresa carris, fará parte de um conjunto de modificações urbanas sentidas já em meados dos 1870, dando início aos trabalhos de transporte de pessoas e cargas na década seguinte.

Dos tramites aos tranways

No dia 21 de novembro de 1876, no Palácio do Governo, em Porto Alegre, o presidente da província Tristão de Alencar Acaiabe assinou o seguinte contrato de privilégio e direitos especiais ao doutor Carlos Augusto Flores:

Primeiro⁶: o concessionário obriga a estabelecer serviço de transporte para condução das áreas de fora da linha actual de fortificação para o aterro das ruas, terrenos e praças, dentro da cidade para a condução de rezes mortas no matadouro para os açougues dos mercados e para os passageiros, materiais e cargas entre diversos pontos da cidade, em carros puchados por animais, ou vapor, sendo para esse fim as linhas convenientes. Segundo: na construção da direção das linhas ou seus ramaes, assim como no prolongamento de uma, serão levados as seguintes condições... (ESCRITURA DE TRANSLADO DE POSSE, 25/04/1884⁷).

Essa concessão de uso de linhas de transporte urbano, que obedecia a lei provincial 1064 de 03 de março de 1876, é o primeiro registro oficial quanto a implantação de uma empresa que irá efetivar os transportes urbanos na cidade de Rio Grande. Nesse mesmo documento 24 condições, inseridas no segundo item grifado, são apresentadas; algumas delas seguem:

3ª) dentro do prazo de 3 annos contados da data da celebração deste contracto, o concessionário dará principio as obras, que ficarão concluídas no prazo de cinco annos

4ª) antes de terem começo as obras serão presentes a aprovação do governo: primeiro o plano das obras, as direções, estação de partida, de chegada e intermediárias; segundo: o projeto de prolongamento se for necessário; terceiro: o desenhos das dimensões do carro

5ª) se dentro de dois mezes, depois de apresentados os planos mencionados na clausula precedente, não for indicada modificações pelo governo provincial, considerar-se-há que os planos forão approvados e poderá a concessionária dar principios as obras, digo dar começo.

7ª) Os preços para o transporte de cargas e passageiros será estabelecido pela Camara Municipal de accordo com a coessionária na mesma conformidade. Se houver desacordo recorre-se-há ao presidente da província, para decidir o preço para as conducções e transporte das áreas e carnes do matadouro, serão aquelles que a concessionária accertar com a municipalidade de harmonia com a proposta que apresentou.

8ª) Será concedido nos carros da empreza o transporte gratuito de agentes do correio e da policia, bem como os das malas dos correios.

10ª) o concessionário terá o direito, na forma da lei digo direito de desapropriar na forma da lei , os terrenos de que carecem a passagem de qualquer linha.

11º) o concessionário não poderá, depois de assentado os trilhos, levantar o calçamento ou fazer nelle qualquer alteração, sem prévia licença da Camara Municipal, salvo caso de força maior, em que procederá dos concertos indispensáveis a regularidade do tráfego, participando a mesma camara

12ª) a empreza será responsável durante o tempo da concessão pela conservação do calçamento da rua no espaço comprehendido os trilhos e mais e mais 25 centímetros para cada lado

13ª) igualmente será responsável pela despeza que fizer a Camara Municipal com o estabelecimento de calçamento das ruas nos seus primitivos estados se por qualquer circunstância decidir a empreza.

17ª) é garantido ao concessionário, associação ou companhia que for organizada **o privilegio exclusivo pelo tempo de 50 annos contados da data de abertura do tráfego, para o serviço especificado na primeira condição do presente contracto⁸**

19ª) A empreza conforme a proposta apresentada , terá a faculdade , sem prejudicar o transporte público, determinar aquellas ruas, por onde devem estender-se os trilhos da linha que se propor estabelecer (ESCRITURA DE TRANSLADO DE POSSE, 25/04/1884).

Ao observar as condições apresentadas no primeiro item, será no ano de 1882 o prazo final para que as linhas de carris funcionem na cidade – três anos para iniciar as obras, mais cinco para que os bondes comecem a funcionar. Nesse processo, a relação direta com a Câmara Municipal, vistas nos dois incisos seguintes, se faz sentir de forma pungente, pois a necessidade de apresentar um projeto, obter sua aprovação e dar início ao tráfego será uma condicional pautada pelo contrato de concessão.

Nos outros itens (7º e 8º), estão pautadas as obrigações da empresa concessionária com o poder municipal. Tanto o preço das passagens, como o transporte gratuito para alguns setores devem ser acertados pela própria municipalidade, ficando a empresa de acordo ou então sendo necessária a intervenção do presidente da província.

Do 10º ao 19º item, um grupo das possíveis transformações urbanas pode ser sentido a partir da leitura do documento. O traçado urbano poderá, assim, ser alterado conforme a necessidade das linhas escolhidas pela empresa, o que faz com que a própria mobilidade da cidade de Rio Grande, e aqui pensando também as escolhas de espaços da cidade que serão vivenciados, permaneça em muito condicionado ao estabelecimento das futuras linhas.

O proprietário inicial das linhas, Carlos Augusto Flores, no ano de 1884 apresenta uma escritura de traslado dos direitos de sua concessão para o Tenente Coronel Abel Gomes da Costa e Silva. Mas esse novo concessionário realiza outro traslado, porém agora com fins bastante claros: a criação da empresa “Companhia de Carris Urbanos do Rio Grande”, a qual se manterá com os mesmos privilégios que foram apresentados anteriormente (ESCRITURA DE TRANSLADO DE POSSE, 25/04/1884).

Nesse documento, reconhecido em cartório, encontramos a seguinte descrição:

Comparecerão perante mim, de um lado como autorgante o mesmo senhor Tenente Coronel Abel Gomes da Costa e Silva e de outro lado como autorgados os senhores Antonio Candido de Sequeira, por si e por seus filhos de nome Luiza, Cecília, Antonio e Alfredo. Dois por si e como procurador de Manoel Py, como fez certo com procuração legal desses presentes, Commendador José Ferreira da Silva Motta, Tenente Coronel Abel Gomes da Costa e Silva por seus filhos, João Maria e Antonio Flávio Capitão Rodolfo Gomes e Silva, Carlos Eugenio Fontana, Lourenço Barra, Tenente Coronel Antonio Chaves Campello, José Francisco Cezar, Carlos Guilherme Rheingantz como gerente da commandataria Rheingantz Companhia, Domingos José Vaz Dias, Antonio Marques de Oliveira Reis, Joaquim Gomes de Campos Fernandes, todos accionistas e representantes de accionistas que, como accionistas que não comparecerão, devem formar a Companhia de Carris Urbanos do Rio Grande, conhecidos todos pelo próprio de mim tabelião interno e das testemunhas que, no fim assignarão do que dou fé, perante as quais for dito que, senão elle outorgante cessionaria do privilégio concedido ao senhor Carlos Augusto Flores, pela lei provincial

numero 1104 de 03de março de 1876 e contracto com o governo da província em data de 21 de novembro do mesmo anno para o estabelecimento de linhas de tranways por tracção animada ou a vapor, cuja seção consta da escriptura lavrada pro notado tabelião Noronha, em seis de julho de 1881, nesta cidade, sendo approvada ditta cessão, pelo governo da província, por termo de 14 de junho desse mesmo anno (ESCRITURA DE TRANSLADO DE POSSE, 25/04/1884).

Vale lembrar que, como bem apresenta o documento de concessão, o prazo final para validade daquele escrito seria no ano de 1885. Caso não fosse apresentado um primeiro conjunto de obras em três anos, seguido da instalação final em mais cinco, a tratativa poderia ser reavaliada por parte dos responsáveis.

A longa citação transparece, pela primeira vez, o nome da futura empresa de transportes urbanos: Companhia Carris Urbanos do Rio Grande. Dentre os acionistas se destacam alguns nomes do empresariado e políticos locais, como também empresários da capital da Província.

Carlos Guilherme Rheigantz era proprietário da primeira industrial têxtil brasileira, localizada na cidade de Rio Grande desde 1873; José Francisco César era comerciante local⁹, proprietário de um armarinho no centro da cidade. Nessa lista, ainda encontramos o advogado público, e vereador, Domingos José Vaz Dias¹⁰ e o ex-intendente municipal, de 1877 a 1883, Antonio Chaves Campelo.

Outro nome importante que aparece dentre os acionistas é Manoel Py. Oriundo da praça de Porto Alegre, é classificado por Heloisa Reichel como um “próspero comerciante” (REICHEL, 1979, p. 265), fundador da Companhia Fiação e Tecidos Porto Alegrense, trabalhou também na firma Chaves e Almeida (Porto Alegre) e, especial, foi diretor da Cia. Carris Porto Alegrense. (STROHAECKER, 2005, p.5).

O último nome que citamos é o de Antonio Candido de Sequeira. Dono do maior número de ações e gerente da Companhia Carris Urbanos do Rio Grande, ele nasceu na cidade de Rio Grande, mas estudou no Rio de Janeiro, Petrópolis, na década de 1860 e acumulava capital como agente de leilões em Porto Alegre na década seguinte. Já no começo de 1880 encontramos o mesmo Sequeira trabalhando junto ao porto de Rio Grande, em uma empresa de comércio marítimo¹¹.

A empresa, então, possui entre seus principais acionistas um grupo de políticos inseridos em uma esfera de influência considerável dentro do município. Tal característica não pode ser deixada de lado, quando percebemos que, para um funcionamento frutuoso da Companhia Carris, uma boa relação com a administração local é de suma importância. Isso porque caberá a esses políticos a aprovação daqueles itens que citamos acima: planos de obras, estações de partida, projetos de prolongamentos e mesmo preços de passagens.

Como já apontamos, possuir uma linha de transportes urbanos, nesse período, é estar inserido em um circuito de transformações do urbano em voga nas grandes cidades. A concessão foi um primeiro passo, o seguinte seria dar início aos serviços, e é sobre elas que dedicamos o próximo momento desse artigo.

Companhia Carris Urbanos do Rio Grande: o primeiro bonde

O relatório da Companhia Carris Urbanos data de 31/05/1885, e se refere ao primeiro ano de atividade da empresa. Intitulado “Relatório do Gerente da Companhia Carris Urbanos do Rio Grande”, apresenta dezoito tópicos, aos quais destacamos alguns como: *Constituição da sociedade, Extensão das Linhas, Passageiros, Cargas, Empregados e Receitas*.

A inauguração das linhas de bondes, tracionados por mulas, ocorreu no dia 01/11/1884¹², o que permite constatar que as obras necessárias rapidamente foram aprovadas e executadas. Como veremos adiante, no espaço de tempo de seis meses, a Carris Urbanos assume a concessão e dá início ao tráfego de passageiros e cargas; um tempo relativamente curto se pensarmos na necessidade de definição de rotas, mudanças estruturais no perímetro urbano e posterior aprovação da câmara municipal.

De acordo com o relatório, elaborado por Antonio Candido de Sequeira no ano de 1885, referindo-se ao primeiro ano de rodagens das linhas, encontramos no tópico inicial, *Constituição da sociedade*, a seguinte informação: “... a companhia possuía um capital de Rs. 50:000\$000 dividido em 500 ações de 100\$” (RELATÓRIO DA COMPANHIA CARRIS URBANOS DO RIO GRANDE¹³, 1885, p. 1).

Em seguida, o gerente descreve o início do funcionamento das linhas:

Iniciado com bondinhos, ou carros de pequena lotação para passageiros, e carga, depressa se convenceu essa administração de que com dois animais atrelados a cada carro, em vez de um só como anteriormente usara-se, a tracção se tornava muito mais rápida, segura e até econômica (RCCURG, 1885, p. 1).

Ao adotar dois animais para a tração, a empresa logo precisou realizar mudanças na largura dessas ruas. O que fica evidente logo a seguir no relatório:

Como consequência da reforma do systema de tracção, de um para dois animais, ficou evidente que a largura do calçamento (um metro entre os trilhos) tornava-se insuficiente. Dessa forma, foi necessário dobrar essa largura de calçamento, afim de obter 50 cm a cada lado externo dos trilhos (RCCURG, 1885, p. 2).

Quando se refere ao calçamento, podemos afirmar que, dentro da rota de tráfego escolhida pela empresa, apenas a parte que concerne às extremidades Leste e Oeste do mapa, que mostraremos na seqüência, não se encontravam previamente empedradas quando da inauguração do transporte urbano. Ou seja, o perímetro

urbano central pelo qual passa o bonde já estava, fazia três anos, empedrado por iniciativa do paço municipal e de seu administrador Antonio Chaves Campello – um dos sócios fundadores da Carris¹⁴.

Pensando nisso, questionamos o relatório da empresa quando essa aponta:

É intuitivo que a escolha definitiva de um tipo econômico na construção das linhas que tinham de atravessar areaes, ou terrenos sujeitos à inundação pelas chuvas – sobre solo arenoso da cidade, demandava um especial cuidado... (RCCURG, 1885, p. 2).

Quando se refere às dificuldades que deverão ser enfrentadas, acreditamos que elas são maximizadas pelo gerente da empresa em sua escrita. Ao observar o levantamento elaborado por Ferreira (2010) dos Relatórios Municipais de Rio Grande junto ao processo de empedramento da cidade, podemos perceber que, excetuando as duas extremidades da linha, as outras ruas já estão empedradas e, somado a isso, com melhorias necessárias que anteciparam a empresa.

O relatório aponta, no item *Extensão das linhas*, o conjunto de ruas que atendem a rota dos bondes. De maneira a deixar mais claro ao leitor essa grafia urbana, apresentamos o mapa em que podemos entender o circuito de melhorias urbanas efetuadas na cidade:

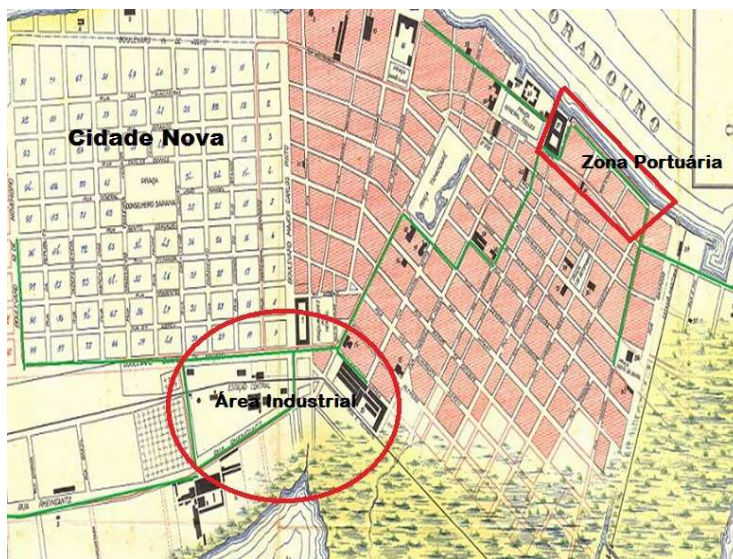


Imagem 1: Mapa da cidade de Rio Grande, 1904 – Prefeitura Municipal; divisão de urbaniza  o.

No mapa acima, o tracejado verde refere-se, justamente, à primeira rota da Carris Urbanos. São rotas, com exceção das extremidades Leste e Oeste, já empedradas pela Intendência Municipal antes mesmo da efetivação das linhas. Na parte mais ao Leste do mapa encontra-se o que o relatório chama de região das Macegas, que é o lugar que faz o transporte de areias para aterros – não são para a empresa em suas necessidades de melhorias, mas também a venda para a administra  o local.

Importante salientar que, ao sul do mapa, quando há uma bifurcação das linhas, elas compreendem o perímetro industrial efervescente da cidade: a fábrica Rheigantz, a Fábrica de Charutos Pock e, posteriormente, a Companhia de Tecelagem Ítalo Brasileira; a primeira e a terceira citadas partes do setor têxtil, e a outra pertencente ao setor fumageiro (PIMENTEL, 1948, p. 56), circuladas em vermelho no mapa. Assim, não podemos esquecer que um dos principais acionistas da Companhia Carris é, justamente, Carlos Rheigantz, também vereador da cidade e o proprietário da empresa homônima. Ou seja, a relação de influências políticas e econômicas, em nosso entendimento, está em jogo nesse traçado específico dos bondes.

O segundo tracejado, em vermelho, diz respeito à zona portuária. Assim, ao observar o mapa, entendemos que uma clara ligação se estabelece entre a área portuária e a área industrial. Essa conexão será marcante para uma grafia urbana que irá configurar, nesse espaço entre as duas zonas, a delimitação de uma vida cidadina que envolve as práticas cotidianas de sociabilidade, afirmação que pode ser confirmada na obra de Ezio Bittencourt, "Da Rua ao Teatro" (2007).

O espaço que compreende as duas zonas de efervescência econômica será caracterizado pela ocupação dos setores mais abonados da sociedade riograndina. Primeiro, as casas comerciais de importação e exportação estão presentes nas duas ruas paralelas ao atracadouro portuário, da mesma forma que comércios de varejo encontram-se nesse espaço (FRAGA, 2006).

Logo em seguida, passam a ser encontrados os principais pontos de recreação, lazer e sociabilidades da cidade. Ao ultrapassar as duas paralelas portuárias, um fremente universo cultural faz parte da vida da urbe riograndina. Ézio Bittencourt aponta que nesse perímetro urbano encontravam-se os casarios das "principais e mais tradicionais famílias da cidade", os clubes associativos, agremiações, cafés e, principalmente, teatros - aos quais os bondes serviam como meio de transporte, já que cumpriam esse circuito que perpassava os referidos locais (BITTENCOURT, 2007, p. 90).

Nessa breve análise do mapa, podemos perceber que, através da criação dos itinerários dos bondes, uma leitura de cidade ganha forma. A Carris Urbanas não só atende a demandas sociais já estabelecidas, como também as forja com a criação de traçados específicos, imputando grafias urbanas e circunscrevendo espaços.

No tópico intitulado *Passageiros* o relatório evidencia que a população encampou a idéia do transporte urbano com "entusiasmo", o que levou a um redirecionamento dos investimentos, segundo ele "tímidos" em seu início, em material de rodagem e ampliação do número de carros rodantes. Assim, de sua inauguração, com apenas um carro para 16 passageiros, passou-se, em um ano, para a seguinte constituição:

Carros	Passageiros
Nº 3 ¹⁵	16
Nº 4	24
Nº 5	24
Nº 6	20
Nº 7	20
Total	104

Tabela 1: Veículos de rodagem entre os anos de 1884 e 1885 – Relatório da Carris Urbanos do Rio Grande.

O relatório não apresenta um número aproximado de passageiros que teriam feito uso do transporte urbano, apenas destacando, então, as condições materiais com que visa atender a esse público. Muitas são as notas encontradas na imprensa local confirmando a versão do alcance de sucesso por parte da empresa. Aqui apresentamos apenas uma, como forma perceber os ânimos envolvidos no primeiro ano de funcionamento da empresa:

A ninguém resta dúvida de que seja esta uma das mais fructuosas empresas do Rio Grande (...). Felizmente para a cidade do Rio Grande e para os organizadores da utilíssima e fructuosa companhia, a sua prosperidade e sempre crescente e novamente se faz sentir a necessidade de augmentar o capital (O ARTISTA, 30/09/1885).

Percebendo o aumento dos fluxos de carga e passageiros, o relatório anuncia em seu relatório:

... podemos assegurar que os carros feitos aqui (em nossas officinas) custam dois terços do preço porque nos ficaram os vindos do Rio de Janeiro; nada deixando a desejar a classe das madeiras, mão de obra e pintura. Na próxima estação de verão teremos então, 9 carros abertos e 2 fechados, afora 10 carros sem tolda que nessa epocha são tão estimados, o que nos dará um total de 21 carros para passageiros (RCCURG, 1885, p. 6)

No item seguinte, *Cargas*, podemos perceber esse movimento comercial que a Companhia projeta não apenas entre a zona portuária e industrial, como já citamos, mas também a dinâmica interna de deslocamentos de produtos. O relatório de Sequeira apresenta quatro títulos que pontuam as mercadorias transportadas pela empresa; organizamo-las em uma única tabela:

Material	Volume	Custo
Fazendas Ferragens finas e miudezas	1 Vol. até 5kg Mais de 50Kg 1.000 Kg	500\$ 800\$ 1\$500
Louças, ferragens comuns, ferros, drogas e diversos	Condução por 1.000 Kg	1\$000
Gêneros de estiva ¹⁶	1 vol. até 50Kg Mais de 50Kg 1.000Kg (remessas de mais de 20.000, terão 20% abatimento)	400\$ 600\$ 1\$000\$
Carvão e Sal	Com carga e descarga s/ transporte, a granel por 1000Kg Produtos do país, couro seccos, salgados, lã, cabelo e charque por 1000kg Frações de menos de 2000Kg	800\$ 1\$000 2\$000

Tabela 2: Quadro elaborado a partir dos dados encontrados no Relatório da Companhia Carris Urbanos do Rio Grande, 1885.

Como podemos perceber, a Companhia Carris Urbanos assume um papel importante na movimentação de produtos dentro da cidade. Essa movimentação de cargas se dá de forma intensa, conforme encontramos no relatório:

Em certas ocasiões em que havia a expedir lotes de 50 toneladas de arame, sal, farinha de trigo etc., a urgência da expedição acumulada nos forçava a lançar mão dos carros para areia, como meio auxiliar (RCCURG, 1885, p. 8).

O relatório encerra o tópico afirmando que a empresa teria encomendado ferragens especiais produzidas nos Estados Unidos para construção de mais oito carros de cargas.

No tópico seguinte, Empregados, entendemos ser importante evidenciar o quadro de funcionários como uma forma de dimensionar a empresa em questão: "1 guarda livros, 1 despachante para o serviço de passageiros, 1 guarda cocheiras, 2 caixeiros, e um número variável de conductores e cocheiros" (RCCURG, 1885, p. 12). Esse "número variável" a que o relatório se refere diz respeito ao que podemos chamar, anacronicamente, de "contratos temporários".

Em duas situações específicas a empresa aumenta seu número de funcionários, como fica expresso a seguir:

Durante o verão passado sustentamos cinco conductores, e depois da alteração do horário dos carros de passageiros dispensamos dois. Creamos uma classe de conductores extranumerários os quaes só servem e ganham nos dias de grande serviço, ou nos impedimentos por moléstia dos conductores do numero (RCCURG, 1985, p. 12).

Qualificamos a Companhia Carris Urbanos como uma empresa de pequeno para médio porte. Mesmo com um início tímido, como o próprio relatório de Sequeira afirma, as pretensões da empresa são maiores quanto aos prolongamentos da malha de transporte e ao material rodante.

Por fim, no último tópico que aqui exploramos, Receitas, podemos observar esse movimento financeiro da empresa no seu primeiro ano de existência. Confirmando essa tendência do crescimento da Companhia, o relatório aponta:

Apezar do notável embaraço que é a exploração das linhas e do resumido material rodante de que dispomos, causa a construção em que até agora nos temos ocupado – tem sido os rendimentos acima de toda a expectativa. Como já asseveramos, esse movimento crescerá logo que as construções estejam terminadas e o material rodante completo. Essa crença nos é suggerida pela demanda que temos tido de serviços aos quaes o material rodante existente não tem podido prover (RCCURG, 1885, p. 15).

Confirmando a nossa afirmação inicial, de que as obras e melhoramentos necessários para a implantação do material rodante ocorreram num curto período de tempo, e somente depois do último traslado da concessão de tráfego, o relatório apresenta a limitação dos lucros iniciais da empresa:

Convém frisar um ponto: por seis mezes occupamo-nos exclusivamente de construções, e assim, embora representando um anno de existencia – o rendimento só em sete mezes foi profícuo, tendo pesado as despesas dos mezes anteriores sobre quase metade do tempo útil (RCCURG, 1885, p. 16).

Levando essa prerrogativa em consideração, apresentamos os dados da movimentação de passageiros e cargas entre os meses de novembro de 1884 até maio de 1885. Outras tabelas estão presentes no relatório, como “Materiaes”, “Areias”, “Carne verde” e “Diversos”, as quais possibilitam o somatório geral do balanço da empresa. Porém, aqui optamos por evidenciar apenas os números referentes a “Passageiros” e “Cargas”, que contribuem de maneira mais precisa ao nosso trabalho.

Mês	Passageiros	Renda		Mês	Cargas	Renda
Novembro	16,185	Rs 3.236\$900		Novembro	-	Rs ...
Dezembro	25,587	4.772\$900		Dezembro	-	89\$010
Janeiro	21,896	3.889\$300		Janeiro	-	122\$250
Fevereiro	18,014	3.248\$320		Fevereiro	-	358\$610
Março	26,069	5.327\$600		Março	-	352\$140
Abril	17,194	2.974\$200		Abril	-	233\$140
Maio	16,035	2.859\$300		Maio	-	686\$870

Tabela 3: Quadro parcial de receita da Companhia Carris Urbanos do Rio Grande – 1885.

De maneira a perceber o público que se faz utilizar de tal transporte, informamos que, segundo o censo mais aproximado do nosso contexto, de 1888, Rio Grande contabiliza 20.227 habitantes, sendo que desse número 14.345 residiam na cidade (COPSTEIN, 1975).

Ao tornar evidente essa tabela, podemos observar, primeiramente, uma instabilidade quanto ao número de passageiros que utilizam o transporte de bondes. Nos seis primeiros meses, mesmo com diminuições no número de usuários, percebemos que os números nunca são menores que o do primeiro mês de rodagem. Somente no sétimo mês que podemos notar uma curva descendente, que faz com que a movimentação seja menor do que a estabelecida no mês de inauguração.

Ao traçar uma média dessa movimentação, chegamos ao número de pouco mais de 20.000 usuários no espaço de sete meses. Um número considerável se tratando das dificuldades iniciais da empresa, aliado ao fato de que, ao longo desses primeiros meses de funcionamento, o preço dos transportes de passageiros (200 rs) foi taxado como único, independente do percurso.

No segundo momento da tabela, no qual evidenciamos a movimentação de cargas, alguns apontamentos podem ser elaborados. Fica latente que o crescimento mensal, mesmo com alguma instabilidade, é paulatino, com um retorno financeiro, em proporção, maior que o alcançado pelo número de passageiros.

O número geral, o balanço efetivo da companhia, apresenta-se da seguinte forma no decorrer dos sete meses de funcionamento: Receita alcançou Rs 30:139\$720, enquanto as despesas 19:763\$761. Acrescido às despesas existe o montante de Rs. 5:066\$010, oriundo do período anterior à inauguração das linhas. Com isso, o relatório apresenta uma margem de lucro que monta Rs 10:004\$634, número pouco superior a 16% sobre o capital realizado dos acionistas (RCCURG, 1885, p. 17).

Com os dados apresentados a partir da tabela acima, parece, para nós, se confirmar a hipótese de conexão entre a zona portuária e industrial elaborada pela Companhia Carris Urbanos do Rio Grande. Essa tarefa de transportar os produtos chegados ao porto de Rio Grande de maneira mais segura, estabelecida por uma rotina de horários, caberia agora a uma empresa que atende não só aos anseios dos empresários locais, dos grupos políticos, mas também dos habitantes da cidade que se fazem valer desse meio de locomoção.

Esse processo, que vai da concessão de privilégios até a inauguração das linhas, passado pelo primeiro ano de funcionamento, permite visualizar uma cidade que participa de movimentos bastante similares aos centros urbanos referenciais brasileiros. Da mesma forma, a rápida realização das obras de melhoramentos

urbanos para o desenvolvimento da linha dos bondes pode ser visualizada pela necessidade existente de dinamização dos espaços e escoamento de produção, em uma cidade que vivia tempos rápidos.

Se no Rio de Janeiro muito das linhas irão se estabelecer devido ao processo de industrialização vivenciado pela cidade, acreditamos que uma leitura similar pode ser feita no caso de Rio Grande. Isto tendo em vista que os direcionamentos dos ferro-carris acompanham uma demanda industrial que se faz sentir já em meados da década de 1970 e se consolida nos anos 1880.

O que o caso de Rio Grande apresenta de distinto em relação aos exemplos que apresentamos diz respeito à formação dos grupos empresariais que assumem as concessões. Tanto no Rio de Janeiro quanto em Salvador e Porto Alegre a presença de capital estrangeira, ou mesmo de proprietários estrangeiros é recorrente, enquanto em nosso estudo de caso isso não se faz sentir. Dos principais nomes da empresa Carris Urbanos, apenas Carlos Rheingantz possui ascendência alemã e, notadamente, não encontramos nenhum vestígio de capital estrangeiro envolvido nas transações para formação da referida empresa.

Assim como registrado em todos os casos, acreditamos que o imaginário urbano de Rio Grande vivenciava a contradição de aparatos modernos e tecnológicos ao mesmo tempo em que convivia com as amarras de um mundo colonial. Nessas imagens que se sobrepõem, soma-se o fato de que, por ser uma cidade portuária de referência da Província, acentuava-se ainda mais essa perspectiva que as idéias sim, estão “no lugar”.

A Companhia Carris Urbanos do Rio Grande agenda um novo cotidiano, que agora incorpora os horários dos bondes na agenda dos cidadãos. Bem como a própria materialidade, a circulação desses veículos, que passa por locais pouco vivenciados da cidade, altera essa paisagem em transformação em fins do Império.

Considerações finais

As feições da modernidade e os símbolos do progresso tecnológico também desembarcam na parte mais meridional do Rio Grande do Sul na segunda metade do século XIX. Uma cidade que empedrou seus caminhos, estabelecendo padrões urbanísticos modernos e higiênicos igualmente percebeu na constituição de uma sólida linha de transportes urbanos uma maneira de integrar-se ao circuito de melhorias consideradas como pedra de toque para o alcance da modernidade no Brasil.

A criação de uma linha de bondes implica, também, a percepção de grafias urbanas. Interessadas em atender não só a demandas de sociabilidade, lazer e comércio, essas grafias também objetivam configurações espaciais da cidade que, dentre outros elementos, criam novos espaços, ou mesmo segregações.

Ao se aproximar do final do trabalho, entendemos que, ao realizar esse levantamento documental acerca da Companhia de Carris Urbanos do Rio Grande, contribuímos para trazer à baila uma discussão ainda tímida dentro da historiografia local: o entendimento de uma modernidade em busca de identidade dentro dessa cidade nas últimas décadas do século XIX. Ao mesmo tempo, esperamos com esse texto traçar um painel, ainda que breve e parcial, que seja capaz de colaborar às pesquisas futuras.

Por fim, abandonamos essa escrita por hora. O último bonde já vai partir.

Fontes

Eschriftura de Seção e transpasse de posse privilégio para estabelecer linhas de transporte nesta cidade. Inserido no processo 65.68, caixa/maço 000.0255, ano 1893, Comarca de Rio Grande, Companhia Carris Urbanos do Rio Grande versus Southern Brazilian. Arquivo do Estado do Rio Grande do Sul. Relatório do gerente da Companhia Carris Urbanos do Rio Grande. 1885. Nº 301, Bibliotheca Rio-grandense, Rio Grande.

Bibliografia

- BITTENCOURT, Ezio da Rocha. Da Rua ao Teatro: Os Prazeres de uma Cidade. Sociabilidades & cultura no Brasil Meridional. 2º ed., Rio Grande: FURG, 2007.
- COPSTEIN, Raphael. O trabalho estrangeiro no município de Rio Grande. In: Boletim Gaúcho de Geografia, Porto Alegre, Editora do Professor Gaúcho, 1975.
- FERREIRA, Felipe Nóbrega. Artérias de Pedra: a modernidade na cidade de Rio Grande (1877-1903). In: Anais do Congresso Fronteira e Identidades, Universidade Federal de Pelotas, UFPEL, 2010. (Mídia eletrônica)
- FRAGA, Solismar. Cidade do Rio Grande: Industrialização e Urbanidade (1873/1990). Rio Grande, FURG, 2006.
- MORRISON, Allen. The tramways of Brazil: a 130- years survey. New York, Bonde Press, 1985. Texto acessado em sua versão traduzida no sítio: <http://www.tramz.com/br/pa/pap.html>
- NEDELL, Jeffrey. Belle Époque Tropical: sociedade e cultura de elite no Rio de Janeiro. São Paulo, Companhia das Letras, 1993.
- OLINTO, Beatriz. Fragmentos de uma cidade: a cidade do Rio Grande frente alguns aspectos da modernidade. Revista Biblos, Rio Grande, nº 7, p. 140-147, 1996.
- PEDROSO, Ticiano. Saneamento e Progresso: O Projeto de Saneamento da cidade de Rio Grande do plano a implantação (1909-1923). Rio Grande, 2008. Monografia de Conclusão de Curso em História Bacharelado – Instituto de Ciências Humanas e da Informação, Universidade Federal do Rio Grande – FURG.
- PESAVENTO, Sandra. O imaginário da cidade: Visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre, Editora da Universidade, 1999.
- PIMENTEL, Fortunato. Aspectos gerais do município de Rio Grande. Porto Alegre, Gráfica Imprensa Oficial, 19444.
- REICHEL, Heloisa. A indústria têxtil no RS, 1910/1930. Porto Alegre, Mercado Aberto, 1979.
- SAES, Alexandre Macchioni. Modernização e concentração do transporte urbano em Salvador (1849-1930). Revista Brasileira de História. São Paulo, Vol. 27, nº 54, p. 219-238, 2007.
- SEGA, Rafael. Os melhoramentos urbanos como estratégia da dominação social. Revista Anos 90, nº 14, p. 218-230, Porto Alegre, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Dezembro 2000.
- SEVCENKO, Nicolau. Orfeu extático na metrópole. São Paulo, Companhia das Letras, 1992.
- STROHAECKER, Tânia Marques. Atuação do público e do privado na estruturação do mercado de terras de Porto Alegre (1890-1950). In: Scripta Nova: Revista Electronica de Geografía Y Ciencias Sociales. Universidade de Barcelona, Vol. IX, Nº 194, 2005.
- UEDA, V. De las líneas a las redes: la implantación del teléfono en la ciudad de Pelotas. História em

Revista (UFPel), Pelotas, v. 7, p. 43-65, 2001.

VON DER WEID, Elisabeth. O Bonde como Elemento de Expansão Urbana no Rio de Janeiro. Siglo XIX, Cidade do México, n. 16, p. 78-103, 1994.

Notas

1 Bacharel em História pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Mestre em Ciência Política pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel).

2 Licenciado em História pela Universidade Federal do Rio Grande (FURG). Mestre em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

3 Termo sinônimo de bondes, utilizado correntemente na documentação sobre carris no século XIX.

4 Tal pesquisa faz parte de ambas às dissertações de mestrado dos autores desse texto, as quais se encontram em andamento pela Universidade Federal de Pelotas e Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

5 Para uma leitura objetiva do entendimento da autora sobre a História Cultural vide “História & História Cultural” (2008).

6 Grifos da documentação.

7 A documentação referente à concessão que tivemos acesso, encontra-se em anexo a um processo judicial movido pela Companhia Carris Urbanos do Rio Grande, e neste fazem parte o referido privilégio de linhas de bondes.

8 Grifo do documento.

9 Informação encontrada no periódico o Diário do Rio Grande (30/10/1890).

10 Informação encontrada no Relatório Municipal do Município de Rio Grande, 23 de Julho de 1903.

11 Tais informações encontram-se no conjunto de documentos acerca de Antonio Candido de Sequeira, figura central na dissertação de mestrado desenvolvida junto a UFRGS. São os documentos: Inventário de Antonio Sequeira, 1853; Termo de fiança de Antonio Candido de Sequeira na cidade de Porto Alegre, 24/11/187; Processo judicial da Comarca de Rio Grande de Antonio Candido de Sequeira versus Cap. James Cordiner, 31/08/1881.

12 Tal data pode ser observada nos periódicos “O Artista” e no “Diário de Rio Grande”. Somente em meados do século XX o transporte urbano se daria por tração elétrica e a vapor.

13 Optamos por utilizar a abreviatura RCCURG no seguimento de nossa análise.

14 Vide o artigo Artérias de Pedra: a modernidade na cidade de Rio Grande (FERREIRA, 2010).

15 Tal numeração atende a forma nominal da empresa dada a cada veículo de rodagem.

16 “Estiva” aqui se refere a produtos alimentícios negociados por atacado.