



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA INFORMAÇÃO
CURSO DE GEOGRAFIA BACHARELADO



CHRISTIANO TERRA KASTING DE LIMA

A GÊNESE DO BONDE – RIO GRANDE/RS

RIO GRANDE - RS

2018

Christiano Terra Kasting de Lima

A Gênese do Bonde – Rio Grande/RS

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao curso de Geografia Bacharelado do Instituto de Ciências Humanas e da Informação - ICHI da Universidade Federal do Rio Grande - FURG como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Geografia. Área de concentração: Geografia Cultural.

Orientador: Dário de Araújo Lima

Rio Grande - RS

2018

Christiano Terra Kasting de Lima

A Gênese do Bonde – Rio Grande/RS

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao curso de Geografia Bacharelado do Instituto de Ciências Humanas e da Informação - ICHI da Universidade Federal do Rio Grande - FURG como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Geografia, aprovada pela comissão de avaliação abaixo assinada:

Prof. Dr. Dário de Araújo Lima (Orientador)
(ICHI - FURG)

Prof. Dr. Marcelo Vinícius de la Rocha Domingues
(ICHI - FURG)

MSc. Olívia Silva Nery
(PUC-RS)

Rio Grande, 5 de outubro de 2018.

AGRADECIMENTOS

Algumas pessoas e instituições contribuíram significativamente para que este trabalho fosse concretizado e é com sentimento de gratidão que os listarei aqui. Primeiramente agradeço a minha mãe Marta Terra pelos valores que me passou e que contribuíram diretamente para a existência não só desta pesquisa como da minha graduação como bacharel em geografia. Agradeço imensamente a Universidade Federal do Rio Grande, instituição pela qual guardarei eterno carinho. Agradeço de forma individual a todas as pessoas que de alguma forma me ajudaram no processo de realização deste trabalho: Angélica Leivas, Olívia Nery, Alice da Cunha, José Carlos Espíndola, Marisa Beal e meu orientador Dário Lima que tanto me ajudou. Um agradecimento especial aos meus entrevistados: o senhor José Gautério (in memorian) e a senhora Juraci Leivas, sem a contribuição deles o resultado não seria o mesmo. Aproveito este momento para expressar minha gratidão a todos os professores do curso de geografia bacharelado que tanto colaboraram para minha formação assim como aos meus colegas de sala, sou muito grato a todas essas pessoas. Por fim, agradeço também as instituições: Museu da Cidade do Rio Grande assim como a toda sua equipe, a Fundação Cidade do Rio Grande instituição mantenedora do Museu e a Biblioteca Rio-grandense. Muito Obrigado!

RESUMO

Este trabalho faz reflexões a respeito da gênese do bonde em Rio Grande/RS, importante cidade brasileira que no final do século XIX e início do século XX contou com um complexo sistema de transporte público por bondes, esta cidade portuária foi pioneira no estado do Rio Grande do Sul no que se refere aos bondes movidos a eletricidade. O estudo descreve o cenário urbano do município do Rio Grande na segunda metade do século XIX e documenta como ocorreu a implantação do sistema de bondes, primeiramente movidos por animais e depois a sua modernização para a tração elétrica, até 1967 quando os bondes deixaram de circular no município. A pesquisa verifica a hipótese do bonde ter trabalhado não só como um agente da expansão urbana mas também como integrador da sociedade, para isto, o estudo se baseou em documentos históricos e na literatura, assim como em entrevistas com pessoas que viveram os bondes. Com base no conjunto de dados obtidos foram feitas análises e reflexões a respeito do funcionamento do sistema de bondes e também das áreas de influência de suas linhas nos diferentes tempos históricos. A produção deste estudo sobre a gênese do bonde em Rio Grande/RS se reflete não só na área acadêmica da geografia cultural, mas também nas instituições que tem como missão a preservação da história e da cultura.

Palavras-chave: Bonde; Rio Grande; Transporte; Expansão urbana.

RESUMEN

Este trabajo hace reflexiones acerca de la génesis del tranvía en Rio Grande/RS, importante ciudad brasileña que a finales del siglo XIX y inicio del siglo XX contó con un complejo sistema de transporte público por tranvías, esta ciudad portuaria fue pionera en el estado de Río Grande del Sur en lo que se refiere a las tranvías movidas por la electricidad. El estudio describe el escenario urbano del municipio de Rio Grande en la segunda mitad del siglo XIX y documenta cómo ocurrió la implantación del sistema de tranvías, primero movidos por animales y después su modernización para la tracción eléctrica hasta 1967 cuando las tranvías dejaron de circular en el mismo, municipio. La investigación verificó la hipótesis del tranvía haber trabajado no sólo como un agente de expansión urbana, pero también como integrador de la sociedad, para esto, el estudio si basó en documentos históricos y en la literatura, así como en entrevistas con personas que vivieron las tranvías. Con base en el conjunto de datos obtenidos se realizaron análisis y reflexiones acerca del funcionamiento del sistema de tranvías y también de las áreas de influencia de sus líneas en los diferentes tiempos históricos. La producción de este estudio sobre la génesis del tranvía en Rio Grande/RS se refleja no sólo en el área académica de la geografía cultural, sino también en las instituciones que tiene como misión la preservación de la historia y la cultura.

Palabra-llave: Tranvía; Rio Grande; Transporte; Extensión urbana.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Desenho do primeiro bonde do Brasil	27
Figura 2 – Porto do Rio Grande	33
Figura 3 – Linha do tempo 1972 – 1911	34
Figura 4 – Planta Geral da Cidade do Rio Grande 1904	39
Figura 5 – Mapa das linhas de bonde baseado na Planta Geral de 1904	40
Figura 6 – Mapa dos primeiros traçados de bondes de Rio Grande	40
Figura 7 – Estação de Bondes (Companhia Carris)	42
Figura 8 – Cartão Postal da Cidade do Rio Grande com “bonde velho”	44
Figura 9 – Bonde movido por tração animal	44
Figura 10 – O bonde aberto puxado por animais circulando em Rio Grande	47
Figura 11 – Linha do tempo 1911 – 1940	49
Figura 12 – Frigorífico Swift	50
Figura 13 – Porto Novo	50
Figura 14 – Adequação das linhas de tração animal para elétrica	51
Figura 15 – Adequação das linhas de tração animal para elétrica (2)	51
Figura 16 – Momento da inauguração dos bondes elétricos, 1911	52
Figura 17 – Placa “Proibido falar com o motorneiro”	53
Figura 18 – Apresentação dos novos uniformes dos funcionários dos bondes.	54
Figura 19 – Primeira estação de bondes elétricos	56
Figura 20 – Passagem escolar de bonde (frente e verso)	56
Figura 21 – Bondes parados na Estação Central, Rua Marechal Floriano Peixoto	57
Figura 22 – Abrigolândia	58
Figura 23 – Garagem dos bondes na Rua Vice Almirante Abreu	58
Figura 24 – Oficina dos bondes	59
Figura 25 – Mapa dos trilhos de bondes elétricos de Rio grande, 1911 – 1967	60
Figura 26 – Mapa da linha “Circular”	61
Figura 27 – Mapa da linha “Poester”	63
Figura 28 – Mapa da linha “Matadouro”	64
Figura 29 – Mapa da linha “Parque Princesa Isabel”	65
Figura 30 – Ponto final da linha do Parque	66
Figura 31 – Bonde transitando na Avenida Rheingantz	66

Figura 32 – Mapa da linha “Porto”	67
Figura 33 – Bonde transitando na Avenida Honório Bicalho	68
Figura 34 – Mapa da linha “Porto-Macega”	69
Figura 35 – Mapa da linha “Esporte”	70
Figura 36 – Mapa da linha “Esporte” (2)	70
Figura 37 – Bonde linha “Especial”	71
Figura 38 – Rua Marechal Floriano, década de 1950	72
Figura 39 – Mapa da linha “Saraiva”	74
Figura 40 – Ônibus em Rio Grande, década de 1970	76
Figura 41 – Bonde “Saraiva” sucateado	77

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	MARCO TEÓRICO	14
3	OS BONDES MOVIDOS POR TRAÇÃO ANIMAL	25
3.1	Os bondes no Brasil	26
3.2	Os bondes no Rio Grande do Sul	31
3.3	Os bondes na cidade do Rio Grande/RS	32
4	OS BONDES MOVIDOS POR TRAÇÃO ELÉTRICA	48
4.1	A substituição da tração animal pela eletricidade	51
4.2	O funcionamento do bonde	53
4.3	As estações, a garagem e a oficina	56
4.4	As linhas	60
4.4.1	Linha Circular	61
4.4.2	Linhas Poester e Matadouro	62
4.4.3	Linha do Parque	64
4.4.4	Linhas Porto e Macega	67
4.4.5	Linha Esporte	69
4.4.6	Linhas especiais e vagonetas	71
4.5	Os bondes pós 1950	72
4.6	O fim dos bondes	74
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	78
6	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	81
	APÊNDICE 1 – ENTREVISTAS	84
	ANEXO 1 – TERMO DE CONSENTIMENTO	109

1 INTRODUÇÃO

A evolução, a dinâmica e a lógica do capitalismo e das tecnologias no cerne da história do espaço urbano documenta que o crescimento horizontal e vertical da cidade foi fortemente influenciado pela implantação do transporte coletivo urbano. Diante do exposto justifica-se a importância da realização de uma pesquisa sobre a gênese do bonde em Rio Grande, um trabalho que vem para acrescentar novos conhecimentos e informações para entendermos melhor os fatores socioeconômicos que contribuíram para a expansão da malha urbana da cidade e do crescimento vertical da mesma. Ressaltamos que houve o aumento do contingente populacional das áreas que passaram a ser contempladas pelas linhas de bondes, ou seja, o processo de expansão da cidade passa diretamente pela instalação dos trilhos, a gênese dos bondes e a contração tempo – espaço no transporte urbano, a redução no tempo de deslocamento da população dentro do espaço urbano.

O estudo do bonde em Rio Grande nos ajudará a entender as mudanças e incrementos culturais que são adicionados na vida cotidiana da cidade com os bondes. O bonde como patrimônio cultural material e meio de trabalho mudou nas relações sociais, posturas educacionais e de etiqueta no trabalho e na locomoção das mulheres e dos homens. A partir da implantação das linhas de bonde a vida cotidiana da cidade foi sendo alterada de forma gradual e constante, tornou-se viável a ocupação populacional de áreas inexploradas da cidade, ao mesmo tempo essas populações que viviam distante do centro de forma isolada foram integradas a um novo modo de vida e de trabalho, o acesso aos serviços ofertados apenas no centro provavelmente tenha sido facilitado pela presença do bonde. Frisamos que as pessoas passaram a se encontrar no bonde o que também contribuiu para uma integração maior da cidade como um todo.

Acrescentamos que é do interesse das instituições museológicas terem acesso a uma pesquisa sobre a gênese do bonde em Rio Grande, tal pesquisa irá propiciar aos museus um conhecimento mais aprofundado sobre determinado acervo viabilizando um melhor trabalho de identificação, catalogação e reconhecimento próprio do acervo em pauta. Lembramos que a partir disto o museu poderá ofertar maior quantidade e uma melhor qualidade de informações sobre a história da cidade para a população em geral. Então, esta pesquisa irá também contribuir como bibliografia acadêmica para a realização de exposições relacionadas de forma direta ou indireta com o tema “bondes” ou com qualquer outro projeto que venha a abordar a história, as tecnologias e a cultura da cidade do Rio Grande.

Neste trabalho será abordada a gênese do bonde na cidade do Rio Grande, isto é, como se deu o processo de instalação deste sistema de transporte, qual sua contribuição para o desenvolvimento desta cidade e como era a relação da população com o bonde, que se caracteriza por também promover a materialização de manifestação cultural relacionada ao modo de vida, a vida cotidiana, o mundo do trabalho e a aceleração da contração tempo - espaço no município do Rio Grande no período entre 1884 - 1967, ressaltamos que esta pesquisa é primordial para se possuir um maior entendimento a respeito do desdobramento no espaço geográfico do explicitado município no referido tempo histórico e se ter maiores conhecimentos sobre a evolução e a dinâmica do crescimento urbano.

É de conhecimento geral a importância da existência de referenciais teóricos que ajudem a explicar como se formou a cultura de uma sociedade, neste caso, a inexistência de tal referência a respeito da gênese do bonde em Rio Grande fez com que alguns questionamentos fossem levantados a respeito deste tema: Como e por que surgiu em Rio Grande a necessidade da implantação de um transporte público por bondes, como se deu este processo e sua trajetória evolutiva? De que maneira os bondes colaboraram para o desenvolvimento do espaço urbano riograndino e como era a relação da população com este transporte?

O presente trabalho tem como objetivo esclarecer como surgiu a necessidade de implantação de um sistema de bondes em Rio Grande, como este processo se desencadeou e de que modo ocorreu sua evolução ao longo do tempo, o trabalho também tem a intenção de explanar as formas com que os bondes colaboraram para o desenvolvimento do espaço urbano riograndino, assim como explicar a sua relação com a população.

Inicialmente trabalhamos com a hipótese de que o estabelecimento de um sistema de bondes na cidade do Rio Grande teria relação com a importância da cidade na época, seja em escala nacional ou internacional pela existência do porto. Levamos também em consideração uma possível influência dos bondes no desenvolvimento horizontal e vertical da cidade, onde este teria trabalhado como um agente de expansão e ao mesmo tempo integrador dos espaços e das relações sociais.

A ideia foi produzir um trabalho acadêmico a partir da análise da literatura pré-existente aliada a realização de entrevistas, com o acréscimo de fotografias e mapas que auxiliem na compreensão do que está sendo passado, grande parte das ilustrações contidas no trabalho pertence ao acervo do Museu da Cidade do Rio Grande, já os mapas foram criados pelo autor com utilização do software QGIS 2.18 tendo como base os referenciais teóricos e as informações obtidas nas entrevistas. Foram realizadas um total de três entrevistas sendo

duas delas com a mesma pessoa, o baixo número de entrevistados justifica-se pelo caráter qualitativo das entrevistas onde cada uma compreende grande riqueza de informações, para o propósito deste trabalho a participação de mais entrevistados foi julgada inadequada. O modelo de entrevista utilizado foi o semiestruturado, se tratam de conversas pautadas por perguntas pré-estabelecidas porém cada entrevista contendo diferentes perguntas, durante as conversas também foram feitas perguntas que não estavam na pauta. As entrevistas foram gravadas com gravador e transcritas de forma fiel ao que foi falado, com pequenas adequações para proporcionar uma melhor leitura.

Os mapas apresentados no decorrer do trabalho tem como base (raster) uma imagem de 2018 disponibilizada pela empresa Google em sua plataforma “Maps”, nessas imagens é possível identificarmos informações como bairros e ruas que na época da ocorrência dos fatos que são o objeto de estudo do trabalho ainda não existiam, a escolha pela utilização de imagens atuais na criação dos mapas tem como objetivo criar uma melhor visualização da informação que se pretende passar, de forma que desta maneira os dados se tornem mais nítidos.

Para que os objetivos pudessem ser atendidos algumas etapas foram necessárias: 1 - analisar o contexto da cidade do Rio Grande onde foi inserido o sistema de transporte por bondes. 2 - realizar entrevistas com pessoas que vivenciaram os bondes, tabular e analisar os dados. 3 - com base nos dados obtidos criar mapas que ilustrem os traçados de bonde que existiram na cidade entre 1884 – 1967 e fazer reflexões a respeito.

A pesquisa se inicia contando sobre o surgimento dos primeiros bondes ainda movidos por tração animal na segunda metade do século XIX em diferentes escalas: mundial, brasileira, estadual e municipal, partindo disto o primeiro capítulo se aprofunda no surgimento deste primeiro modelo de bonde na cidade do Rio Grande tendo como base jornais e documentos oficiais da época, assim como a literatura existente. Neste momento do trabalho é descrito o cenário urbano da época e feitas reflexões sobre a instalação e os primeiros anos de funcionamento da empresa de bondes.

No segundo capítulo a pesquisa aborda a modernização do sistema com o surgimento dos bondes elétricos na cidade do Rio Grande a partir de 1911, esta etapa do trabalho esta baseada tanto em referenciais teóricos quanto em entrevistas com pessoas que lembram como funcionava a cidade a partir da primeira metade do século XX, aqui são feitas perguntas, elaboradas respostas e reflexões a respeito dos bondes elétricos, são descritos os trajetos das linhas de bondes que existiram na cidade com auxilio de mapas que proporcionam uma melhor visualização e entendimento.

O último capítulo foi reservado para a apresentação das transcrições das entrevistas realizadas para este trabalho, a relevância deste capítulo encontra-se nos personagens, nesta altura do trabalho o leitor terá acesso a íntegra do que foi contado pelos entrevistados, apesar de vez ou outra acabar se deparando com informações já antes lidas, este capítulo se mostra relevante por conter fatos interessantes e curiosos pertinente aos bondes e ao passado da cidade do Rio Grande, a documentação destas informações contribuem para tornar o trabalho o mais completo possível.

Resalto que ao término do trabalho os objetivos foram considerados atendidos, o levantamento de dados suficientemente analisados possibilitou a elaboração de respostas para os problemas e a hipótese inicial foi dada como confirmada. Ao final o leitor perceberá que as reflexões feitas sobre a gênese do bonde em Rio Grande se mostraram relevantes não só para o entendimento da formação cultural do município e seu desenvolvimento, como para a preservação da história do mesmo.

2 MARCO TEÓRICO

Cultura, escrever sobre um conceito que até os dias de hoje não é unanimidade entre os estudiosos do tema, não é uma tarefa simples. Se perguntarmos para um grupo de pessoas o que para cada uma delas é cultura, certamente obteremos respostas distintas. O conceito antropológico de cultura vem sendo discutido a muito tempo, já pensou-se e ainda hoje é uma idéia presente, que a diversidade cultural de um povo seria fruto de fatores biológicos/genéticos ou do meio ambiente em que vive, estas são as teorias dos determinismos biológico e geográfico, entretanto já foi provado que não são esses fatores que delimitam a diversidade cultural de uma sociedade. Então restam as perguntas: O que é cultura? Como um povo adquire a sua? Como se dá o estudo das culturas? São estas perguntas que guiarão este capítulo.

Ao me perguntar: O que é cultura? Depois de uma breve reflexão, suponho que a partir do momento que o ser humano começou a pensar e transformar seus pensamentos em algo material seja se comunicando ou confeccionando ferramentas, quando acontece a descoberta de algo novo este aprendizado é acumulado ao pré-existente, as pessoas compartilham o aprendizado entre seus semelhantes e desta forma o novo aprendizado é difundido na sociedade, posteriormente passado para a geração seguinte que o usará para aprender mais coisas e assim acontecendo continuamente, desta forma temos o que hoje conhecemos como conhecimento científico, a educação escolar e todo o conjunto de regras sociais. Por exemplo, uma escola em uma tribo amazônica e outra no meio urbano, em ambas o que é ensinado é a cultura, aquela que foi sendo acumulada por gerações, que foi se desenvolvendo das mais diversas maneiras e formas através do tempo.

Ao tratar do dilema sobre a conciliação da unidade biológica e a grande diversidade cultural da espécie humana, Roque Laraia traz uma passagem atribuída a Confúcio que teria sido dita a mais de quatro séculos antes de Cristo, disse ele: “a natureza dos homens é a mesma, são os seus hábitos que os mantém separados”, neste sentido as diferenças entre as culturas é o que separa os homens, se colocarmos esta antiga frase de Confúcio dita a mais de 2.400 anos atrás no contexto dos dias atuais ela se encaixaria naturalmente. Apesar da natureza dos homens ser a mesma, o que vai separa-los é o que eles fazem de diferente uns dos outros, seus hábitos e crenças.

Não é de hoje que a humanidade busca o entendimento do que é cultura e como ela funciona, Heródoto que viveu de 484 até 424 antes de Cristo, descreveu o sistema social dos lícios como sendo um sistema singular que difere de todas as outras nações do mundo, ou

seja, as diferenças culturais já eram questionadas, sempre tendo como certo e normal o sistema social da sociedade de quem esta analisando, claro. O ser humano tende a defender sua cultura e criticar a alheia com hábitos diferentes e estranhos, considerando os próprios hábitos como sendo os mais apropriados. O viajante italiano Marco Polo ao documentar suas viagens, aquilo que ele via de mais estranho certamente não ficaria de fora do seu registro porque foi o que mais lhe chamou a atenção.

Há muito tempo o homem procura explicações sobre as diferenças de comportamento entre as culturas a partir das variações dos ambientes físicos, de certo modo faz sentido pensarmos que as variações do clima, assim como as variações do relevo explicariam certo tipo de comportamento, pensemos em uma comunidade localizada em uma ilha de clima tropical, podemos imaginar que o calor os faça preguiçosos, provavelmente se alimentem basicamente de peixes, crustáceos e frutas, talvez sejam pouco inteligentes por estarem confinados na ilha, é aceitável a ideia de que a cultura desse povo seja consequência do local onde vive.

Qualquer um dos leitores que quiser constatar, uma vez mais, a existência dessas diferenças não necessita retornar ao passado, nem mesmo empreender uma difícil viagem a um grupo indígena, localizado nos confins da floresta amazônica ou em uma distante ilha do Pacífico. Basta comparar os costumes de nossos contemporâneos que vivem no chamado mundo civilizado. (LARAIA, 2001, p.8)

Para vermos diferenças entre costumes, crenças, conhecimentos, artes, em fim, diferenças culturais, não precisamos recorrer a uma comunidade totalmente isolada, usarei como exemplo uma viagem para a Índia, país capitalista em pleno desenvolvimento assim como o nosso, se lá fossemos visitar o templo hindu Karni Mata, famoso por servir de moradia a cerca de vinte mil ratos, seria uma experiência tão diferente que ao voltarmos esta seria uma das primeiras coisas que contaríamos sobre a viagem, contaríamos também sobre a própria religião hindu onde cada pessoa tem liberdade para escolher seus deuses da forma que preferir, na mesma viagem não nos passaria despercebida a arte indiana com sua música e a dança característicos, a arquitetura também certamente saltaria aos olhos, ao retornarmos para casa talvez provavelmente ouviríamos um comentário como: “aposto que foi um choque cultural”.

O Brasil, pelo seu vasto território e por ter sido influenciado por uma diversidade de povos onde cada um trouxe consigo seus próprios costumes, podemos enxergar de maneira clara a variedade de manifestações culturais, em cada região, em cada estado, até as cidades e bairros podem apresentar diferentes costumes. Um gaúcho que vai a Bahia pela primeira vez vai querer provar um legítimo acarajé, assim como um baiano que vem ao Rio Grande do Sul,

gostaria de provar um churrasco tradicional, talvez dentro de um Centro de Tradições Gaúchas, quando viajamos para algum lugar sempre é de nosso anseio conhecer não só a geografia física do local como ter uma idéia de como é sua cultura, quais as origens, as influências culturais, de onde vieram os costumes, as crenças, a arte, etc. Ao longo do tempo surgiram algumas teorias que tentaram dar uma explicação sobre a formação das culturas, já se acreditou e ainda é uma idéia bastante presente que fatores biológicos e geográficos seriam capazes de estabelecer como a diversidade cultural de um povo se desenvolve.

São velhas e persistentes as teorias que atribuem capacidades específicas inatas a "raças" ou a outros grupos humanos. Muita gente ainda acredita que os nórdicos são mais inteligentes do que os negros; que os alemães têm mais habilidade para a mecânica; que os judeus são avarentos e negociantes; que os norte-americanos são empreendedores e interesseiros; que os portugueses são muito trabalhadores e pouco inteligentes; que os japoneses são trabalhadores, traiçoeiros e cruéis; que os ciganos são nômades por instinto, e, finalmente, que os brasileiros herdaram a preguiça dos negros, a imprevidência dos índios e a luxúria dos portugueses. (LARAIA, 2001, p.11)

Neste pensamento se procuram as explicações para o comportamento de uma sociedade em fatores genéticos. Há pouco tempo atrás esta idéia foi utilizada para justificar uma suposta superioridade da raça ariana sobre as demais, este conceito foi utilizado pelo Partido Nacional Socialista da Alemanha na Segunda Guerra Mundial com o intuito de unificar o povo germânico, segundo eles esta seria uma raça de humanos superior, descendente de antigas tribos originadas na região ao sul do que hoje é a Rússia, pode-se dizer que a idéia foi aceita e que obtiveram sucesso no que diz respeito à unificação do povo.

Já o determinismo geográfico, diz que as diferenças nos ambientes físicos condicionam a diversidade cultural, desenvolvida principalmente por geógrafos no início do século XX esta teoria se tornou bastante popular. Pensarmos que um povo sabe o que sabe e se comporta daquela maneira específica por conta do local onde habita faz algum sentido, talvez por já estarmos habituados a pensar dessa maneira, quando pensamos nos vikings por exemplo, logo imaginamos seres grotescos e violentos que viveram no norte da Europa em meio a neve, gelo e montanhas, podemos sim pensar que este ambiente natural tenha influenciado no seu comportamento, este tipo de idéia ainda é bastante presente. No trecho que segue veremos que dois povos que vivem em ambientes geográficos bem semelhantes encontraram respostas diferentes para assegurar sua sobrevivência:

Os esquimós constroem suas casas (iglus) cortando blocos de neve e amontoando-se num formato ele colmeia. Por dentro a casa é forrada com peles de animais e com o auxílio do fogo conseguem manter o seu interior suficientemente quente. É possível, então, desvencilhar-se das pesadas roupas, enquanto no exterior da casa a temperatura situa-se a muitos graus abaixo de zero grau centígrado. Quando deseja,

o esquimó abandona a casa tendo que carregar apenas os seus pertences e vai construir um novo retiro. Os lapões, por sua vez, vivem em tendas de peles de rena. Quando desejam mudar os seus acampamentos, necessitam realizar um árduo trabalho que se inicia pelo desmonte, pela retirada do gelo que se acumulou sobre as peles, pela secagem das mesmas e o seu transporte para o novo sítio. Em compensação, os lapões são excelentes criadores de renas, enquanto tradicionalmente os esquimós limitam-se à caça desses mamíferos. (LARAIA, 2001, p.21)

Ambos os povos, esquimós e lapões, vivem na mesma calota polar, porém distantes uns dos outros, a diferença no comportamento entre eles demonstra que o ambiente geográfico não vai definir como as ideias vão se desenvolver, portanto a cultura de uma sociedade não é necessariamente um reflexo do ambiente onde vive. Pode ser um fator condicionante, é claro que os esquimós não vão desenvolver uma habilidade especial para abrir côcos e acessar sua água, podem saber como abrir um buraco no gelo para pescar, logo, o ambiente que os cerca vai influenciar, é ele que vai dar o material com que aquela sociedade vai trabalhar, o ambiente se impõe a sociedade e a partir disto se pensa em soluções para suas questões de vida como a sobrevivência, consequentemente o ambiente natural vai influenciar na diversidade cultural, no entanto não quer dizer que todos os povos que vivem em ambientes parecidos irão desenvolver as mesmas culturas. A ideia de que o meio físico vai estabelecer como uma sociedade se desenvolverá não pode ser tida como lei, quanto a isto a posição da antropologia moderna é que a cultura age de forma seletiva e não casual sobre o seu meio ambiente (LARAIA, 2001). Apesar de explorar certas possibilidades e limites ao desenvolvimento, as forças decisivas estão na própria cultura e também na sua história. Já foi provado que a influência do meio físico de fato condiciona o modo como a diversidade cultural irá se desenvolver, porém somente até certo ponto. “Pode ser uma ilusão, que o que o homem é pode estar tão envolvido com onde ele está” (GEERTZ, 1989, p.26).

A primeira definição do conceito de cultura como conhecemos e utilizamos hoje surgiu em 1958 da seguinte maneira:

No final do século XVIII e no princípio do seguinte, o termo germânico Kultur era utilizado para simbolizar todos os aspectos espirituais de uma comunidade, enquanto a palavra francesa Civilization referia-se principalmente às realizações materiais de um povo. Ambos os termos foram sintetizados por Edward Tylor (1832-1917) no vocábulo inglês Culture, que "tomado em seu amplo sentido etnográfico é este todo complexo que inclui conhecimentos, crenças, arte, moral, leis, costumes ou qualquer outra capacidade ou hábitos adquiridos pelo homem como membro de uma sociedade". Com esta definição Tylor abrangia em uma só palavra todas as possibilidades de realização humana, além de marcar fortemente o caráter de aprendizado da cultura em oposição à ideia de aquisição inata, transmitida por mecanismos biológicos. (TYLOR, 1958 apud LARAIA, 2001, p.24)

A discussão sobre cultura vinha crescendo, porém não existia uma definição esclarecedora que fosse aceita pela maioria como o ponto de partida para que se pudesse continuar a partir disto a evolução dos estudos e discussões sobre o assunto, havia então o conceito germânico de *Kultur* que era ligado ao aspecto espiritual, e o francês *Civilization* que dizia respeito às realizações materiais de um povo, os dois conceitos são específicos. O que Edward Tylor fez em 1958 foi unir os dois conceitos e definir cultura como sendo todo o conhecimento, crenças, arte, moral, leis, costumes ou ainda qualquer outra capacidade ou habito adquirido pelo homem como membro de uma sociedade. Tylor juntou as definições germânica e francesa em uma única palavra inglesa: *Culture*, assim formalizando um pensamento que já vinha sendo desenvolvido, já existia a percepção de que deveria existir uma definição para tudo que aprendemos, realizamos e acreditamos. A partir da criação do conceito de *culture* de Tylor a ideia ficou mais organizada e assim pode ser melhor interpretada por todos, as discussões que se sucederam puderam partir desta definição.

Tylor procurou, além disto, demonstrar que cultura pode ser objeto de um estudo sistemático, pois trata-se de um fenômeno natural que possui causas e regularidades, permitindo um estudo objetivo e uma análise capazes de proporcionar a formulação de leis sobre o processo cultural e a evolução. (TYLOR, 1958 apud LARAIA, 2001, p.29)

Segundo Tylor, a partir do momento que a cultura tivesse uma definição própria poderia ser vista e estudada de forma mais objetiva, sendo tratada como um fenômeno natural da espécie humana, nesta linha de pensamento as culturas que pertencessem a um mesmo grau de civilização poderiam ser comparadas umas com as outras, desta forma poderia ser criada uma escala tendo como base o nível de desenvolvimento cultural. Ele alegou que a cultura no mundo é tão vasta e diversificada que desta maneira poderia haver um controle, poderia-se medir o grau de cultura de uma sociedade criando uma sistematização do objeto de estudo. Imaginemos uma linha onde os países europeus (vistos como os mais desenvolvidos) ficam em um extremo e no outro as tribos selvagens como exemplo de sociedade sem cultura, os demais se encaixariam entre os dois extremos conforme resultado de comparações, a partir desta linha de desenvolvimento seriam feitas análises e medidas.

No processo do desenvolvimento da civilização as ideias vão sendo acumuladas, o conhecimento do antigo permite que se conquiste o novo, que por sua vez pode sobrepor à ideia antiga ou complementa-la, é isto que propicia o desenvolvimento cultural da sociedade. O conhecimento adquirido por uma geração é passado para a seguinte, que irá aprimorá-lo e repetir o processo. É passado para as crianças na escola um tipo de base da cultura pré-existente, a partir disto no decorrer da vida vamos estudando os pensamentos, as ideias e

técnicas que já existem para tentar contribuir desenvolvendo novos pensamentos, idéias e técnicas, os incrementos que a sociedade do tempo presente fizer para a cultura vão ser acumulados com o que já existia e isto será passado para o futuro, este processo se repete sucessivamente nas sociedades..

Uma pessoa por mais inteligente que seja não tem capacidade de revolucionar uma sociedade sozinha, sem que tenha acesso ao conhecimento que foi acumulado ao longo do tempo, para inventar um novo instrumento ou descobrir uma cura é fundamental para o ser humano acessar o material necessário, ele irá estudar tudo que já foi descoberto sobre o assunto para que se crie um ambiente que possibilite uma nova descoberta. A natureza cria pessoas inteligentes, acontece que isto não basta para que surjam inovações, é preciso que seja colocado ao seu alcance o material que possibilite a melhor utilização da inteligência.

[...] as invenções simultâneas, objeto de intensas polêmicas pela escola difusionista. Ao mesmo tempo em que Santos Dumont tentava realizar o seu voo com um aparelho mais pesado que o ar, do outro lado do oceano, dois irmãos, utilizando os mesmos conhecimentos e a mesma experiência, tentavam e conseguiram o mesmo feito. O mesmo ocorreu com certo matemático que, ao terminar de redigir a sua tese de doutoramento e se preparar para editá-la, descobriu em uma revista européia um artigo, escrito por um outro matemático com o qual não teve o menor contato, que sintetizava toda a sua tese. A explicação para tal fato é muito simples: comparando-se a bibliografia utilizada por cada um descobriu-se serem ambas muito semelhantes. Assim, diante de um mesmo material cultural, dois cientistas agindo independentemente chegaram a um mesmo resultado.

Mesmo quando entre dois inventores simultâneos existe a separação da diversidade cultural, a explicação é muito simples (mais simples do que a intervenção de seres extra-terrestres ou sobrenaturais para explicar a ocorrência de pirâmides no Egito e no México): para alguns tipos de problemas existem determinadas limitações de alternativas que possibilitam que invenções iguais ocorram em culturas diferentes. (KROEBER, 1949 apud LARAIA, 2001, p.60)

É comum pensarmos que só evoluímos até a modernidade atual graças a certas pessoas que durante sua existência fizeram descobertas que revolucionaram nosso modo de vida, este pensamento não é errado, porém não é bem assim que funciona. Tomemos como exemplo Bill Gates e Steve Jobs, podemos decretar que se não fosse por eles os smartphones não existiriam, portanto se essas pessoas tivessem nascido em uma tribo amazônica ou na periferia de uma cidade no interior do Brasil não teríamos o modo de vida atual como conhecemos, este grande fluxo de informações em tempo real, nossa sociedade não teria se desenvolvido até este ponto. Não é bem isso, outras pessoas tão inteligentes quanto os citados no exemplo haveriam de ter feito tais criações, demoraria mais um pouco, mas em algum momento aconteceria, do mesmo modo poderia ter acontecido antes, talvez outras pessoas que viveram antes de Graham Bell estivessem aptos a inventar o telefone, porém por algum motivo não o fizeram. Para inovar, estas pessoas precisaram acessar o conhecimento pré-existente da

sociedade, somente a partir disto puderam criar algo. As novas gerações terão acesso ao que for deixado e também poderão criar, a evolução do ser humano ocorre de forma gradativa e neste processo é o cérebro que nos diferencia das outras espécies.

Superando o orgânico, o homem de certa forma libertou-se da natureza. Tal fato possibilitou a expansão da espécie por todos os recantos da Terra. Nenhum outro animal tem toda a Terra como o seu hábitat, apenas o homem conseguiu esta proeza (KROEBER, 1949 apud LARAIA, 2001, p.64)

O humano que vive no Círculo Polar Ártico não cria mais pêlos para se manter aquecido, ele constrói uma casa bem fechada com uma lareira, seus filhos e netos não vão desenvolver uma adaptação ao frio, será passado para eles o que eles devem fazer para se manter aquecidos e talvez possam ainda aperfeiçoar estes ensinamentos. Outro exemplo: um urso polar não pode se mudar para a região equatorial, já o humano que vive no iglu pode, ele vai comprar um ar condicionado e roupas novas, isto é, vai trocar seu equipamento cultural pelo que foi desenvolvido no novo habitat. Nós somos capazes de produzir cultura e passa-la adiante através do tempo, hoje mais do que nunca com a velocidade que as informações circulam, a internet e os novos meios de comunicação, o acesso ao conhecimento ao alcance de grande parte da população, a meu ver isto torna o processo de evolução cultural cada vez mais rápido e também complexo, o conceito de cultura deve acompanhar as mudanças e estar sempre sendo rediscutido e atualizado.

A cultura é uma dimensão do processo social, da vida de uma sociedade. Não diz respeito apenas a um conjunto de práticas e concepções, como por exemplo se poderia dizer da arte. Não é apenas uma parte da vida social como por exemplo se poderia falar da religião. Não se pode dizer que cultura seja algo independente da vida social, algo que nada tenha a ver com a realidade onde existe. Entendida dessa forma, cultura diz respeito a todos os aspectos da vida social, e não se pode dizer que ela exista em alguns contextos e não em outros. (SANTOS, 1986, p.44)

Questionando a ideia de Tylor, a cultura de um povo não pode ser medida, sabemos que os Estados Unidos e a Europa não tem uma riqueza cultural mais valiosa que os países da América do Sul ou da África, a cultura é uma construção histórica e cada sociedade tem a sua, é uma dimensão do processo social e não algo natural, não existem leis como na física, este tema é uma preocupação contemporânea onde precisamos entender os muitos caminhos que conduziram os grupos humanos às suas relações do tempo presente, isto nos permite especular sobre o futuro (SANTOS, 1986). Acredito que deva ser comum nos auto questionarmos sobre o surgimento de algo que nos interessa, alguma coisa que percebemos na nossa cidade, o sistema de transporte público por exemplo, nos perguntamos: Por que é como é? Como foi criado, por qual motivo? E se não foi sempre assim provavelmente não o será para sempre,

então: como será que vai ser? Essas são perguntas que frequentemente nos fazemos sobre o meio em que vivemos, sem nos prendermos ao exemplo, por que não buscar saber mais sobre nossa sociedade? Existe sensação melhor do que aprender algo interessante? Sabemos que a resposta para *como era?* esta na história, é ela que registra as transformações que as culturas passam, já a resposta para *como vai ser?* não temos como precisar, é comum surgirem ideias que a priori parecem mirabolantes, no fim das contas a verdade é que precisamos esperar o desenvolvimento científico e tecnológico.

A cultura é a soma dos comportamentos, dos saberes, das técnicas, dos conhecimentos e dos valores acumulados pelos indivíduos durante suas vidas e, em uma outra escala, pelo conjunto dos grupos de que fazem parte. A cultura é herança transmitida de uma geração a outra. (CLAVAL, 2001, p.63)

O acúmulo dos nossos saberes, isto é a nossa cultura, do mesmo modo que os saberes acumulados de uma tribo indígena é a cultura deles, o que existe são diferenças e não sociedades mais ou menos cultas. A cultura, segundo as palavras de Paul Claval (2001), não é um conjunto fechado e imutável de técnicas e comportamentos, os contatos entre diferentes culturas são fonte de enriquecimento para os dois lados, o outro modo da cultura se transformar é pelas próprias inovações que surgem no decorrer do tempo. Cada cultura tem seu próprio conteúdo, que também pode ser chamado de diversidade cultural, porém algumas coisas estão presentes em todas as culturas, são os instintos, como a capacidade de comunicação por exemplo, todos os seres humanos são (salvo exceções) capazes de falar, assim como todas as culturas tem suas técnicas de produção, tem também uma maneira de regular seu meio social que garanta a sobrevivência e a reprodução. Por outro lado o que não é instintivo provém da cultura, ou seja: falar é um instinto, falar português é cultural. Nossas ideias, valores, atos, até nossas emoções são produtos culturais. (GEERTZ, 1989).

O indivíduo é moldado pela cultura: o que sabe fazer, suas maneiras de sentir e de ver, suas aspirações, são recebidos de seu círculo ou construídos a partir de elementos por ele fornecidos. Quer dizer que os homens são robôs cujo comportamento é programado pela sociedade ou pela cultura como os tristes heróis do *Meilleur des mondes (Admirável mundo novo)* de Aldous Huxley? Não: o que adquirem são atitudes para a ação, procedimentos para enfrentar situações variadas, regras a seguir ou modelos a imitar. isto não os circunscreve à repetição indefinida das mesmas receitas. (CLAVAL, 2001, p.106)

A partir do momento que o cérebro passa a assimilar certas informações, a criança já começa a receber aquela base cultural, a educação social, o jeito certo de falar, de comer, aprendemos o que pode e o que não pode, o que é aceito pela sociedade e o que não é. A pessoa é moldada pela cultura da sociedade na qual vive, segundo Claval (2001) a formação do caráter dos indivíduos vai depender em grande parte do meio cultural no qual estão

emersos, o que pode ser visto como uma geografia do próprio homem, que é o resultado da cultura que lhe foi passada. Do mesmo modo como a cultura nos molda como grupo, também nos molda como indivíduos, não é só falar a língua nativa, aprendemos como emitir frases da maneira mais apropriada, no tom de voz adequado para diversas situações sociais. Não é só comer, temos nossas maneiras preferidas de cozinhar os alimentos, temos gostos que são exclusivos, isto é cultural e ao mesmo tempo individual.

As crianças têm necessidade de longos anos de aprendizado para serem capazes de responder às suas necessidades. A formação dos jovens é uma tarefa renovada a cada geração. As sociedades humanas são construções culturais cujas raízes estão mergulhadas na história. Uma mesma cultura reúne aqueles que compartilham dos mesmos códigos; isto facilita as alianças e as camaradagens; maneira de se alimentar, de comer, de sentar, de vestir, ritmos, horários, etc. (CLAVAL, 2001, p.109)

Isto é, o modo como se deu a construção da nossa sociedade foi documentado, para a entendermos como se deu esta construção é essencial estudarmos esses registros, somente desta maneira podemos compreender o espaço que vivemos. Todos os integrantes de uma mesma cultura tem coisas em comum, na nossa todos temos desejos parecidos: um bom trabalho que seja do nosso gosto, que pague um bom salário e nos proporcione bens materiais, ser bem sucedido financeiramente, ter saúde e relacionamentos sociais agradáveis, de forma resumida estes seriam os desejos de todos que participam da nossa sociedade, assim como na maior parte do mundo, isto para dizer que pessoas que tem os mesmos objetivos tendem a se aproximar e se reconhecer umas nas outras pois compartilham as mesmas vontades, isto acaba facilitando o convívio social.

As sociedades tem regras de convívio que são seguidas para que haja uma harmonia geral, em um almoço por exemplo todos sabem que não se deve comer de boca aberta, assim como uma infinidade de outras regras que existem somente sobre como se comportar na mesa, são regras seguidas pela população em geral e que a grande maioria concorda que são necessárias para que tenhamos um bom convívio social. Também é esperado que cada pessoa integrante da sociedade desempenhe um papel dentro dela, contribua de alguma forma e segundo Claval (2001) esta distribuição vai depender de alguns fatores como: idade, sexo e capacidades técnicas e intelectuais, é isto que vai propiciar diferentes arquiteturas sociais, onde todos estão ligados em uma rede complexa de relações.

Ja Clifford Geertz, diz que:

O conceito de cultura que eu defendo, [...] é essencialmente semiótico. Acreditando, como Max Weber, que o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu, assim a cultura como sendo essas teias e a sua análise; portanto,

não como uma ciência experimental em busca de leis, mas como uma ciência interpretativa, à procura do significado. É justamente uma explicação que eu procuro, ao construir expressões sociais enigmáticas na sua superfície. (GEERTZ, 1989, p.4)

Ele vê o conceito de cultura do ponto de vista da semiótica, isto é, como se todos os fenômenos culturais fossem sistemas de significação, procura entender como funciona o pensamento e tenta explicar como o ser humano interpreta e compartilha o espaço. Ao apresentar a frase de Max Weber na citação, onde o homem seria “um animal amarrado a teias de significado que foram tecidas por ele mesmo”, as teias seriam tudo aquilo que nos cerca, se olharmos ao redor, tudo que está a nossa volta na cidade foi feito e criado por nós mesmos, então procuramos entender o que seria a vida a partir dos elementos que nos cercam, que fazem parte da nossa diversidade cultural: prédios, monumentos, carros, assim como as crenças, os costumes e valores que foram criados por nós mesmos e onde hoje nos encontramos presos, amarrados, isto ocorre porque já estamos adaptados a este meio, porém apesar de sofrer a influência do meio, temos a capacidade de exercer a ação.

O antigo conceito de cultura criado por Tylor que foi discutido no começo deste capítulo foi chamado por Geertz (1989) de: “*o todo mais complexo*”, aquela definição seria muito confusa por ser muito abrangente, segundo ele a antropologia tem se preocupado cada vez mais em limitar, conter e especificar o conceito de cultura, este deve ser reduzido a uma dimensão considerada justa, que possa garantir sua importância a longo prazo, ser mais limitado o tornaria mais poderoso. O ideal seria “um conceito de cultura um tanto comprimido e não totalmente padronizado, que pelo menos seja internamente coerente e, o que é mais importante, que tenha um argumento definido a propor”. (GEERTZ, 1989, p.4)

Segundo a antropologia cognitiva, uma escola que abandonou a preocupação em entender a sociedade por completo para focar em determinados aspectos dela, nesta linha de pensamento a cultura é composta de estruturas psicológicas, onde por meio delas os indivíduos guiam seus comportamentos, neste sentido temos que:

“A cultura de uma sociedade” [...] “consiste no que seja que alguém tem que saber ou acreditar a fim de agir de uma forma aceita pelos seus membros”. A partir dessa visão do que é a cultura, segue-se outra visão, igualmente segura, do que seja descrevê-la — a elaboração de regras sistemáticas, um algoritmo etnográfico que, se seguido, tornaria possível operá-lo dessa maneira, passar por um nativo (deixando de lado a aparência física). (GEERTZ, 1989, p.8)

Um conjunto de regras que definem como o antropólogo irá ver seu objeto de estudo. Acredito ser um método muito racional de ver a cultura, talvez exagerado, como vimos até aqui, existem diversos meios de estudarmos a diversidade cultural, devemos prestar atenção

nos comportamentos, pois é através do fluxo do comportamento e da ação social que as formas culturais se mostram, esta é uma ciência estranha onde quanto mais profunda for uma análise cultural menos completa ela será, se chegarmos a um resultado específico a respeito de um assunto isto tende a aumentar a suspeita de que o assunto não foi abordado de maneira correta. (GEERTZ, 1989)

A cultura é uma criação coletiva dos homens que esta sempre se renovando, é ela que vai moldar os indivíduos e definir o jeito como eles vão se organizar e administrar o espaço, como resultado deste processo vão surgir as identidades coletivas. Ao administrarmos o espaço criamos a paisagem que nos encontramos no dia-a-dia, é nela que identificamos os problemas culturais que procuramos discutir, daí a importância da paisagem no processo, refiro-me aqui ao conceito de paisagem segundo a definição da escola francesa de geografia, onde:

A paisagem não é a simples adição de elementos geográficos dispartados. É, em uma determinada porção do espaço, o resultado da combinação dignaria, portanto instável, de elementos físicos, biológicos e antrópicos que, reagindo dialeticamente uns sobre os outros, fazem da paisagem um conjunto único e indissociável, em perpétua evolução. (BERTRAND, 2004, p.141)

A grande maioria das pessoas não é indiferente à qualidade dos ambientes em que vivem, sabemos que a sociedade em processo de modernização necessita modificar constantemente a paisagem de acordo com as necessidades sociais, porém ao mesmo tempo também é nosso dever manter salvaguardada a história dentro desta mesma paisagem pra que possamos estuda-la, entende-la e a partir disto propor inovações. Segundo Claval (2001) são as marcas do passado na paisagem que dão significado a nossa sociedade atual, não precisamos abrir mão da modernidade para manter os registros da história.

3 OS BONDES MOVIDOS POR TRAÇÃO ANIMAL

Registramos que o crescimento horizontal e vertical do espaço urbano das cidades do mundo ocidental sempre esteve relacionado ao surgimento, expansão e verticalização tecnológica das Redes Técnicas. O aparecimento dos meios de transportes de mercadorias e objetos e de locomoção de pessoas movidos por tração animal já documentavam nos grandes impérios da humanidade (citamos como exemplo o Império Romano, Grego, Egípcio e o Persa) a criação de uma velocidade de locomoção e de transporte superior a determinação do movimento de locomoção e transporte de acordo com o ritmo mais lento da dimensão humana na sua projeção orgânica e biomédica. Acrescentamos que o ritmo de vários processos e fenômenos da natureza dentro de um padrão de aparente normalidade também era mais lento em relação ao movimento de locomoção e transporte por meio da referida tração animal.

Diante do exposto, estamos documentando que o surgimento do bonde no cerne do desdobramento das relações sociais de produção que permeiam a espacialidade geográfica da cidade é, também, a aceleração do movimento do ritmo mais lento da dimensão humana na sua projeção orgânica e biomédica no interior da vida cotidiana intrínseca a reprodução geográfica do crescimento horizontal e vertical do espaço urbano de Rio Grande. Então, estamos presenciando um processo de aceleração dos movimentos imbricados a existência dos seres humanos e a dinâmica dos elementos e fenômenos da natureza que compõem o espaço geográfico da cidade. Acrescentamos que este explicitado espaço geográfico urbano é caracterizado pela instalação portuária, industrialização, prestação de serviço, comércio, grande contingente de mão de obra e periferia em franco crescimento horizontal. A chegada do primeiro bonde marca, com outros pacotes tecnológicos, o início de um processo de aceleração do tempo e de contração do espaço geográfico que ainda permanece em evolução horizontal e vertical no modo de vida da população da cidade do Rio Grande.

A intensão neste momento inicial é contar como surgiram os primeiros bondes de forma geral, no mundo, no Brasil, no Rio Grande do Sul e na cidade do Rio Grande, contar quais foram as primeiras impressões da população na época e as consequências iniciais da instalação de linhas de ferro dentro do perímetro urbano das cidades, de que forma essas primeiras linhas modificaram as cidades no final do século XIX. Os primeiros bondes surgiram a cerca de cento e sessenta anos atrás e na cidade do Rio Grande que é o objeto de estudo deste trabalho um pouco menos, por volta de cento e quarenta anos, portanto as pessoas que viveram este momento não estão mais presentes para fazer relatos verbais, no

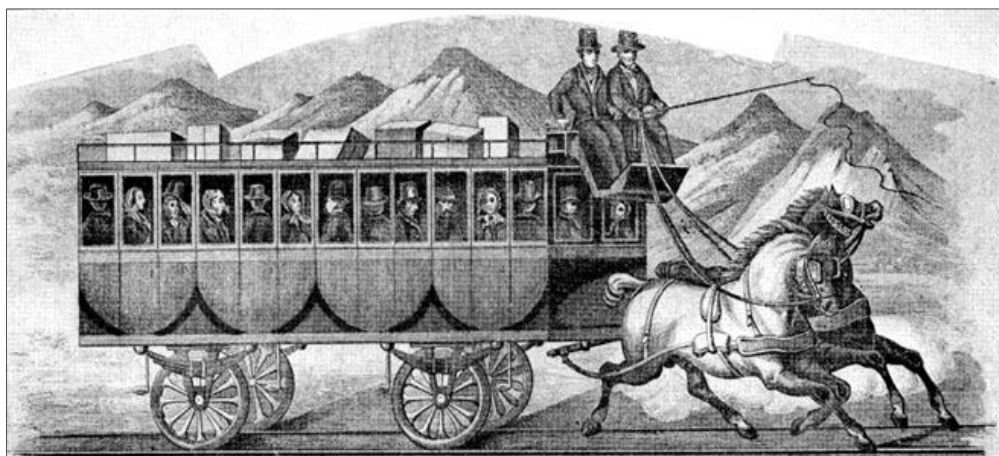
entanto existem registros e é nesses documentos históricos, também em livros e trabalhos acadêmicos que se baseia este capítulo.

A primeira geração de bondes esta ligada à era industrial e seu aparecimento ocorreu de forma bem parecida em diversas partes do mundo, o primeiro bonde que se tem registro data de 1832, fazia o trajeto entre Manhattan e o Harlem na cidade de Nova Iorque, era um veículo que andava sobre trilhos, puxado por cavalos que quando chegava ao fim da linha o cocheiro trocava os animais para o outro lado e seguia no sentido inverso (CASTRO, 2007). Na verdade o sistema de rolamentos sobre trilhos já era usado há muito tempo para deslocamento de máquinas de guerra, a inovação foi ter sido aplicado ao transporte de passageiros, neste primeiro momento o mecanismo se mostrou vantajoso por aumentar consideravelmente a tração dos cavalos visto que os trilhos proporcionavam a diminuição do atrito com o solo, porém esta primeira experiência não avançou, tal fato se deve aos primeiros trilhos terem uma geometria saliente que criava obstáculos nas vias urbanas. Somente duas décadas depois um novo tipo de trilhos com formato mais achatado possibilitou a criação de outras linhas, já entre 1852 e 1860 linhas de bondes puxadas por animais eram instaladas nas grandes cidades dos Estados Unidos e da Europa. (CASTRO, 2007)

3.1 Os bondes no Brasil

No Brasil, a história dos bondes teve início quando em 1856, no Rio de Janeiro foi dada pelo governo imperial uma concessão para um médico estrangeiro chamado Thomas Cochrane estabelecer naquela cidade a primeira ferrovia urbana do país, para isto ele fundou uma empresa chamada Companhia Carris de Ferro da Cidade à Boa-Vista na Tijuca (VON DER WEID, s/d). A primeira linha de bondes puxados por tração animal do Brasil começou a operar de fato em 1859, eram dois veículos importados da Inglaterra puxados por burros, consta que esta primeira linha tinha sete quilômetros de extensão e ligava a Praça Tiradentes até o bairro da Tijuca.

Figura 1 – Desenho do primeiro bonde do Brasil.



Fonte: [http:// museudantu.org.br](http://museudantu.org.br)

No começo o novo transporte foi recebido com receio pela população, que não estava acostumada com veículos sobre trilhos e se assustaram com o grande número de acidentes que os bondes se envolviam, muitos deles com os carroções que queriam impedir o sucesso do novo concorrente. Os bondes só progrediram de verdade a partir de 1861 quando o Barão de Mauá empresário experiente das estradas de ferro assumiu a Companhia de Bondes, foi quando teve início o que viria a se tornar sinônimo de modernização nas cidades mais importantes do país durante a segunda metade do século XIX. No caso do Rio de Janeiro, ao mesmo tempo em que a Estrada de Ferro Dom Pedro II aumentava o número de trens suburbanos o serviço de bondes começava a se consolidar, assim os dois passaram a contribuir de forma conjunta para a expansão da cidade, o transporte de massa permitiu o desafogo da área central e colocou para a periferia a população mais pobre que até então vivia em cortiços no centro. (VON DER WEID, s/d)

As companhias de carris ampliaram a malha urbana muito além do antigo centro e mesmo da Cidade Nova que começava a se formar em meados do século passado. A forma como se deu esse processo levou a uma nova estruturação social na divisão do espaço da capital. Na verdade, o bonde foi um elemento essencial para a expansão e organização do espaço urbano no Rio de Janeiro. (VON DER WEID, s/d)

Acredito que assim como no Rio de Janeiro o bonde contribuiu para a expansão e organização do espaço urbano de uma forma nunca antes vista, o mesmo tenha ocorrido em todas as cidades que os tiveram, inclusive na cidade do Rio Grande. Segundo Pires (2012), existiram bondes puxados por animais em mais de trinta e seis cidades brasileiras, que foram sendo substituídos de forma gradual por bondes movidos primeiro a vapor e depois por eletricidade, porém no caso da cidade do Rio Grande esta mudança de tecnologia dos bondes foi da tração animal direto para a elétrica, apesar de haver registros da existência de pequenas

máquinas movidas a vapor que ocasionalmente puxavam ou empurravam bondes (semelhantes à zorra exposta atualmente dentro da Praça Tamandaré) estas não chegaram a ser à força de tração predominante, posso ressaltar também que em escala nacional, apesar de alguns autores colocarem que existiu a seguinte ordem cronológica: animal – vapor - eletricidade, durante a pesquisa realizada foi possível notar que os dois primeiros se confundem, embora talvez a maioria das cidades tenha iniciado pela tração animal, a tecnologia da tração a vapor já estava disponível e em alguns casos foi implantada antes, existem também casos onde a tração animal e a vapor coexistiram numa mesma cidade. Nos jornais e documentos da época foi detectado, até com certa frequência, que quando o governo cedia uma concessão para que se estabelecesse pela primeira vez uma linha de bondes em determinada cidade, estes podiam ser tanto tracionados por animais quanto por pequenas locomotivas a vapor, para exemplificar, o seguinte trecho se refere ao estabelecimento dos bondes na cidade de Pelotas-RS, nele diz que pelo contrato celebrado entre o governo e os diretores da companhia de bondes: “se obrigarão estes a estabelecer na mesma cidade e seus subúrbios uma linha de carros ou bonds movidos por tracção animada ou a vapor sobre trilhos de ferro para passageiros e cargas” (RELATÓRIO DA PROVÍNCIA, 1873, p.40). Feita esta ressalva, a Tabela 1 traz a relação das primeiras cidades a implantar linhas de bondes no Brasil e o ano que o fizeram, para que tenhamos uma idéia do início do processo em escala nacional.

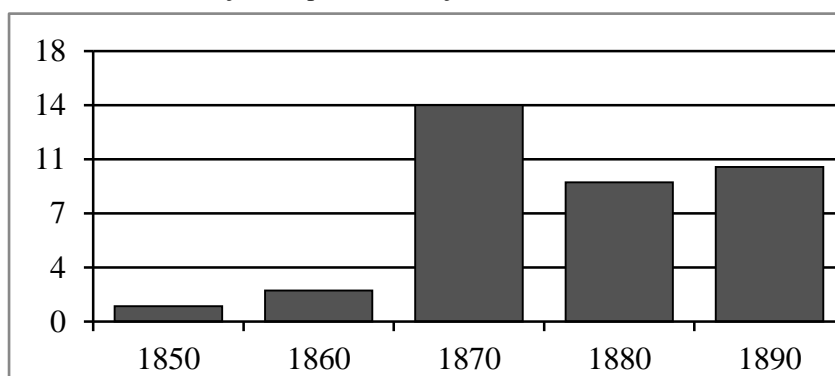
Tabela 1- Cidades brasileiras e ano que implantaram bondes por tração animal, de 1859 – 1879.

Cidade	Ano
Rio de Janeiro - RJ	1859
Salvador - BA	1860
Porto Alegre - RS	1864
Belém - PA	1870
Niterói - RJ	1871
Santos - SP	1871
Recife - PE	1871
Maceió - AL	1871
Macaé - RJ	1872
São Paulo - SP	1872
São Luís - MA	1872
Magé - RJ	1873
Pelotas - RS	1873
Campo dos Goytacazes - RJ	1875
São Vicente - SP	1875
Rio Grande - RS	1876
Taubaté - SP	1879

Fonte: Pires (2012), adaptado pelo autor

Apesar da data 1876 atribuída a Rio Grande não ser de fato o ano em que se concretizou a construção das primeiras linhas como será visto no decorrer deste trabalho, a tabela é valiosa no sentido de identificarmos algumas das primeiras cidades a ter bondes no país, atentamos para o fato de que das dezessete primeiras cidades com bondes no Brasil, cinco estão no estado do Rio de Janeiro, quatro no estado de São Paulo, três no Rio Grande do Sul e cinco nas regiões norte/nordeste, chamo a atenção para o fato de que todas eram cidades importantes na época, vale lembrar que no nordeste havia grande atividade econômica girando em torno da cana-de-açúcar e do algodão, no sudeste a capital Rio de Janeiro e o começo da produção de café em São Paulo e no Rio Grande do Sul a agropecuária o charque pelotense e o porto riograndino. No Gráfico 1 podemos notar que foi durante a década de 1870 que o número de cidades com bondes passou de três para dezessete, o que revela que foi nesta década que ocorreu o *boom* da implantação dos bondes no Brasil, na década seguinte surgiram bondes em mais nove cidades e na década de 1890 mais dez, a maioria das cidades que empregaram bondes nas décadas de 80 e 90 estão também nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, porém desta vez aparecem também cinco cidades em Minas Gerais entre elas Belo Horizonte, aparecem também Curitiba-PR, João Pessoa-PB, entre outras.

Gráfico 1 – Distribuição temporal da criação de linhas de bondes no Brasil.



Fonte: Pires (2012), adaptado pelo autor

Durante o século XIX as cidades ganharam a atribuição de serem também palcos da industrialização como é o caso do Rio Grande, as sociedades estavam em processo de “civilizar-se” e isto significava “prover com mais rapidez a urbe, dotando-a de equipamentos mais requintados e industrializados.” (NASCIMENTO, 1996, p.26). O que faria de uma sociedade, avançada, segundo Nascimento (1996), era o seu nível de modernização, neste âmbito alguns elementos importados foram se tornando essenciais como se vestir conforme a moda inglesa e francesa com chapéus e vestidos, o uso de carruagens e do bonde que representava a velocidade necessária à vida urbana moderna.

O novo sistema de transporte coletivo que andava sobre trilhos veio para acelerar a circulação de pessoas e mercadorias na parte intra-urbana das cidades tornando os espaços mais integrados, as consequências do processo se assemelham a uma linha de trem intermunicipal, por onde o trem passava surgiam povoados e vilas, no caso dos bondes o que ocorreu foi a expansão urbana e a ampliação da área de influência das cidades sobre suas periferias, os trilhos facilitaram o estabelecimento de residências em áreas mais afastadas do centro e ao mesmo tempo as pessoas que já viviam nestes locais distantes de difícil acesso, por meio das linhas foram trazidas para ser parte integrante da sociedade urbana, puderam acessar mais facilmente aqueles serviços que só eram oferecidos no centro da cidade, o tempo de circulação se reduziu tanto nas partes mais afastadas quanto nas já urbanizadas, claro que nada comparado aos dias de hoje, mas foi uma mudança incrível para a época, este novo segmento levou ainda a criação de empregos, a formação e capacitação de profissionais para atuar na nova área que surgira, eram condutores, mecânicos, funcionários para o setor administrativo das empresas e para instalação e manutenção de trilhos. (PIRES, 2012).

Se levar em conta que esta era uma forma de ordenar o tráfego e organizar de maneira mais “limpa” o rumo que os habitantes deveriam tomar para circular dentro do espaço urbano. O bonde era associado à idéia de cidade maravilhosa, organizada e asseada. Ao vê-lo passar, o habitante cidadão podia admirar-se com o desenvolvimento tecnológico que sua cidade alcançara, e quando nele andava era participante e testemunha desse progresso.

Submeter-se às regras de conduta e comportamento exigidas pelos motornheiros e cobradores não o intimidava, pelo contrário, andar bem trajado, sóbrio e respeitador dentro do bonde o colocava em harmonia com a intenção maior da cidade. As regras de boa conduta ordenavam: *Os conductores de bonds não consetirão em seus carros, pessoas vestidas ou trajadas sem a necessaria decencia, ou em estado de embriaguez, e nem proferindo palavras ou gestos affensivos á moral publica.* (NASCIMENTO, 1996, p.42)

O bonde trouxe a sensação para as pessoas nas cidades de que estavam adentrando em uma nova era, segundo Nascimento (1996) as cidades do século XIX estavam se transformando em espaços de racionalização e técnica, esses elementos foram os possibilitadores das melhorias urbanas em relação à infraestrutura, havia por meio das pessoas que testemunhavam aquele momento um desejo de viver intensamente as mudanças, eles veneravam o progresso que chegava, estavam testemunhando a ocorrência de grandes inovações, atualmente com a alta velocidade que a evolução tecnológica acontece é mais difícil algo nos surpreender pois as inovações ocorrem constantemente, mas se pensarmos naquele tempo, que era lento, onde nas vias urbanas circulavam carroças, podemos ter uma idéia do que aquelas pessoas sentiam enquanto viam os trilhos sendo colocados no meio das ruas por onde iriam passar os bondes.

3.2 Os bondes no Rio Grande do Sul

Foi na cidade de Porto Alegre que surgiu a primeira linha de bondes, sua inauguração ocorreu em janeiro de 1873 segundo noticiou o jornal O Constitucional daquele dia, a data difere da atribuída por Pires (2012) na Tabela 1 deste trabalho, penso ter havido uma confusão com um transporte por trilhos movido a vapor que existiu em Porto Alegre antes dos bondes chamado de maxambomba, (o que não tira o valor informativo da Tabela 1) aproveito aqui para contar que este veículo movido a vapor surgiu, segundo Nascimento (1996), da necessidade de se urbanizar a cidade com a ajuda da industrialização, sendo este o primeiro impulso para a modernização dos meios de transporte coletivos em Porto Alegre, porém este transporte era um pouco problemático pois precisava que se abrissem valas nos cruzamentos das ruas o que atrapalhava o trânsito tanto de pedestres quanto de outros carros/carroças que precisavam utilizar rampas, na cidade do Rio Grande também existiram pequenas locomotivas a vapor que eram usadas eventualmente para puxar ou empurrar os bondes.

Assim como o jornal O Constitucional, Nascimento (1996) também data de 1873 o começo da circulação dos bondes por tração animal em Porto Alegre, não é a intenção aqui apontar as datas de forma precisa, porem elas são importantes para entendermos a sequência dos acontecimentos. Os bondes que inauguravam naquele ano eram mais seguros, não descarrilavam tanto quanto as maxambombas, os primeiros modelos de bonde de Porto Alegre eram iguais aos do Rio de Janeiro, uma vez que existia uma idéia de padronização, no contrato de 1872 entre a Companhia Carris de Ferro Porto–Alegrense e a Província do Rio Grande do Sul consta que o sistema de carris seria o mesmo usado na linha do Rio de Janeiro ao Jardim Botânico. (NASCIMENTO, 1996)

Como será visto no decorrer deste trabalho, alguns dos primeiros bondes da cidade do Rio Grande também eram iguais aos de Porto Alegre e do Rio de Janeiro, outros eram construídos pela própria companhia de bondes dentro da sua oficina na cidade do Rio Grande. Os primeiros bondes a circular na província eram importados da Inglaterra:

As empresas, embora fossem de capital americano, tinham os carros de acordo com o modelo inglês – aliás, não havia outro; os ônibus de criação francesa e os trens e os bondes de criação inglesa foram invenções que o mundo ocidental usou e não ousou modificar. (NASCIMENTO, 1996, p. 69-70)

Para entendermos um pouco o contexto das cidades brasileiras do século XIX, na época o que estava acontecendo era uma substituição do negro pelo animal e pela máquina a vapor, das carroças e carruagens pelo bonde e do modo de vida português pelo inglês e francês. Para visualizarmos estas primeiras cidades com bondes podemos imaginar uma rua

qualquer da cidade do Rio Grande no seguinte contexto: “negros, carregadores dos fedorentos *tigres*, dividiam a rua com o bonde, de modelo inglês, puxado por mulas; enquanto elegantes e velozes carruagens eram pilotadas por escravos castigados e estafados”. (NASCIMENTO, 1996, p.45).

Foi nessa atmosfera que os meios de transporte coletivos, os bondes, passaram a ter importância fundamental dentro do meio urbano, como uma imagem de progresso que poderia ser concretizada: máquinas com estruturas de ferro ambulantes, sobre trilhos também de ferro, que concorreriam com as ingênuas carroças. Era o avanço da técnica em oposição à estabilidade do tradicional. As carroças, os tálburis, as caleças bem mais fáceis de pilotar, as cadeirinhas e os palanquins, movidos pela força do homem negro, podiam carregar menos pessoas, como uma família ou indivíduos isoladamente, e ainda ligavam-se à idéia de cidade pequena, familiar. Mas os bondes, não. Eles anunciavam, pelos seus itinerários, que a cidade expandia-se e que as necessidades da população em se locomover aumentavam. Era sinal de mudanças. Viajar, ou passear, por um quarto de hora ou por meia hora ao lado de um desconhecido, sem dirigir-lhe a palavra, ou então trocar conversa formalmente sobre a política ou os costumes, com alguém que não se sabe exatamente quem é, era o sinal de novos tempos que o bonde poderia proporcionar. (NASCIMENTO, 1996, p.12)

O incremento dos bondes nas três cidades gaúchas que os tiveram: Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande aconteceu de forma bem parecida, eram as cidades “mais importantes e populosas durante a maior parte da existência rio-grandense, poderiam responder os objetivos em vista”. (COPSTEIN, 1975, p.3)

Principalmente as duas cidades vizinhas no interior, tem histórias bem parecidas no que diz respeito à implantação dos sistemas de transporte urbano por trilhos de ferro, quase sempre que se fazia referência a uma cidade nos registros documentais do Governo da Província a outra vinha a seguir, Pelotas e Rio Grande.

3.3 Os bondes na cidade do Rio Grande/RS

Antes de falar sobre os bondes em Rio Grande é interessante descrever o cenário urbano durante a segunda metade do século XIX, período que os fatos ocorreram. É sabido que a localização geográfica desta cidade sempre foi seu grande trunfo, o maior atrativo para que se estabelecessem empreendimentos comerciais e fabris, “[...] entrada única da Província quando a navegação se constituía no principal meio de transporte, a vocação urbana do território rio-grandino instituiu-se como decorrência de sua situação.” (COPSTEIN, 1975, p.10). O único porto do litoral gaúcho foi durante muito tempo a única comunicação comercial com o resto do país e com o exterior, os comércios e as modernas indústrias que se incorporaram a paisagem urbana riograndina contribuíram fortemente no seu desenvolvimento.

Figura 2 – Porto Velho.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

A figura 2 mostra o Porto Velho da cidade do Rio Grande, nesta época o tempo era lento, atracavam no cais do porto embarcações movidas a vela, segundo Santos (2001), as máquinas e instrumentos existentes dão os limites, são eles que oferecem as possibilidades que podem ser exploradas. A contribuição do porto para o desenvolvimento econômico da cidade do Rio Grande é indiscutível, quanto a isto temos:

A fixação de estrangeiros, no porto provincial, refletiu a combinação de fatores internos e externos responsáveis pela posição geográfica do Rio Grande. Entre os primeiros deve-se distinguir: a peculiaridade física local diante do conjunto costeiro rio-grandense, as relações comerciais com a principal área econômica da Província, o sistema viário então dominante (hidrovias) e a instalação da alfândega rio-grandina. Externamente, contribuíram a existência de um comércio europeu agressivo e, particularmente, no âmbito americano, a desorganização da área concorrente platina envolvida nas lutas de independência. (COPSTEIN, 1975, p.21)

Na década de 1870 a cidade já contava com uma grande quantidade de empresas de importação e exportação e foi nesta década que ela começou a se industrializar, até 1870 existiam em Rio Grande apenas estabelecimentos artesanais, a importância da cidade era principalmente comercial, foi a partir de 1873 quando a cidade passou a abrigar a primeira fábrica brasileira de fiação e tecelagem, a Rheingantz e nos anos seguintes outras fábricas também se fixaram modificando a base econômica da cidade pela criação de indústrias que podiam ser classificadas como modernas para a época. (COPSTEIN, 1975)

A chegada das fábricas provocou mudanças significativas no meio urbano.

Independentemente da importância intrínseca, as grandes fábricas referidas tiveram papel saliente na vida urbana. Elas explicam a expansão da cidade em direção à chamada "Cidade Nova". A fábrica de tecidos modelou inclusive a rua Rheingantz que reproduz exemplo de influência germânica na arquitetura citadina [...]. Ainda a

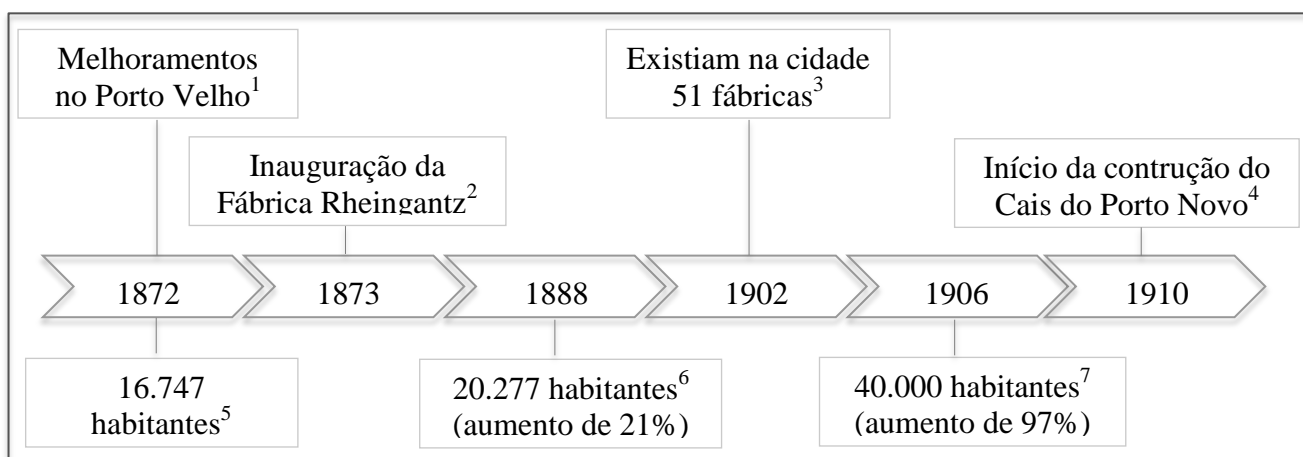
necessidade de mão-de-obra apropriada as levou a buscar gente de variada procedência que acabou se fundindo na população local. (COPSTEIN, 1975, p.26)

Segundo Martins (2005), a cidade do Rio Grande representa claramente as transformações de um espaço portuário e urbano que através da acumulação comercial derivada das atividades de importação e exportação consegue criar um parque fabril importante a partir do final do século XIX. O advento das fábricas fez com que houvesse uma grande concentração de capital e uma forte atração de população em busca de emprego, foi este avanço econômico que marcou o desenvolvimento da cidade. “A introdução de parques fabris vem alterar a forma, as estruturas e as funções citadinas” (LEFÈBVRE, 1974, apud MARTINS, 2005, p.2).

Este desenvolvimento trouxe junto um aumento significativo da população urbana. “Em 1888, um recenseamento municipal registrou uma população de 20.277 habitantes dos quais 14.345 residiam na cidade. os estrangeiros perfaziam 21,70% desta ultima cifra e distribuíam-se por nacionalidades dentro da área urbana” (COPSTEIN, 1975, p.40), desses 21,70% de imigrantes a maior parte era europeu, em ordem decrescente: portugueses era a grande maioria, existiam também italianos, alemães, franceses, ingleses entre outros.

A figura 3 pontua acontecimentos do período em que a cidade se industrializava e também as modernizações portuárias que aconteceram na época, a linha do tempo faz a ligação entre estes momentos importantes e o aumento da população da cidade, de 1872 até 1910, período que os bondes movidos por tração animal deixaram de circular em Rio Grande.

Figura 3 - Linha do tempo 1872-1911.



Fontes: ^{1,2,4} Linha do tempo do Museu da Cidade do Rio Grande; ³ Loner (1999); ⁵ Recenseamento da População do Império do Brasil; ⁶ Copstein (1975); ⁷ Relatório do Intendente Municipal de 1906, apud Alves (2001). (Elaboração do autor)

A população da cidade do Rio Grande era formada pela elite que eram os donos dos comércios, pessoas ligadas a atividades agropecuárias ou então militares de alto escalão e na base da sociedade estavam os escravos e uma classe intermediária voltada para serviços primários. (ALVES, et al. 1997)

Em decorrência do desenvolvimento fabril, portuário e conseqüente aumento da população, a cidade necessitava de melhorias em infraestruturas básicas entre elas o transporte. Conforme a pesquisa realizada, os primeiros trilhos colocados na cidade do Rio Grande não eram para bondes e sim para a remoção de combros de areia, o jornal “O Constitucional” de 22 de abril de 1872 noticiou que o Governo da Província havia acabado de conceder o privilégio para um senhor chamado Eduardo Paulino Castel estabelecer linhas de viação sobre trilhos onde poderiam andar tanto carros puxados por animais ou a vapor para fim de remoção de cômoros de areia existentes tanto em terrenos públicos, devolutos e particulares se houvesse a aprovação do proprietário, consta no contrato que o concessionário ficou obrigado a estabelecer as linhas sobre trilhos fixos ou móveis e que o preço do transporte assim como o nível de remoção da areia seria fixado pela Câmara Municipal, consta ainda a título de curiosidade, que o concessionário deveria fazer uma doação para a Biblioteca Pública, em troca de tal privilégio. (O CONSTITUCIONAL, 1872)

Apesar do mesmo jornal ter veiculado sete meses depois que havia sido aprovado pelo governo o citado contrato, durante a realização deste trabalho não foram encontradas evidências que comprovem a instalação desses trilhos, se realmente existiu este foi o primeiro transporte sobre trilhos na cidade do Rio Grande.

A respeito da instalação do sistema de bondes tracionado por animais na cidade, o Relatório Oficial da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul escrito pelo Presidente à época Jeronymo Martiniano Figueira de Mello e publicado no dia 11 de julho de 1872 traz as primeiras informações sobre o fato, onde é relevante destacar o seguinte trecho:

Em 8 do corrente contratou esta presidência, sob informação da câmara municipal da cidade do Rio Grande com o Dr. Ignacio da Cunha Galvão o estabelecimento, na mesma cidade, de uma empresa de viação sobre trilhos de ferro por tração animal para passageiros e cargas, com as condições já consignadas no contracto que anteriormente havia eu feito com Manoel de Miranda e Castro, com a differença ou innovação de entregar á municipalidade, o empresário, em vez de 500\$000 rs. annuaes, todo o material de sua empresa sem a menor indemnisação, para ser sua renda applicada á instrução publica, por parecer-me que assim melhormente erão consultados os interesses futuros e permanentes do municipio, proporcionando-lhe um capital importante, e uma fonte de renda, cuja applicação deve merecer a approvação de quantos almeção o desenvolvimento do ensino publico. Igualmente se fez, na mesma data, com a directoria da companhia Ferro Carril e Cães de Pelotas, com as mesmas condições consignadas no de que acabo de fallar.

A saber, Manoel de Miranda e Castro citado no relatório foi a pessoa que ficou responsável pelo estabelecimento de uma linha de bondes, abrangendo o perímetro urbano de Porto Alegre (O CONSTITUCIONAL, 1872). O mesmo jornal de 9 de julho de 1872, também fez alusão ao contrato firmado com Ignácio da Cunha Galvão, quando na parte oficial do jornal informou que:

A câmara municipal do Rio Grande, transmitindo cópia do contracto desta data, celebrado entre a presidência e o Dr. Ignácio da Cunha Galvão, para o estabelecimento nesta cidade de uma linha de carros sobre trilhos de ferro movidos por tracção animal ou á vapor para passageiros e cargas.

Contudo, não foi o Sr. Galvão o responsável pela instalação das linhas de bondes em Rio Grande, apesar de ter recebido tal privilégio por cinquenta anos, inclusive já havendo contrato firmado que definia, entre outras coisas, o reajuste das tarifas dos bondes como sendo de três em três anos o empreendimento não se concretizou, a última notícia encontrada na pesquisa deste trabalho contendo seu nome foi em 14 de maio de 1873 quando o jornal O Constitucional trouxe na sua parte oficial uma cópia deste mesmo contrato firmado entre ele e o Presidente da Província.

A Lei Provincial número 1064 de 23 de maio de 1876 é o primeiro registro existente quanto a implantação de fato de um transporte sobre trilhos na cidade do Rio Grande. O jornal O Constitucional no mesmo dia noticiou: “Lei provincial nº1064 - Determina construção de um Tramway na cidade do Rio Grande”, o mesmo periódico em 23 de novembro informou: “Neste dia foi assinado contrato do presidente da província com Dr. Carlos Augusto Flores pela lei nº1064 de 23 de maio de 1876 para construir um Tramway em Rio Grande”. No relatório do Presidente da Província de fevereiro de 1877 consta com o título: *Tram-way na cidade do Rio Grande*, o seguinte:

De conformidade com a lei provincial n.1:064 de 23 de Maio do anno findo, ouvida a repartição de obras públicas e camara municipal respectiva, mandei lavrar termo de contracto, em 21 de Novembro daquelle anno, estabelecendo as clausulas da concessão de privilegio feita ao doutor Carlos Augusto Flores pela referida lei, para a construcção deste tramway.

Em 1.º de Dezembro proximo findo remetti á camara do Rio Grande copia do citado contracto, afim de estabelecer de accordo com o concessionario e por meio de contracto os preços para o transporte de materiaes, cargas e passageiros, na forma da condição 7.^a

Entre os pontos mais relevantes do contrato 1064 destaco os seguintes:

3^a) Dentro do prazo de 3 annos contados da data da celebração deste contracto, o concessionário dará principio as obras, que fi carão 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.

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 acertar com a municipalidade de harmonia com a proposta que apresentou.

8ª) Será concedido nos carros da empresa 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.

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

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 contracto.

19ª) A empresa 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. apud PEDROSO et al. 2012, p.9).

No item 3, o primeiro da citação, podemos observar a existência de um prazo curto de três anos para o início das obras e cinco para o término. O item 4 informa que a definição das ruas, assim como o local da estação de partida e chegada e o desenho dos carros deveria passar pela aprovação do governo antes do início das obras. Nos proximos itens consta ainda que: O preço da tarifa tambem deverá ser um acordo entre a empresa e o governo (Câmara de Municipal). Que poderão andar de graça os carteiros e os policiais. A empresa poderá desapropriar terrenos caso uma linha precise passar. Que o privilégio foi consedido de forma exclusiva por cinquenta anos. E no ultimo item destacado, nº19, diz que caso haja futuramente a necessidade de acrescentar uma nova linha esta será proposta a empresa pela Câmara e caberá a ela construir ou não, desde que não prejudique o transporte público.

Segundo consta na escritura de translado de posse de 25/04/1884 consultada por Pedroso, et al, 2012. Carlos Augusto Flores apresentou em 1884 uma escritura de translado dos direitos de sua concessão para o Tenente Coronel Abel Gomes da Costa e Silva que por sua vez realizou outro translado, desta vez para a Companhia de Carris Urbanos do Rio Grande a qual tinha como gerente e principal acionista Antonio Cândido Sequeira, dentre os demais acionistas encontram-se políticos locais, empresários de Porto Alegre e tambem locais como Carlos Guilherme Rheingantz proprietário da importante indústria têxtil instalada na cidade. A presença de políticos na administração da empresa foi importante, pois o sucesso da companhia dependia também de uma boa relação com o governo local, seriam aqueles que aprovariam os planos de obras e estabeleceriam os preços das passagens. É possível tambem

que a participação de empresários locais no comando da empresa tenha influenciado no traçado das primeiras linhas. (PEDROSO, et al. 2012)

O relatório do primeiro ano de funcionamento da Companhia Carris Urbanos do Rio Grande, escrito pelo seu gerente Antonio Cândido Sequeira, registrou os primeiros passos da companhia, nele encontramos valiosas informações sobre os pontos extremos das primeiras linhas que seriam construídas na cidade do Rio Grande:

No prospecto do incorporador como já disse, projectava-se estender 7.300 metros de linhas, as quais tinham por pontos extremos:

- A Macega, além do Gazometro;
- A Rua Imperatriz, além da Praça da Cadeia;
- O litoral da Rua Riachuelo;
- O cães por detrás do Paço da Camara Municipal;
- Os cômodos de areia, ao lado do cemitério;
- O Matadouro;
- O Recreio. Parque projectado, em frente ao Reservatório da Hidráulica.

(RELATÓRIO DA COMPANHIA CARRIS URBANOS DO RIO GRANDE, 1885, p.4)

Nota-se que este era o “prospecto do incorporador” era o que havia sido projetado e acordado entre a empresa e a câmara de vereadores, para encaminhar-se o início das obras. No trecho a seguir, Sequeira deixou registrada qual era a extensão “atual” dos trilhos na cidade e narrou quais os trechos adicionais que causaram a diferença na metragem dos trilhos com relação ao que foi inicialmente projetado.

A extensão actual das linhas é de 8.745m. O excesso entre este algarismo, e o desenvolvimento determinado pelo incorporador em seu prospecto resulta:

- 1- Do trecho de linha (307m) que pela rua dos Andradas passa pela frente do Polytheama;
- 2- Do trecho que do lado de oeste da Alfandega, passa por detrás do Correio e Mercado;
- 3- Dos desvios;
- 4- Das duas linhas dentro da Estação da Estrada de Ferro (e que medem 290m);
- 5- Dos dois trechos que entram nas fábricas de tecidos de lã e algodão (e que medem 259m). (RELATÓRIO DA CARRIS, 1885, p.4)

Analisando os dados do relatório temos: os 7.300 metros de trilhos que foram projetados somados as metragens acrescentadas que foram descritas: 307m para o bonde chegar ao Teatro Polytheama, 290m de extensão dentro da estação de trem, 259m para as fábricas Rheingantz e Ítalo-Brasileira, resulta 8.156m, que somados aos desvios, ao trecho que passa ao lado da Alfândega e outros por trás do Correio e Mercado, podemos aceitar como verdadeiro o valor de 8.745m relatado. O documento descreve também de onde vieram os trilhos, a maior parte 6.000 metros que totalizava 200 toneladas foram importadas da Alemanha por intermédio de Holtzweissing, Breyer & C. assim como uma segunda encomenda de mais 2.000 metros, outros 1.281 metros foram comprados de Luiz dos Santos

Faria e C. e 1.364 metros comprados da Companhia Constructora da Estrada de Ferro para Bagé totalizando 10.645 metros de trilhos em posse da companhia de bondes no seu primeiro ano de funcionamento.

A Planta Geral feita por Antonio C. Chermont e Pedro D. Rache no ano de 1904 (figura 4) assim como o relatório da Carris, é de grande importância não só para o nosso entendimento dos traçados das linhas de bonde no referido ano como para a distribuição espacial da cidade na época.

Figura 4 – Planta Geral da Cidade do Rio Grande 1904.

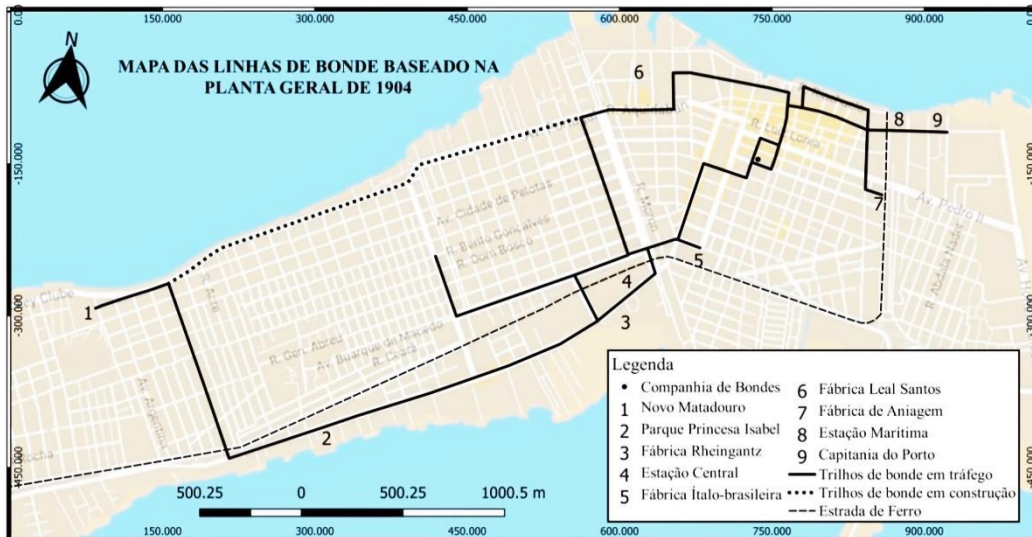


Fonte: Acervo pessoal de José Carlos Espíndola

Na Planta podemos identificar o centro histórico e a existência do bairro Cidade Nova, assim como a projeção de um futuro bairro além da Cidade Nova, sendo esta a futura expansão da cidade para até as proximidades da atual Avenida Argentina, identificamos a grande área ocupada pela Hidráulica a sudoeste, a leste e sudeste temos a região da macega onde hoje é o Porto Novo, o Bairro Getúlio Vargas a Vila Militar, o Lar Gaúcho e a Vila Santa Tereza, nesta área seriam instaladas posteriormente importantes indústrias como o Frigorífico Swift e a Refinaria de Petróleo Ipiranga, quanto as indústrias já estabelecidas na cidade, reconhecemos as fábricas têxteis Ítalo-Brasileira e Rheingantz nas proximidades da também já existente Estação Central, a Fábrica de Biscoitos Leal Santos na Rua Aquidaban e a Fábrica de Aniagem nas proximidades de onde hoje existe a Praça Imperial Marinheiro Márcilio Dias na Rua Almirante Barroso onde no limite norte da mesma rua está a Estação Marítima e ao seu lado a Capitania do Porto. Verificamos também o traçado da Estrada de Ferro do Rio Grande até Bagé tendo como ponto máximo a Estação Marítima, contornando a

região da macega, passando pela Estação Central e seguindo para oeste. A figura 5 ilustra de forma nítida as informações mais relevantes para este trabalho contidas na Planta de 1904.

Figura 5 - Mapa das linhas de bonde baseado na Planta Geral de 1904.



Fonte: Imagem Google Maps (elaboração do autor)

Alem das informações já destacadas, a figura 5 mostra a rede de trilhos de bondes existente em 1904, além de uma nova linha em construção que faria a ligação entre o centro da cidade e o Matadouro Novo passando por onde hoje é a Avenida Portugal e a Rua Henrique Pancada, anos depois esta linha seria estendida até o Jockey Clube.

Sobrepondo as informações da Planta Geral e do Relatório do Primeiro Ano de Funcionamento da Carris, chegamos a um resultado do que provavelmente tenha sido a primeira malha de linhas de bondes em Rio Grande, conforme ilustra a figura 6:

Figura 6 - Mapa dos primeiros traçados dos bondes de Rio Grande.



Fonte: Imagem Google Maps (elaboração do autor)

O que podemos identificar nos primeiros traçados de bondes que existiram em Rio Grande? Primeiramente, podemos ver o atendimento dos bondes na zona do Porto Velho na Rua do Riachuelo onde estavam localizadas importantes empresas de comércio de importação e exportação, a ligação entre esta zona e a área industrial um pouco mais afastada do centro da cidade onde estavam as fábricas Rheingantz e Ítalo-Brasileira, mais a leste a Fábrica de Aniagem também era beneficiada pelo transporte por trilhos. Podemos observar que logo no primeiro ano de funcionamento da empresa Carris já foi construída uma linha bastante significativa, que além de atender a demanda social existente, ajudava a projetar o que seria o crescimento da cidade para oeste além do bairro Cidade Nova, uma extensa linha passava pela Avenida Rheigantz, se estendia por toda Avenida (hoje) Presidente Vargas, atendendo o Matadouro Velho (ponto 8 na figura 5) chegando ao Parque Recreio, posterior Parque Princesa Isabel, hoje Parque do Trabalhador (ponto 9), este ainda era apenas uma projeção nas imediações da Hidráulica como foi descrito por Sequeira: “O Recreio. Parque projectado, em frente ao Reservatório da Hidráulica” (RELATÓRIO DA CARRIS, 1984, p.4), era um dos pontos extremos narrado no “prospecto do incorporador” visto anteriormente, esta mesma linha se estendia ainda mais até outro ponto extremo no perímetro norte da cidade para atender o Matadouro Novo (ponto 0), sendo este o ponto mais distante, se colocarmos por exemplo o centro da cidade como ponto de partida, esta era uma linha de aproximadamente seis quilômetros de comprimento, que passava por terrenos com combros de areia, imaginemos o tempo que um bonde puxado por animais levava nesta viagem.

Verificamos também uma linha na Rua dos Andradas, que passava pelas ruas General Victorino e Vinte e Quatro de Maio, sendo esta a primeira ligação por trilhos entre a zona portuária e a área onde estavam instaladas as indústrias têxteis, em meio a este percurso o bonde atendia a demanda do Theatro Polytheama, passava pela estação de bondes e também pela Beneficência Portuguesa.

Observando as diferenças entre os mapas dos traçados de 1885 (figura 6) e de 1904 (figura 5) verificamos o primeiro avanço das linhas de bondes depois do projeto inicial, a nova linha construída na Rua Marechal Deodoro e Aquidaban, onde se instalou em 1896 a Fábrica de Biscoitos Leal Santos é o que mais chama atenção, esta linha atendia não só a fábrica de biscoitos, como o bairro Cidade Nova e servia ainda como rota alternativa de ligação entre a zona portuária e a zona industrial, ligando também o centro com a estação de trem.

A figura 7 mostra a estação de bondes, na esquina das ruas Duque de Caxias e General Câmara.

Figura 7 – Estação de Bondes (Companhia Carris).



Fonte: Fonseca, W. (2017).

Na imagem observamos dois bondes abertos saindo para lados opostos, podemos ver também ao lado da porta um relógio grande que servia de referência.

No trecho seguinte Sequeira aponta que:

A timidez com que nos lançamos á empreza; o pequeno capital com que a fundamos, foram a causa de iniciarmos o trasporte de passageiros, do centro da cidade á Estação da Estrada de Ferro com dois carros, um dos quais construido nesta cidade (RELATÓRIO DA CARRIS, 1885. p.5)

Portanto entendemos que a primeira linha a funcionar foi esta, do centro até a Estação Férrea, nela circulavam inicialmente dois bondes, um construido pela própria empresa na sua oficina e outro proveniente do Rio de Janeiro. Estes dois primeiros bondes começaram a circular no dia 1º de novembro de 1884, um deles, o nº3 tinha capacidade para 16 passageiros e o outro, nº 4 para 20. No primeiro momento, estes dois bondes iniciais eram tracionados por apenas um animal, logo se percebeu a necessidade de acrescentar mais um, o que tornaria a tração muito mais rápida, segura e econômica, como explicou Sequeira no relatório. Disse ele também que para que esta melhoria fosse feita tiveram que aumentar a largura do calçamento por onde o bonde passava que antes era de apenas um metro entre os trilhos, foram aumentados cinquenta centímetros para cada lado, assim os dois animais poderiam se locomover sem problemas. A propósito, que animais eram esses? Eram mulas, eram cavalos? Acredito que os dois animais tenham puxado bondes, as mulas são mais fortes e eram usadas para puxar também os carroções, dada a grande semelhança entre os dois é difícil identificar

nas fotografias se é um ou outro. Quanto à construção ou importação dos carros identificamos que alguns eram construídos pela própria empresa e outros importados do Rio de Janeiro: “podemos assegurar que os carros feitos aqui (em nossas oficinas) 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”. (RELATÓRIO DA CARRIS, 1885. p.6)

Somente em fevereiro chegaram outros carros, portanto por três meses o que existiu foram estes dois bondes circulando entre o centro e estação férrea, primeiramente com um e depois com dois animais. “Só em Fevereiro chegou-nos mais um carro para 24 passageiros (nº 5) e esperamos até principio de Março, pelos nº 6 e 7 para 20 passageiros cada um” (RELATÓRIO DA CARRIS, 1885. p.6). A tabela 2 trás os carros existentes nos primeiros anos de funcionamento da Companhia de Bondes do Rio Grande, 1884 e 1885 juntamente com a respectiva capacidade de passageiros.

Tabela 2 - Carros em circulação em 1885.

Carros	Passageiros
Nº 3	16
Nº 4	24
Nº 5	24
Nº 6	20
Nº 7	20

Fonte: Relatório da Carris (1885), adaptado pelo autor.

Importante ressaltar quanto ao calçamento das ruas onde existiam as linhas, que nem todas eram calçadas, o calçamento existia apenas na área central da cidade “[...] a escolha definitiva de um tipo econômico na construção das linhas que tinham de atravessar áreas, ou terrenos sujeitos à inundação pelas chuvas – sobre o solo arenoso da cidade, demandava um especial cuidado” (RELATÓRIO DA CARRIS, 1885. p.2).

Agora que já concluímos sobre os primeiros traçados, veremos como eram esses primeiros bondes, a figura 8 é um cartão postal antigo da cidade, nele podemos observar o bonde parado na esquina das ruas General Vitorino e Vinte e Quatro de Maio.

Figura 8 - Cartão Postal da Cidade do Rio Grande com “bonde velho”.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

A imagem mostra dentro do bonde dois homens, à direita no lado contrário aos animais esta sentado o charreteiro uniformizado e com um quepe na cabeça, no outro lado possivelmente um passageiro e na lateral do bonde dois homens em pé, um deles andando com uma muleta, na lateral da cobertura do bonde esta escrito *BONDS RIO - GRANDENSES* com letras maiúsculas. A figura 9 mostra com mais nitidez e riqueza de detalhes como era o bonde, o que nos possibilita uma melhor análise do objeto de estudo.

Figura 9 - Bonde movido por tração animal.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

Este modelo de bonde é bem parecido com o do cartão postal da figura 8, com a diferença que este apresenta um banco a menos e não tem os escritos nas laterais, ambos são de modelo aberto e com toldas, a cobertura é de madeira e é sustentada por dez hastes também

de madeira, cinco de cada lado posicionadas ao lado dos bancos, provavelmente a estrutura interna da cobertura também é de madeira, as toldas de pano estão presentes ao redor do bonde, duas de cada lado, uma na frente e outra atrás, as toldas estão recolhidas apenas no lado onde a fotografia foi tirada, observamos que a da frente (lado esquerdo) passava por trás do banco do charreteiro, estas toldas serviam tanto para proteger das intempéries, como para criar uma certa privacidade dentro do bonde, reparamos que as pessoas que andavam neste bonde não visualizavam os animais nem o charreteiro, esta fotografia provavelmente foi tirada no final de uma linha, pois os bancos estão ajustados para o lado contrário dos animais.

Os bancos são de madeira e os encostos são reguláveis conforme o sentido que o bonde está se dirigindo, o chão também é de madeira assim como os degraus laterais, a estrutura abaixo do chão (o *chassi*) é de ferro, assim como as quatro rodas posicionadas em cima dos trilhos e as peças que suportam os degraus, a “grade” na extremidade, entre o bonde e os animais parece ser de madeira e apesar de não aparecer na imagem, ela existe dos dois lados. Podemos identificar também nas laterais de todos os encostos dos bancos, duas alças provavelmente de ferro onde as pessoas podiam se segurar, servindo também para facilitar o embarque do passageiro, existem também quatro saliências no chão do bonde logo acima das rodas devido o tamanho grande das mesmas, sem elas o bonde ficaria mais alto o que dificultaria o embarque.

Os dois bondes vistos aqui eram bem parecidos, ambos um modelo aberto e com toldas, porém existiam também carros abertos sem toldas e carros fechados, os fechados tinham paredes laterais de madeira e janelas com cortinas, segundo o Relatório da Carris (1885), a companhia de bondes possuía nos primeiros dois anos de atividades apenas 2 bondes fechados, os de modelo abertos sem toldas eram os mais apreciados pela população nos meses de calor, estes eram a maioria existiam 10 unidades, já os abertos com tolda, como os das figuras 8 e 9 eram 9 carros. No verão de 1886 a cidade do Rio Grande contava com 21 bondes em circulação.

Alem desses bondes, existiam outros modelos específicos para transporte de carga, como foi descrito por Sequeira no item *cargas* do relatório:

Compreendemos nesta classe os materiais da construção, machinas, aparelhos, carvão de pedra, e semelhantes.

Executamos este transporte por meio dos carros de mesa raza, ou os de serviços de areias, e ainda por carros especiais como sejam: 2 carros de plataforma sobre sabonetes (boggies) e 1 par da sabonetes a’ pivot.

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. (RELATÓRIO DA CARRIS, 1885, p. 8)

Os trilhos dentro da cidade facilitaram não só o transporte de passageiros como a locomoção de cargas, contribuindo também desta maneira para o avanço da economia local, diversos materiais eram transportados pela companhia de bondes, como: materiais de construção, máquinas, couro, lã, charque, carvão, sal, ferragens, areia, entre outros. Este tipo de transporte era responsável por uma pequena parte do faturamento da companhia, a tabela 3 mostra a contabilidade de passageiros e seu respectivo faturamento, já a tabela 4 mostra a renda quanto ao transporte de cargas feito pela empresa Carris, ambas se referem aos primeiros meses do ano de 1885.

Tabela 3 – Número de passageiros e renda mensal.

Mês	Passageiros	Renda
Janeiro	21.896	3.889\$300
Fevereiro	18.014	3.248\$320
Março	26.069	5.327\$600
Abril	17.194	2.974\$200
Maior	16.035	2.859\$300

Tabela 4 – Renda mensal do transporte de cargas.

Mês	Renda
Janeiro	122\$250
Fevereiro	358\$610
Março	352\$140
Abril	233\$140
Maior	686\$870

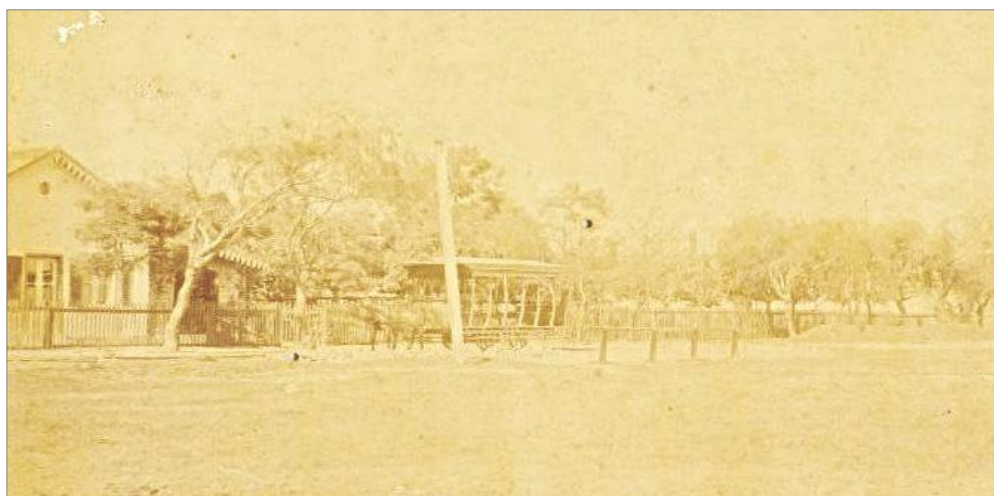
Fonte: Relatório da Carris (1885), adaptado pelo autor.

Comparando as tabelas 3 e 4 verificamos que a renda gerada pelo transporte de passageiros é bem maior que a do transporte de cargas. Como já foi visto anteriormente neste trabalho, segundo Copstein (1975), um recenseamento que data de 1888 registrou 20.277 habitantes na cidade do Rio Grande, a tabela 3 revela a quantidade de passageiros que os bondes transportaram nos referidos meses, isto não quer dizer que toda a população tenha andado no bonde, lembro que o número se refere a quantidade de vezes que passageiros foram transportados, imaginemos que durante um mês um trabalhador passou a utilizar os novos bondes para se locomover de casa para o trabalho e vice versa, vinte e quatro dias por mês, seriam quase cinquenta passagens dentro do bonde feita por uma única pessoa em um mês. Se traçarmos uma média com base no número de passageiros destes cinco meses e dividirmos o resultado por 30 teremos uma média diária de 653 passageiros utilizando o sistema de bondes por dia, este número dividido por 21 (a quantidade de bondes existentes em 1885) temos uma média de 31 passageiros transportados por cada bonde.

Os bondes movidos por tração animal que existiram na cidade do Rio Grande no final do século XIX foram uma revolução no transporte da época, o bonde possibilitava um melhor aproveitamento do tempo para os habitantes da cidade, era um transporte mais rápido que as carroças, os bondes ofereciam menor atrito para a tração dos animais por andar em cima de

trilhos, pessoas que não tinham carroças ou cavalos passaram a ter acesso a um transporte sem depender da ajuda de terceiros, os que moravam distante do centro (na área extramuros) podiam acessar os benefícios que ele oferecia, isto colaborou para fazer girar a economia da cidade, facilitou também para que famílias se estabelecessem nas áreas periféricas. O bonde tornou os espaços mais integrados trabalhando como um agente da expansão urbana, contribuindo fortemente para o avanço econômico, de fato foi uma grande melhoria de infraestrutura.

Figura 10 – O bonde aberto puxado por animais circulando em Rio Grande.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

4 OS BONDES MOVIDOS POR TRACÇÃO ELÉTRICA

No capítulo anterior vimos sobre como foi o estabelecimento do sistema de bondes puxados por animais em Rio Grande e como este transporte colaborou para o desenvolvimento econômico e social da cidade, constatamos ainda que esta foi uma grande melhoria de infraestrutura.

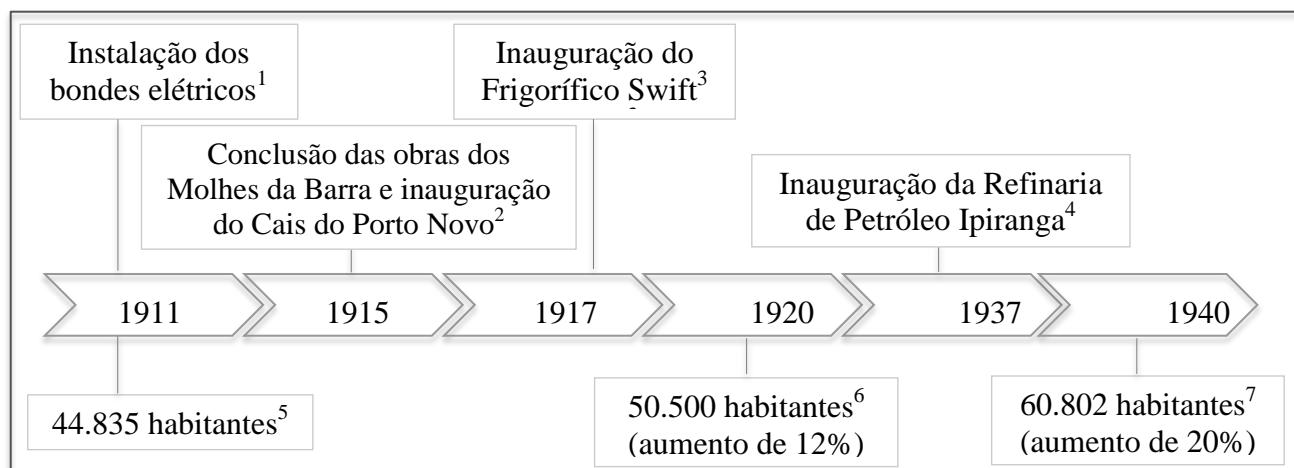
Este capítulo será um pouco diferente, pois se baseia principalmente em lembranças de riograndinos que viveram da década de 1940 em diante, as informações foram coletadas por meio de entrevistas, o objetivo aqui não é criar um histórico detalhado da implementação dos bondes elétricos nem trazer as datas específicas dos acontecimentos, a ideia é fazer uma singela reflexão sobre os bondes elétricos na cidade do Rio Grande com base nas lembranças das pessoas que os utilizaram. Para tanto, duas pessoas foram entrevistadas: o senhor José Gautério e a senhora Juraci Leivas (o apêndice 1 traz a íntegra das entrevistas), o baixo número de entrevistados justifica-se pelo caráter qualitativo das entrevistas, onde cada uma compreende grande riqueza de informações.

Sabemos que existem informações que não constam em referenciais teóricos, conhecimentos que apenas aqueles que vivenciaram os acontecimentos têm e guardam consigo essas lembranças. Durante as entrevistas ficou evidente nos participantes uma grande vontade de contar as coisas que só eles e os parceiros de época sabem, o fato de existir um gravador registrando as conversas e os entrevistados saberem que aquilo tinha como propósito a elaboração de um trabalho acadêmico os deixou animados e ávidos para contribuir, podemos perceber isto no seguinte trecho de uma das entrevistas: “[...] muitas fases, eu ainda sou da fase mais antiga, por exemplo: uma pessoa hoje não sabe dizer como era antes, por isso que eu gosto de orientar e dizer como era, pra ficar gravado.” (GAUTÉRIO, 2016) enquanto dizia essas palavras era possível perceber um ar de satisfação no seu tom de voz, certamente para ele aquela era uma oportunidade valiosa para contar coisas que só ele sabia e que se não o fizesse, essas lembranças acabariam se perdendo no tempo, infelizmente o senhor Gautério acabou falecendo cerca de um ano depois das nossas duas conversas, ele é uma figura chave na realização deste trabalho e será citado diversas vezes neste capítulo, trabalhou na empresa de bondes e viveu intensamente esta época.

Portanto, este capítulo tem o intuito de fazer reflexões sobre os bondes elétricos, partindo do momento em que aconteceu a transição da tração animal para a eletricidade, como funcionava esse novo transporte, como era a relação da população com este bonde e por onde estes bondes transitaram.

Na primeira metade do século XX a cidade continuava se modernizando e a população crescendo, a figura 11 é uma linha do tempo ligando grandes acontecimentos industriais e portuários que marcaram a história da cidade com o aumento da população.

Figura 11 – Linha do tempo, 1911 – 1940.



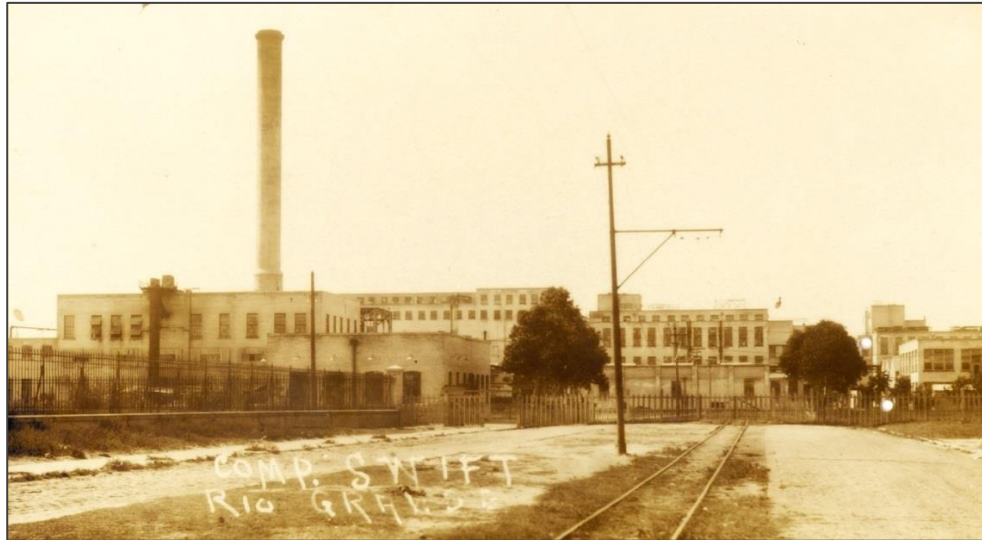
Fontes: ¹ César (2006); ^{2,3,4} Linha do tempo do Museu da Cidade do Rio Grande; ⁵ Pimentel (1944); ⁶ Costa (1922), apud Martins (2004); ⁷ Bittencourt (2001). (Elaboração do autor)

Segundo Ramos (2001), em 1º de março de 1915 o Navio-Escola Benjamin Constant da Armada Nacional transpôs a Barra do Rio Grande e atracou sem problemas no Porto, desta forma se iniciou uma nova fase de navegação, neste momento surgiram novas possibilidades para a cidade, as atividades comerciais se expandiram a ponto de abrir caminho para o processo de diversificação industrial, dois anos depois, em 1917 ocorreu a entrada do capital estrangeiro no Rio Grande do Sul, foi quando instalou-se em Rio Grande a norte-americana Cia Swift do Brasil.

A vinda dessa empresa trouxe um importante desenvolvimento para a vida econômica e social do município, como também para toda a região pois empregou um grande número de operários, criando um fluxo migratório para a cidade. Ao contrário do charque que era destinado, principalmente ao mercado interno, a carne frigorificada destinava-se ao exterior. (RAMOS, 2001; apud Alves, 2002, p.71-72)

Depois da inauguração dos Molhes da Barra, da inauguração do Porto Novo e da empresa Swift a população da cidade aumentou 12% em comparação a 1911, somente o frigorífico empregava cerca de 1.500 pessoas. A figura 12 mostra as instalações da Cia Swift, localizada na área do Porto Novo.

Figura 12 – Frigorífico Swift.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

Outro marco foi a instalação da Refinaria de Petróleo Ipiranga em 1937 que representava o início de uma nova era industrial em Rio Grande (SANTOS, 2001; apud ALVES, 2001), no intervalo de 20 anos (1920-1940) a população da cidade cresceu 20%. Na figura 13 visualizamos o cais do Porto Novo, onde o ponto 1 identifica a localização da Cia Swift, o ponto 2 a área ocupada pela Refinaria Ipiranga e o ponto 3 o bairro Getúlio Vargas, uma grande área ocupada por trabalhadores.

Figura 13 – Porto Novo.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande (editado pelo autor)

4.1 A substituição da tração animal pela eletricidade

Na primeira metade do século XX ocorria na cidade um processo de aceleração do tempo lento em direção há um tempo rápido, sendo os dois quantidades relativas, o “tempo lento somente o é em relação ao tempo rápido; e vice versa, tais denominações não sendo absolutas” (SANTOS, 2006, p.180). A cidade do Rio Grande foi a primeira cidade gaúcha a ter os bondes elétricos circulando. Segundo César (2016), foi no ano de 1911 que a transição teve início, foi neste ano que os trilhos dos bondes puxados por animais começaram a ser modificados para receber as novas linhas dos bondes elétricos. Diferente dos bondes antigos, os elétricos necessitavam postes nas laterais dos trilhos para sustentar os fios do circuito elétrico que ficavam suspensos no meio da rua, os trilhos que antes se localizavam em um canto da rua sempre próximo a calçada, agora tendiam a ficar mais centralizados.

Houve um período de transição onde os trilhos foram retirados das laterais das ruas e recolocados de forma adequada para receber o novo bonde, na ocasião aproveitou-se para que se fossem feitas algumas mudanças nos traçados, logo, alguns trilhos foram somente retirados e o bonde deixou de passar em certas ruas, como por exemplo, a Rua dos Andradas. Em contrapartida outras ruas que antes não tinham, receberam trilhos, veremos quais ruas são essas no decorrer deste capítulo.

As figuras 14 e 15 ilustram o processo de adequação das linhas para receber o bonde elétrico, fato ocorrido em 1911.

Figuras 14 e 15 – Adequação das linhas de tração animal para elétrica.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

A figura 14 mostra a esquina das ruas Marechal Floriano Peixoto e dos Andradas, nela podemos perceber a preseça dos trilhos entrando à esquerda na Rua dos Andradas, esses trilhos faziam parte da primeira linha que ligava o Porto Velho com a Zona Industrial como vimos no capítulo 3, esses trilhos são um exemplo dos que foram retirados de forma permanente, nesta rua restou apenas o trecho na lateral do prédio da Alfândega, já a figura 15 mostra as readequações dos trilhos na esquina das ruas Marechal Floriano e Ewbank. A figura 16 traz um bonde elétrico da linha “Circular” transitando na Rua Marechal Floriano no glorioso momento da sua inauguração.

Figura 16 – Momento da inauguração dos bondes elétricos, 1911.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

A transição não ocorreu de uma só vez e sim por certo período, o processo continuou nos anos seguintes a 1911 acontecendo diversas mudanças nos traçados e esta não foi a única vez que as coisas mudaram com relação aos bondes em Rio Grande, com o passar do tempo novos bondes chegaram a cidade, modelos fechados mais modernos dividiram as ruas com os mais antigos, a estação também acabou mudando de lugar, estas mudanças confundem um pouco as lembranças do senhor Gautério, que explicou: “[...] porque alterou bastante a primeira via dos bondes, alterou muito, então a gente confunde, mas isto que estou te dizendo é certo” neste trecho ele se referia a grandes reformas nas linhas que aconteceram por volta de 1950, antes de adentrarmos no assunto principal isto precisa ser considerado:

No início dos bondes havia um itinerário, era o primeiro itinerário que tinha, depois em 1951 por ai, alteraram a rota, por isso fica mais difícil dizer com certeza como era, eu disse pela rota antiga. (GAUTÉRIO, 2016)

Sendo assim, podemos dividir (grosso modo) o bonde elétrico em dois períodos: antes das reformas de 1950 e depois delas, num primeiro momento tomaremos como base as informações cedidas pelo senhor Gautério, que falou sobre os bondes antes das mudanças. E mais adiante a senhora Juraci nos contará sobre os bondes pós 1950.

4.2 O funcionamento do bonde

Para colocar em funcionamento um bonde elétrico dentro da cidade do Rio Grande eram necessárias sempre duas pessoas (além do fiscal que subia no bonde esporadicamente), trabalhavam então dentro do bonde sempre dois funcionários: um condutor, ou motorneiro como queira, e um cobrador, o condutor tinha como função fazer o bonde andar, acelerando e freando caso fosse um bonde aberto, já nos fechados, além disso, ele também era responsável por abrir e fechar a porta, era proibido falar com o motorneiro enquanto o bonde estivesse em trânsito como mostra a placa da figura 17 que faz parte do acervo do Museu da Cidade, o motorneiro não podia ter sua atenção desviada de maneira alguma, apesar do bonde andar somente em cima dos trilhos a velocidade do mesmo deveria se adequar a cada curva, se não houvesse uma redução na velocidade o bonde corria o risco de tombar.

Figura 17 – Placa “Proibido falar com o motorneiro”.



Fonte: Acervo do Museu da Cidade do Rio Grande

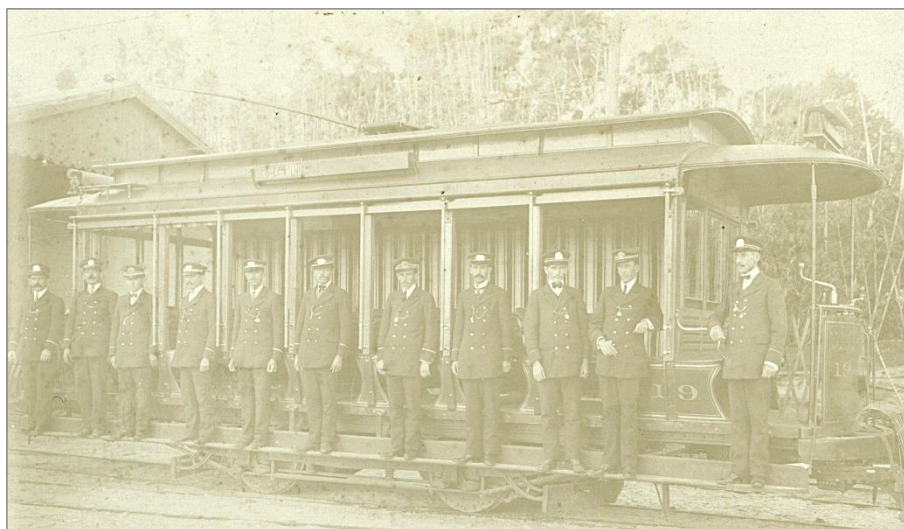
As funções do cobrador eram: vender as passagens para todos que embarcavam, para isso eles andavam com uma bolsa a tiracolo que era chamada de *bocheta* onde guardavam os *tickets* e o dinheiro, este funcionário se dirigia até o passageiro, recebia o valor da passagem em dinheiro, destacava uma passagem do talão e entregava juntamente com um possível troco, além disso também era função do cobrador virar os encostos dos bancos do bonde para o lado contrário sempre que o mesmo chegava ao final de uma linha, assim como acontece nos trens, a mesma coisa acontecia nos bondes antigos, já o condutor no momento do fim da linha, ele só tinha que se deslocar de uma extremidade do bonde para a outra, os equipamentos de condução existiam dos dois lados, segundo a senhora Juraci (2018): “tinham duas manivelas, que eram de ele dirigir, [...] era tudo de metal, me lembro que aquelas coisas

brilhavam.” e assim o bonde já estava pronto para prosseguir no sentido inverso, o terceiro personagem era o fiscal, ele subia no bonde em algum momento do trajeto e passava de banco em banco pegando as passagens de cada um e destacando uma parte que ficava com ele, a outra parte era devolvida para o passageiro, em momentos onde havia escassez de troco, os bondes chegaram a trabalhar com *tickets* especiais que eram entregues aos passageiros substituindo o troco, esses *tickets* tinham valor monetário e eram aceitos pelo comércio. O senhor Gautério contou como funcionava um bonde fechado da seguinte forma:

Os uniformes eram azuis [...] quando abria a porta fazia um som que parecia um assobio, ele chamava, esse ai era assim, se diz “olha, o bonde esta te chamando” (*risos*) [...] era uma porta de cada lado [...] quando chegava no fim da linha o condutor, não, era o condutor e o cobrador, o cobrador é que tinha que fazer tudo, o condutor ficava só... o outro é que vinha e virava os bancos.

Segundo consta nos registros do Museu da Cidade do Rio Grande, a figura 18 é um registro fotográfico da ocasião em que estavam sendo inaugurados os novos uniformes dos funcionários da empresa de bondes, na imagem estão onze funcionários da companhia de bonde perfilados em um bonde modelo aberto de 1919, todos eles devidamente uniformizados e usando bigode, alguns usam gravata borboleta, apesar da imagem em preto e branco, com base nos depoimentos dos entrevistados podemos presumir que os uniformes eram azuis.

Figura 18 – Apresentação dos novos uniformes dos funcionários dos bondes.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

Havia ainda outro personagem que não fazia parte da equipe, mas que participava daquele cenário do bonde eram os rapazes que vendiam bala, chamados de “baleiros”, eles frequentemente entravam no bonde “com os tabuleiros de balinha, mas aquilo era *vapt-vupt*,

ele não viajava a viagem toda, ele dava aquela chegada e já o cobrador estava correndo com ele. Eram sempre *guris, guris baleiros*”. (JURACI, 2018)

Quanto aos modelos de bonde, existiam os abertos e os fechados, os fechados eram mais confortáveis já os abertos comportavam mais passageiros, a senhora Juraci lembra “que nos abertos as pessoas iam agarradas naquilo, aquilo ia cheinho, cheinho. Só dava aquela diminuída e aqueles homens iam saltando, saltando assim” quando o bonde andava lotado as pessoas iam em pé nos degraus laterais se segurando em alças, segundo Juraci (2018): “eram umas braçadeiras fortes de metal, largas”. Nos modelos fechados se entrava pela porta da frente e então existiam duas fileiras de bancos divididas por um corredor, neste modelo os bancos eram estufados com palha, já nos abertos os bancos eram de madeira, envernizados e com traços arredondados. Os dois modelos tinham cortinas sendo que nos abertos as cortinas eram de lona e listradas, os bondes tinham varias partes de ferro, principalmente a estrutura (*chassi*) as partes que não eram de ferro eram de madeira, por exemplo: o interior, bancos, chão, teto, degraus.

Os bondes sempre tiveram fama de pontuais e realmente eram, existia uma rigidez quanto ao cumprimento dos horários, tanto de partida quanto de chegada. “O bonde tinha um horário tão certo que a pessoa ajustava o relógio na passada do bonde.” (GAUTÉRIO, 2016) quanto a este rigor na pontualidade do bonde a senhora Juraci contou:

Eu me lembro que as vezes o pessoal se queixava: “*tá descendo, tá descendo..*” gritavam, e o motoneiro dizia: “*Eu tenho horário! Eu tenho horário!*”, “*Se agilízem que eu tenho horário!*” e ia tocando o bonde devagarzinho enquanto as pessoas iam saltado assim... e as ruas eram areia né, era tudo areia. Cipriano, aquilo ali, toda a Henrique Pancada, a Portugal, tudo era areia.

Segundo ela, as ruas de areia facilitavam a descida do passageiro enquanto o bonde estava em movimento. Não era em qualquer lugar que o bonde podia parar para as pessoas descerem e subirem, para isto existiam os pontos, quando a pessoa que se encontrava dentro do bonde e queria descer ela puxava “uma cordinha, tinha uma cordinha! *Trim, trim, trim*”, segundo a senhora Juraci (2018) este era o som que fazia ao puxar a cordinha solicitando a parada do bonde no próximo ponto, para quem estava no ponto esperando para embarcar no bonde bastava levantar a mão, era o sinal para que ele parasse.

O bonde não emitia quase nenhum barulho afinal era um veículo movido por eletricidade, os únicos sons que existiam vinham das rodas girando sobre os trilhos e do cabo elétrico ligado à fiação, também por isto o bonde não tinha nenhum cheiro característico “[...] era saudável. Principalmente aquele bonde aberto, tu já pensou?” como explicou a senhora Juraci, o ar que se respirava no bonde era o ar ambiente da cidade que tinha poucos

automóveis, sem fumaças e cheiro de diesel queimando. Ela explicou como eram essas características do bonde elétrico assim:

Fazia bem pouco barulho. Bem pouquinho barulho! E não tinha nada de fumaça né, não tinha poluição. Não tinha poluição nenhuma, não é como os ônibus que vai aquele cano de descarga assim. Aquilo não gastava combustível, era a luz. Aquilo só: *pim, pim, pim, pim..* era bem silencioso. [...] Cor de verniz, como vou te dizer... cor de madeira. No meu tempo eram envernizados, dentro, aqueles bancos bem envernizadinhos, tudo de sarrafinho assim, os bancos tinham traços arredondados.

A ligação do bonde na fiação era feita por um braço metálico e no contato com o fio existia uma roldana que girava conforme o bonde se locomovia, esses fios eram grossos, firmes e resistentes, eram suspensos por cordas, as vezes acontecia do bonde escapar do fio “Eu lembro bem dos fios porque as vezes vinha correndo assim e *pá*, escapava!” segundo a senhora Juraci, quando isto acontecia o bonde seguia andando por mais alguns metros movido apenas pelo embalo, quando parava, os funcionários (o motorneiro e o cobrador) desciam e com o auxílio de uma corda reestabeleciam a ligação da roldana com o fio. “É, escapava sim. Por exemplo, ali na volta do cemitério, eu me lembro que sempre quando vinha fazer a volta no cemitério, da Dois de Novembro para a Rheingantz ali na curva *pen*, saia...”. (JURACI, 2018)

4.3 As estações, a garagem e a oficina

A primeira estação de bondes elétricos ficava localizada na Rua Marechal Floriano Peixoto em um prédio que ainda existe (figura 19) na frente da Praça Xavier Ferreira, era dali que partiam pontualmente os bondes elétricos.

Figura 19 – Primeira estação de bondes elétricos.



Fonte: Acervo pessoal

Figura 20 – Passagem escolar de bonde (frente e verso)



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

No prédio havia um salão onde as passagens de bonde (figura 20) eram vendidas, ali existiam bancos onde as pessoas podiam aguardar o horário de saída do bonde que parava na frente.

A estação dos bondes era central, quem queria pegar o bonde ia lá e pagava qualquer bonde, depois acabaram com a Estação Central e fizeram aquele abrigo na Luiz Lorea, entendeu?! Porque ali antes passava bonde, mas só em trânsito, não havia abrigo, depois então, quando alteraram as linhas em 1951 é que acabaram com a central e abriram aquela estação de bonde. (GAUTÉRIO, 2016)

A figura 21 é de aproximadamente 1927, nela podemos ver os primeiros modelos de bondes elétricos a circular na cidade parados em frente ao prédio da estação na Rua Marechal Floriano, identificamos na imagem três bondes fechados, dois da linha “Circular” e um da linha “Porto-Macega”.

Figura 21 – Bondes parados na Estação Central, Rua Marechal Floriano Peixoto.

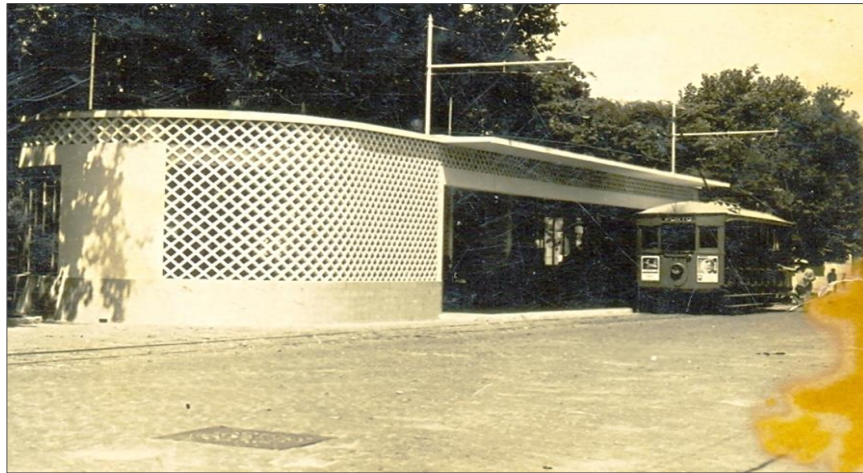


Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

Na década de 1950 a estação dos bondes já havia sido transferida para a Abrigolândia (figura 22) na Rua Vinte de Fevereiro hoje Luiz Lorea, o prédio foi contruído em formato que lembra um bonde. Segundo o senhor Gautério a estação na Rua Marechal Floriano foi desativada e o prédio fechado, foi neste momento que ocorreram diversas mudanças nos traçados, como a retirada dos trilhos na Rua Marechal Floriano, estas mudanças confundem um pouco as lembranças do entrevistado: “Depois acabaram com a Estação Central na Marechal e fizeram ali o abrigo, aí confundiu tudo”, entre tanto a senhora Juraci lembra com clareza dos bondes em funcionamento na época do novo abrigo, ela explicou que na Abrigolândia não eram vendidas passagens de bonde, o que difere da antiga estação, agora as passagens eram vendidas somente dentro dos bondes, o abrigo era “só uma parada, a gente

ficava na fila ali, encostava o outro e ia embora” (JURACI, 2018), apesar do abrigo ter a característica de integração entre as diferentes linhas, não se pagava apenas uma passagem, por exemplo a senhora Juraci relatou que saia das proximidades da Swift no bonde “Porto”, descia na Abrigolândia e esperava na fila que a chegada do bonde “Parque”, ela subia no bonde e pagava outra passagem.

Figura 22 – Abrigolândia.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

No fim do dia os bondes precisavam ser guardados em algum lugar, a garagem ficava localizada na antiga rodoviária, local que os bondes acessavam pela Rua Vice Almirante Abreu, segundo o senhor Gautério: “Ali estava cheio de trilhos [...] eles entravam ali, e tinha uma porção de trilhos pra entrar e sair, ali era uma rede de trilhos”, sabemos que o bonde só anda em cima do trilho e abaixo da sua respectiva fiação elétrica, sendo assim, podemos ter uma ideia da rede de trilhos e fios que ele se refere, a figura 23 mostra um pouco da entrada da garagem dos bondes.

Figura 23 – Garagem dos bondes na Rua Vice Almirante Abreu.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

Podemos ver os trilhos na entrada da garagem e também a quantidade de fios elétricos suspensos, na frente do bonde podemos ver ainda a zorra, que também é movida por eletricidade, atualmente existe um modelo exposto dentro da Praça Tamandaré, a zorra era utilizada para puxar e empurrar os bondes. “[...] A estação dos bondes, na rodoviária, tinha um portão de ferro, aquele portão de abrir, corria, e fechava”. (GAUTÉRIO, 2016) A senhora Juraci contou o que lembra da garagem da seguinte maneira:

Tinham os trilhos ali na frente, os bondes entravam tudo lá pra dentro. Ali era cheio de trilhos e fios, aí quando fizeram a rodoviária tiraram os fios e fecharam uma metade pra rodoviária, porque toda aquela área ali, tudo, tudo era de guardar bonde. (JURACI, 2018)

Para que todo este complexo sistema de bondes funcionasse era necessária uma grande estrutura por trás, os bondes necessitavam de constante manutenção e para isto existia uma grande oficina, se localizava também na Rua Vice Almirante Abreu no terreno anexo a garagem, “aquilo era forte, era a oficina das máquinas” (JURACI, 2018) o adjetivo escolhido pela senhora Juraci para se referir a oficina: “forte” é excelente, pois nos remete automaticamente a algo que funcionava a pleno vapor, algo que era essencial para o bom funcionamento dos bondes e por este motivo precisava ser forte.

Figura 24 – Oficina dos bondes.

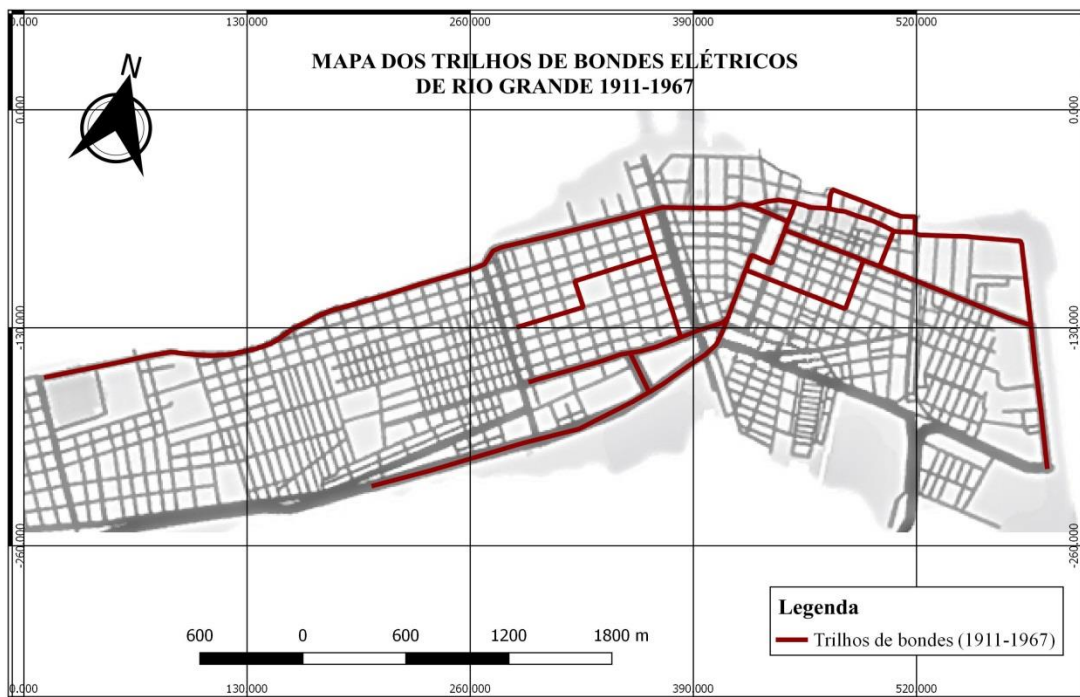


Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

4.4 As linhas

Existiram diversas linhas com vários itinerários, algumas linhas com o tempo deixaram de existir e outras foram acrescentadas, ou seja, com o passar dos anos trilhos foram retirados de algumas ruas e em outras foram colocados, por volta de 1950 quando a estação de bondes mudou de lugar houve adequações nos traçados. A figura 25 mostra de forma geral todas as ruas e avenidas onde em algum momento existiram bondes elétricos circulando.

Figura 25 – Mapa dos trilhos de bondes elétricos de Rio Grande, 1911-1967.



Fonte: Imagem Google Maps (elaboração do autor)

A seguir cada linha será apresentada de forma individual, na forma como existiram antes de 1950, tendo como base os dados colhidos nas entrevistas realizadas com o senhor Gautério que contou sobre as linhas mais antigas, ele lembrava claramente daquelas linhas que existiram na época em que a estação dos bondes ainda se localizava na Rua Marechal Floriano, quando a estação migrou para a Rua Luiz Lorea as linhas foram modificadas, as lembranças da segunda entrevistada, a senhora Juraci, dizem respeito a este período, as linhas mais modernas, pós 1950 até 1967 momento em que os bondes deixaram de circular, serão feitas comparações entre estes dois momentos e identificadas as mudanças.

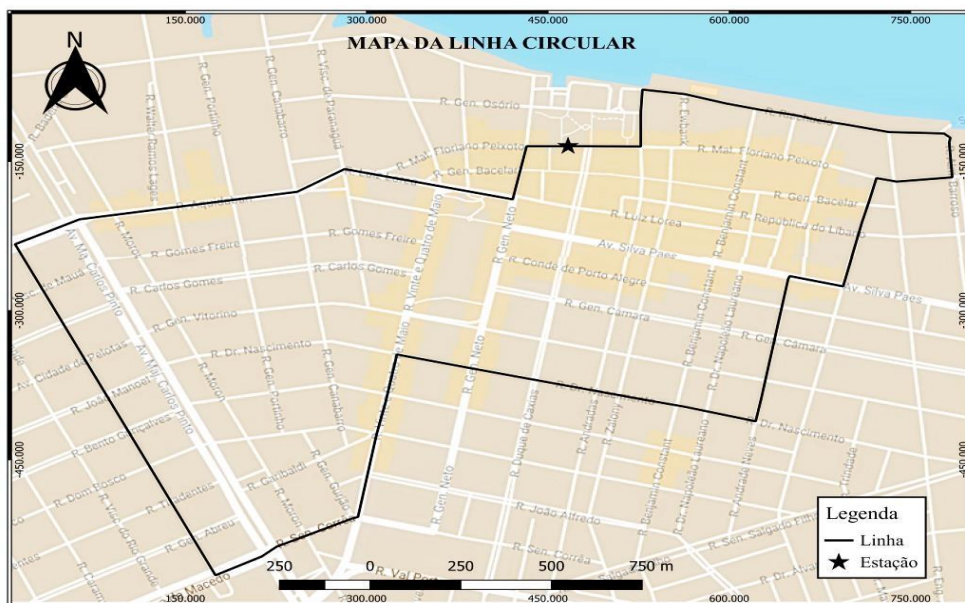
4.4.1 Linha Circular

Segundo o senhor Gautério, a linha “Circular” era a mais utilizada e como o nome já diz, este bonde circulava pela parte mais central da cidade, nesta linha existiam sempre no mínimo dois bondes andando em sentidos opostos, partindo da Estação Central um para cada lado e transitavam sempre pelas mesmas ruas.

Tinha o “Circular” que passava por uma determinada linha e outro por outra, porque o “Circular” é justamente pra facilitar o transporte das pessoas, entendeu? No centro, então tinha uns que vinham por um lado, outros que vinham pelo outro. [...] o pessoal já sabia: “Circular”, “bom... vou pegar o Circular, vai passar por onde eu quero, ou perto de onde eu vou”, ou pegava outro que passava... sei que o “Circular” facilitava pra qualquer pessoa que queria andar, se transportar de um lado ao outro, a cidade era pequena. É difícil vocês entenderem bem porque complicou hoje, tudo quanto é rua tem ônibus automóvel, naquele tempo não, naquele tempo a cidade era pequena e só tinha um meio de transporte que era o bonde, fechados e abertos né, os abertos suportavam mais gente, os fechados as pessoas iam mais confortáveis. (GAUTÉRIO, 2016)

Os bondes que faziam esta linha passavam por vários pontos de referência interligando-os, da Marítima a Zona Industrial, da Cidade Nova ao Centro, como explicou o senhor Gautério esta linha facilitava para qualquer pessoa que queria se transportar de um lado ao outro da cidade, que era pequena. A figura 26 ilustra o percurso feito pelos bondes da linha “Circular”.

Figura 26 – Mapa da linha “Circular”.



Fonte: Imagem Google Maps (elaboração do autor)

Conforme o mapa apresenta, o percurso se inicia na Estação Central na Rua Marechal Floriano, seguindo sentido leste (lembrando que nesta linha existiam bondes para os dois

lados) o bonde dobrava na Rua dos Andradas para acessar a Rua do Riachuelo até a General Barroso onde existia a Estação Marítima, retornava no sentido contrário novamente pela Rua Marechal Floriano para acessar a Rua Francisco Marques por onde seguia até chegar a Avenida Silva Paes, então dobrava na Andrade Neves indo até a Dr. Nascimento onde dobrava a direita e seguia em linha reta por sete quadras até a Rua Vinte e Quatro de Maio onde dobrava a esquerda e seguia até a Avenida Buarque de Macedo, nesta região o bonde atendia as fábricas de tecido Ítalo-brasileira e Rheingantz, além da Estação Ferroviária e do cemitério, dali o bonde acessava a Rua Marechal Deodoro, que a título de curiosidade é conhecida pelos mais antigos como linha nova, segundo o senhor Gautério: “a linha na Marechal Deodoro, pra mim a Marechal Deodoro é a ‘linha nova’, porque fizeram muito tempo depois.” entretanto, é possível que não seja bem isso, esta linha pode ser conhecida por “linha nova” pelo fato de ter sido a primeira linha acrescentada depois do projeto inicial dos bondes em 1884, como podemos constatar no primeiro capítulo deste trabalho quando comparamos as figuras 4 e 5, a Planta Geral de 1904 e o mapa das primeiras linhas de bonde respectivamente, a planta já exhibe o traçado dos bondes passando pela Rua Marechal Deodoro, logo, é possível que a designação “linha nova” atribuída a Rua Marechal Deodoro tenha apenas sido passada de uma geração para outra, não necessariamente esta linha tenha sido a última, ou uma das últimas a ser construída. Seguindo, a linha “Circular” percorria ainda um pequeno trecho da Avenida Portugal, transitava na Rua Aquidaban onde atendia a Fábrica Leal Santos e a Santa Casa do Rio Grande, seguindo pela Rua Luiz Lorea e dobrando na General Neto para então retornar a Estação Central na Rua Marechal Floriano finalizando assim o seu percurso.

4.4.2 Linhas Poester e Matadouro

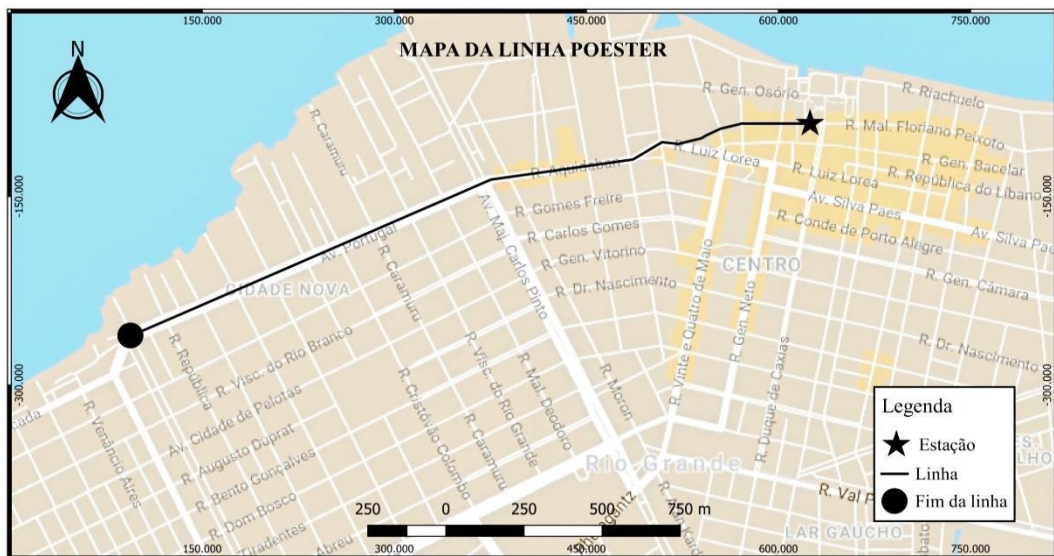
Essas duas linhas se combinam, o “Poester” era uma linha intermediária, ou seja, localizava-se na metade do caminho entre o centro da cidade e o “Matadouro”, sendo este o final da linha. Essas duas linhas transitavam pelas mesmas ruas, faziam o mesmo percurso, porém somente a linha “Matadouro” ia até o ponto mais distante no final da Rua Henrique Pancada. Explicou o senhor Gautério:

A “Matadouro” passava sempre pelo “Poester”, se tu querias ir para o matadouro tu pagavas um valor, agora, se tu querias ir até o poester pagava menos, tinham as duas passagens: “Poester” e “Matadouro”.

Quer dizer que é a mesma linha, era uma linha muito grande, havia muita gente pra usar, então eles facilitavam, quem morava antes do matadouro não ia pagar até o matadouro, pagava até o poester, ficava no caminho.

Portanto existiam duas linhas, a linha “Poester” ia somente até o final da Avenida Portugal como ilustra a figura 27, dali retornava para o centro. Ao mesmo tempo existia a linha “Matadouro”, uma linha bem mais extensa, com aproximadamente 5 km de comprimento e por este motivo a passagem era mais cara, contudo, o passageiro que iria desembarcar do bonde antes do poester pagaria apenas o valor respectivo a esta localidade, quem passasse daquele ponto então pagaria a passagem integral, até o matadouro.

Figura 27 – Mapa da linha “Poester”.



Fonte: Imagem Google Maps (elaboração do autor)

Sobre o “Poester” o senhor Gautério explicou ainda que:

[...] o “Poester” é uma linha intermediária, entendeu? Porque quem morava naquela redondeza pegava o bonde “Matadouro” porque sabia que aquele bonde que ia até o matadouro passava pelo poester. O pessoal que morava aqui todo mundo sabia as linha, era o único transporte que tinha, então eles facilitavam, hoje não facilitam? Os ônibus vão para o mesmo lado, mas um passa por aqui outro por ali.

Já o percurso completo, a linha “Matadouro” era uma grande linha reta que atravessava a cidade, o bonde partia da Estação Central e passava pela Praça da Caridade na frente da Santa Casa do Rio Grande, praça esta que em determinada ocasião foi partida ao meio para facilitar o trânsito dos bondes, sobre este fato o senhor Gautério contou que:

Em linha reta. Saía pela Marechal, da central, a esquerda, ia pela Marechal quando chegava na esquina da Praça da Caridade fazia o contorno na praça, a praça não estava cortada ainda, no início dos bondes, ele tinha que fazer a volta. Isto foi mil... Eu ia ver, eles fazendo a obra ali. [...] Era uma curva perfeita. [...] E depois, então, eles cortaram a praça em diagonal. [...] Justamente, pro bonde não fazer aquela curvinha ali, eu sei que eu ia... eu tinha um cachorro eu pegava o cachorro na coleira e levava lá pra ver a obra.

A figura 28 ilustra o percurso completo feito pelo bonde da linha “Matadouro”.

Figura 28 – Mapa da linha “Matadouro”.



Fonte: Imagem Google Maps (elaboração do autor)

Depois de passar pela Praça da Caridade ele entrava na Rua Aquidaban, Avenida Portugal, depois a Rua Henrique Pancada por onde seguia até o matadouro, local onde hoje existe o Colégio Cipriano, este era o fim da linha, depois a linha foi estendida pela Rua Jockey Clube até chegar ao próprio Jockey, local onde hoje existe o Shopping Praça Rio Grande.

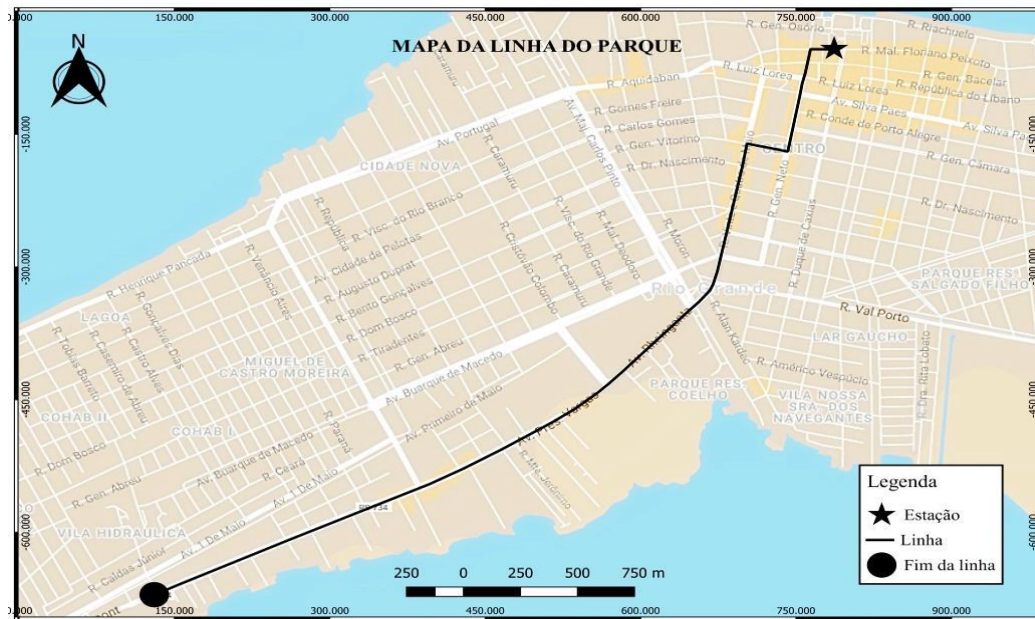
4.4.3 Linha do Parque

O nome “Parque” refere-se ao antigo Parque Princesa Isabel, sendo este o ponto final desta linha, no primeiro capítulo vimos que este parque foi projetado com o nome de Parque Recreio ainda na época dos bondes movidos por animais, o local hoje leva o nome de Parque do Trabalhador, localiza-se em frente ao pórtico de entrada da cidade. Segundo o senhor Gautério o parque era um ótimo espaço de lazer e bastante frequentado aos domingos, dias em que eram colocados bondes extras nesta linha para atender a demanda.

[...] o Parque Princesa Isabel, hoje é o Parque do Trabalhador, era o Parque Princesa Isabel. Ali tinha lazer aos domingos, no parque tinha um portão bonito e tal, tinha um chalé grande que ali faziam festas ou bar, se ia ali pra tomar refrigerante e tinham os brinquedos pras crianças, era grande o parque e tinha uma ponte bem grande que parava o hidroavião. [...] Era um trapiche comprido, aí o avião parava ali (*risos*). E aos domingos a pessoa ia, ia pra lá, levava as crianças, tinha brinquedos para as crianças, na páscoa escondiam os ovos aqui e ali e botavam as crianças pra procurar, saíam as crianças tudo a procurar o ovinho (*risos*), e tinha este trapiche. (GAUTÉRIO, 2016)

Esta linha passava também pela Estação do Hidroavião que ficava ao lado do parque e também era a linha responsável pela demanda das fábricas Rheingantz e Ítalo-brasileira, o senhor Gautério lembra que nos horários de pico, momento de saída dos operários da Rheingantz os bondes já se encontravam parados em frente à fábrica aguardando-os.

Figura 29 – Mapa da linha “Parque Princesa Isabel”.



Fonte: Imagem Google Maps (elaboração do autor)

Conforme figura 29, o bonde da linha do “Parque” partia da Estação Central para o lado esquerdo e logo dobrava na Rua General Neto, seguia até a Rua General Victorino onde dobrava mais uma vez, neste momento o bonde passava na frente do prédio da Beneficência Portuguesa e então acessava a Rua Vinte e Quatro de Maio e depois a Avenida Rheingantz por onde seguia passando pela fábrica de tecidos e cemitério, após um percurso de aproximadamente 3 km por onde hoje é a Avenida Presidente Vargas o bonde chegava ao parque, ele parava um pouco antes do pórtico, no local existia uma pequena estação como pode ser visto na figura 30, fotografia tirada a partir do pórtico.

Figura 30 – Ponto final da linha do Parque



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

Já a figura 31 mostra o bonde da mesma linha do Parque transitando na Avenida Rheingantz próximo a Rua Vinte e Quatro de Maio, é possível identificamos a Fábrica Rheingantz ao fundo, a imagem é excelente para ilustrar como eram as linhas de bonde nas ruas de areia.

Naquela área ali era areia, tinham umas pedras assim e tinha os dormentos onde ficavam os trilhos, igual os trilhos do trem, aquilo só calçado ali, botam pedra e botam os dormentos né, aí vem os trilhos. Na Rheingantz, ali na Buarque de Macedo, ali já era só areia. (JURACI, 2018)

Figura 31 – Bonde transitando na Avenida Rheingantz.

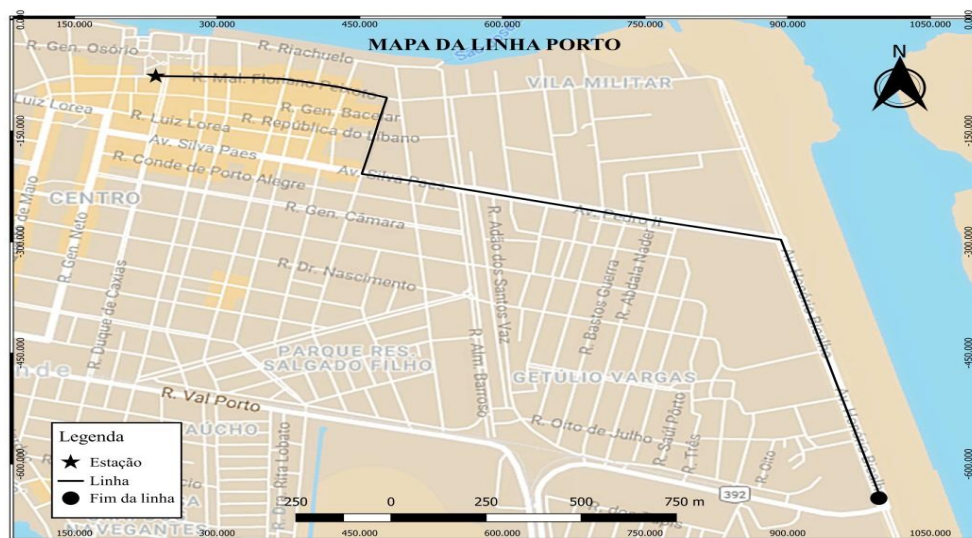


Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

4.4.4 Linhas Porto e Macega

Segundo o senhor Gautério, existiam as linhas “Porto” e “Porto-Macega”, apesar das duas irem até o Porto Novo, elas faziam percursos diferentes. A linha “Porto” tinha como ponto final o Frigorífico Swift, localizado na extremidade sul da Rua Honório Bicalho já o bonde da linha “Porto-Macega” era um pouco diferente, este podia também ir até o Swift porém isto acontecia apenas em horários de pico, em horários normais este bonde ia somente até o Clube Regatas, neste caso o letreiro do bonde podia estar descrito apenas como “Macega”.

Figura 32 – Mapa da linha “Porto”.



Fonte: Imagem Google Maps (elaboração do autor)

Os bondes que faziam a linha “Porto” mostrada na figura 32 saíam da estação pela Rua Marechal Floriano em linha reta até a Rua Francisco Marques, onde viravam à direita e andavam três quadras para acessar a antiga Rua Uruguaiana hoje Avenida Silva Paes e seguir em direção ao porto, nesta rua o bonde ia em linha reta entrando na Avenida Dom Pedro II e percorrendo toda sua extensão até a Avenida Honório Bicalho onde dobrava à direita para chegar até o ponto final no Frigorífico Swift. A figura 33 mostra o bonde percorrendo a Avenida Honório Bicalho, podemos identificar o frigorífico ao fundo e também a vegetação de macega característica desta área da cidade.

Figura 33 – Bonde transitando na Avenida Honório Bicalho.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

Já o bonde “Porto-Macega” fazia um percurso diferente do “Porto”, ao invés de sair pela Rua Marechal Floriano ele ia pela Rua do Riachuelo até a General Barroso, contornava a Estação Marítima e dobrava na Rua Marechal Andréia por onde seguia até o Clube Regatas, caso o bonde fosse “Macega” dali ele retornaria para o centro, no caso de “Porto-Macega” ele iria pela Honório Bicalho até o Swift, segundo o senhor Gautério este bonde podia ainda fazer um caminho alternativo indo pela Honório Bicalho somente até a Avenida Dom Pedro II e dobrando a direita para retornar ao centro da cidade.

[...] era “Macega”. “Porto-Macega”. Saia da Estação Central pela Marechal, seguia a Marechal Floriano depois Marechal Andréia como é hoje ainda, Marechal Andréia ia até o Regatas, esta era a “Macega”. Macega porque havia macegas de um lado e de outro. [...] Ou podia mudar também, ele podia ir até lá e pegar pro porto também, pela... saía dali do regatas, ia até o porto, até a Swift, se não fosse até a Swift dobrava na Silva Paes, a antiga Uruguaiana.

Em horários de pico o bonde sempre ia até o frigorífico, também nestes horários andavam de três a quatro bondes conectados entre si para dar conta do grande número de operários, a figura 34 demonstra como era o percurso do bonde “Porto-Macega” até o Swift.

Figura 35 – Mapa da linha “Esporte”.



Fonte: Imagem Google Maps (elaboração do autor)

Neste primeiro trajeto percebemos o traçado do bonde em linha reta pela Rua Marechal Floriano, Aquidaban, entrando na “Linha Nova” na Rua Marechal Deodoro e indo até a Buarque de Macedo onde o bonde dobra e segue até um pouco antes da Rua Domingos de Almeida.

Ja a figura 31, mostra o percurso alternativo desta linha, sendo este um trajeto bem semelhante ao do “Parque” com a diferença que o bonde dobra na Avenida Buarque de Macedo seguindo até o Esporte.

Figura 36 – Mapa da linha “Esporte” (2).



Fonte: Imagem Google Maps (elaboração do autor)

4.4.6 Linhas especiais e vagonetas

Existiam ainda bondes especiais que levavam a população quando surgia algum evento especial na cidade, o senhor Gautério citou como exemplo os funerais, nessas ocasiões eram disponibilizadas linhas especiais de bondes.

[...] nos bondes especiais dizia “Especial” em cima, era pros enterros, ou outra coisa qualquer, qualquer evento. Mas era quase só pros enterros, porque todos os enterros tinha condução pra levar as pessoas, então ficava mais perto, o bonde parava mais perto de onde estava o enterro. Por exemplo, antigamente o defunto era velado em casa, era sempre em casa, depois então que vieram as capelas nos hospitais, aí faziam velório nas capelas, depois de muitos anos, depois fizeram as capelas ali atrás do cemitério como é hoje ainda, quer dizer que é uma evolução. [...] a condução pra levar as pessoas que iam nos enterros era o bonde, então o bonde passava pela Silva Paes, a Uruguaiana, e tinha um velório na General Bacelar, o enterro saía da casa fúnebre até a Uruguaiana pra pegar o bonde, aí seguia para o cemitério. O defunto ia no carro, naquele tempo havia os coches, o carro fúnebre chamava-se coche, então tinha os coches brancos que era pra solteiras, e tinha os pretos que era pros adultos, aqueles carros bonitos, aqueles coches bonitos, todos enfeitados [...] quando era gente que podia pagar, os coches eram todos enfeitados. (GAUTÉRIO, 2016)

Existiam também as vagonetas que faziam o transporte do carvão mineral para a Usina Elétrica, o carvão descarregado no Porto Novo era colocado em vagonetas que faziam esse transporte até a usina localizada na Rua General Osório onde hoje existe a sede da Companhia Estadual de Energia Elétrica – CEEE, as vagonetas deixavam o porto na Honório Bicalho pela Rua Marechal Andréia, depois seguiam pela Riachuelo contornando o prédio da Alfândega para acessar a Rua General Osório e seguir até a usina na esquina da Rua Vinte e Quatro de Maio.

Figura 37 – Bonde linha “Especial”.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

4.5 Os bondes pós 1950

Depois de apresentadas as linhas mais antigas é importante falarmos um pouco sobre as mudanças que ocorreram no final da década de 1940 e início da década de 1950, ocasião em que a Estação Central na Rua Marechal Floriano foi fechada e os trilhos nesta rua retirados, uma nova estação foi construída na Rua Luiz Lorea e ganhou o nome de Abrigolândia como é conhecida até os dias de hoje, atualmente o local serve como terminal de ônibus. Pós 1950 os bondes deixaram de transitar por algumas ruas importantes da cidade, como é o caso da Marechal Floriano e da Riachuelo, além disso outras mudanças se sucederam. Este momento do capítulo será baseado nos relatos da senhora Juraci que contou suas lembranças com os bondes na época em questão. A figura 38 mostra a cidade do Rio Grande na década de 1950, o novo aspecto da Rua Marechal Floriano já asfaltada e sem os trilhos.

Figura 38 – Rua Marechal Floriano, década de 1950.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

A senhora Juraci, contou que viveu sua infância e adolescência nas proximidades do Frigorífico Swift na localidade do Porto, nas palavras dela:

[...] morava pertinho da Swift, e dali saia um bonde. [...] Lembro do pessoal trabalhador todo no bonde, ônibus era muito pouco, o bonde é que era o principal, eram uns quantos vagões, dois, três vagões assim. [...] tinha os bondes abertos e levavam... cheinho, cheinho, carregadinho! O pessoal soltava ali da Swift e do Porto, aquela gente de macacão e tudo assim, todo mundo no bonde. Então eu lembro assim, da minha infância que eu assistia isso aí dos bondes, digamos que era 1952.

Além de assistir a movimentação dos trabalhadores da Swift nos bondes do “Porto” era este bonde que ela utilizava frequentemente para se deslocar até o centro da cidade, mais

precisamente até “[...] a Abrigolândia, e da Abrigolândia tinha gente que morava no Prado, pegava depois, na Abrigolândia, outras linhas: pegavam o “Prado”, pegavam o que ia pela Rheingantz até o pórtico” (JURACI, 2018). Durante a entrevista foram bastante perceptíveis as diferenças entre as informações dadas pelo senhor Gautério e pela senhora Juraci no que diz respeito as linhas existentes na cidade, isto se deve ao fato dos bondes terem deixado de passar na Rua Marechal Floriano, que até então era um das principais vias, a seguir faremos algumas reflexões sobre essas diferenças.

Por exemplo, a linha do “Porto” utilizada pela senhora Juraci, depois das mudanças o bonde acessava o porto direto pela Avenida Silva Paes em linha reta, da Praça Tamandaré à Avenida Honório Bicalho.

A senhora Juraci, que não tem lembranças da época em que os bondes circulavam na Rua Marechal Floriano, contou também sobre a linha “Prado” que utilizou regularmente na época que fez um curso de corte-costura, o trajeto desta linha contado por ela se assemelha muito ao da linha “Matadouro” descrito anteriormente, o nome da linha foi mudado para “Prado”, quanto ao percurso a única diferença é exatamente no centro da cidade, invés do bonde sair da Marechal Floriano, agora ele saía da Luiz Lorea, acessava a Aquidaban e a partir dali o percurso era o mesmo que antigamente, tendo como fim da linha o Jockey Clube.

Quanto a linha do “Parque” o trajeto é praticamente o mesmo mostrado na figura 24, ao comparar as informações das duas entrevistas percebeu-se que a única mudança diz respeito também somente a estação, ao invés do bonde seguir pela Rua General Neto até a Marechal Floriano ele parava na Luiz Lorea. Durante a entrevista a senhora Juraci relatou seu envolvimento em um acidente onde dois bondes da linha do “Parque” se chocaram de frente, o fato ocorreu defronte à fábrica Rheingantz logo na esquina do cemitério, este episódio curioso foi narrado por ela da seguinte maneira:

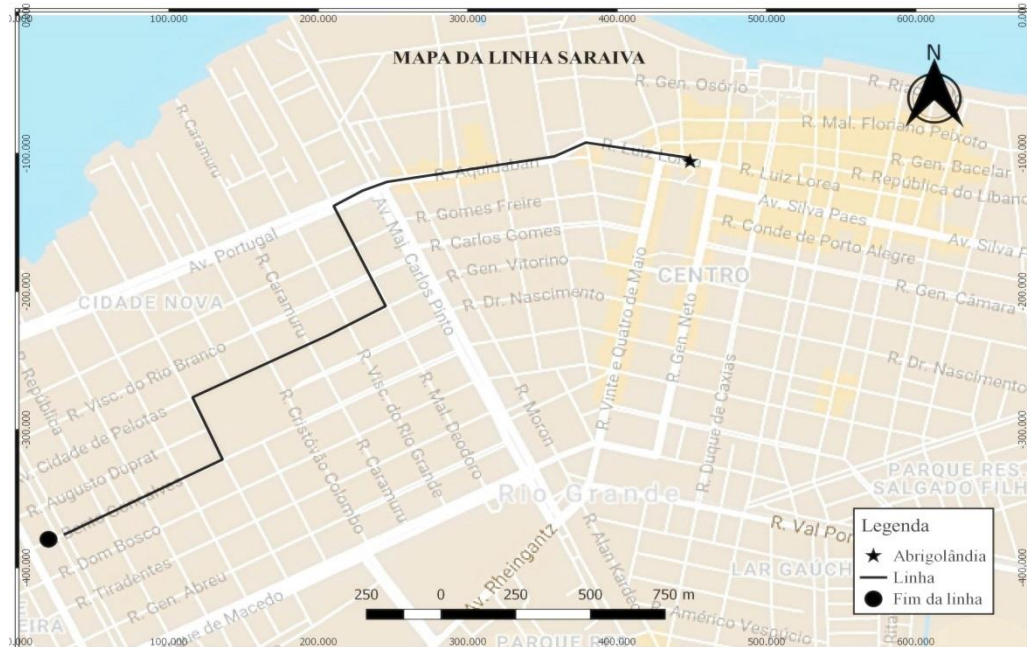
Foi ali na esquina da Rheingantz, a gente vinha pela Dois de Novembro e o outro bonde vinha pela Rheingantz e os dois se bateram. [...] Bem na esquina do cemitério, bem ali onde hoje tem aqueles jardins. Passando a fábrica era onde meu pai morava. [...] quando um veio o outro não deu sinal, não sei o que houve que os dois se bateram, faltou comunicação, eles até tinham uns telefones, tinha um sino também que batia. Eu tenho uma cicatriz aqui no joelho, bá chegamos lá no papai sangrando, a boca bateu e cortou, o corte no joelho, aqueles bancos tudo de madeira, cheio de ferros né, não teve ninguém assim, muito pisado, até era em um domingo de manhã e vinha bem pouquinho gente no bonde, a gente chegou a se preparar pro impacto, isso foi em 1953, eu tinha cinco anos, era verão. [...] um “Parque” ia, esse que eu estava e outro “Parque” vinha, eu peguei lá na Swift e vinha pra cá, pro Parque.

Uma linha até então inédita, que foi criada depois das mudanças em 1950 foi a linha “Saraiva”, segundo a senhora Juraci esta era uma linha “forte”, muito utilizada pela população e que atendia o bairro Cidade Nova.

Pois é, quando eu tinha doze anos já tinha essa linha forte do “Saraiva”, é que não guardo muito as datas, eu me baseio pela minha idade, o “Saraiva” ele vinha, eu acho que pela Avenida Pelotas, não, eu acho que ele vinha pela Portugal, entrava na linha nova e saia pra Avenida Pelotas, e ele passava na rua de trás aqui da praçinha Saraiva, que é... a Teixeira Júnior e saia na Bento Gonçalves, isso mesmo, na Bento Gonçalves! Não sei te dizer até que ponto ele ia lá no fundo da Bento Gonçalves, acho que ele ia até a Domingos de Almeida., por causa que eu tinha parentes ali, eu só ia até ali na Bento Gonçalves.

Portanto esta linha mais atual fazia o seguinte percurso: partindo da Abrigolândia sentido Aquidaban, depois “Linha Nova” e então, segundo a entrevistada, neste momento o bonde virava na Avenida Pelotas e seguia até a Praça Conselheiro Saraiva contornando-a pela Rua Conselheiro Teixeira Júnior e dobrando a direita na Rua Bento Gonçalves por onde seguia possivelmente até as proximidades da Rua Domingos de Almeida. A figura 39 ilustra como era o trajeto do bonde da linha “Saraiva” criada para atender o bairro Cidade Nova.

Figura 39 – Mapa da linha “Saraiva”.



Fonte: Imagem Google Maps (elaboração do autor)

4.6 O fim dos bondes

O fim dos bondes foi um fenômeno mundial, à medida que os ônibus foram ganhando espaço nas cidades os bondes foram sendo deixados de lado, em Rio Grande ocorreu o mesmo, por trás deste processo está o barateamento do petróleo e a escolha mundial pela

utilização de combustíveis derivados desta fonte para abastecer os meios de transporte, os bondes elétricos apresentavam limitações quando comparados aos ônibus, estes bem mais versáteis, os bondes andavam somente na existência de trilhos e precisavam de grande e cara estrutura que possibilitava o bom funcionamento do sistema como um todo, isto, junto com a massificação dos automóveis fez com que os bondes fossem aos poucos se tornando obsoletos.

Existia por parte da população da cidade um sentimento de carinho pelos bondes, este meio de transporte que se fez presente na vida de toda uma geração estava aos poucos sendo deixado de lado, a falta de manutenção foi causando seu sucateamento e por consequência o número de acidentes envolvendo os bondes aumentou bastante durante os últimos anos que circularam em Rio Grande.

Os bondes já estavam obsoletos né, há quantos anos eles vinham rodando, outro acidente foi ali na Luiz Lorea, passava o bonde ali, e também saiu dos trilhos, foi contra a casa, por isso que acabaram, com esses acidentes [...]
[...] Eles foram terminando aos poucos, foram terminando aos poucos porque não tinham mais condições. Então foram terminando aqui, terminando ali, até que ficaram poucas linhas, não havia condições mais. (GAUTÉRIO, 2016)

O que aconteceu com os bondes e toda a estrutura que fez parte da paisagem da cidade por 83 anos? A maior parte dos trilhos não chegou a ser retirado, pois não valia a pena financeiramente, era mais barato simplesmente colocar o asfalto por cima, sobre os trilhos a senhora Juraci contou que:

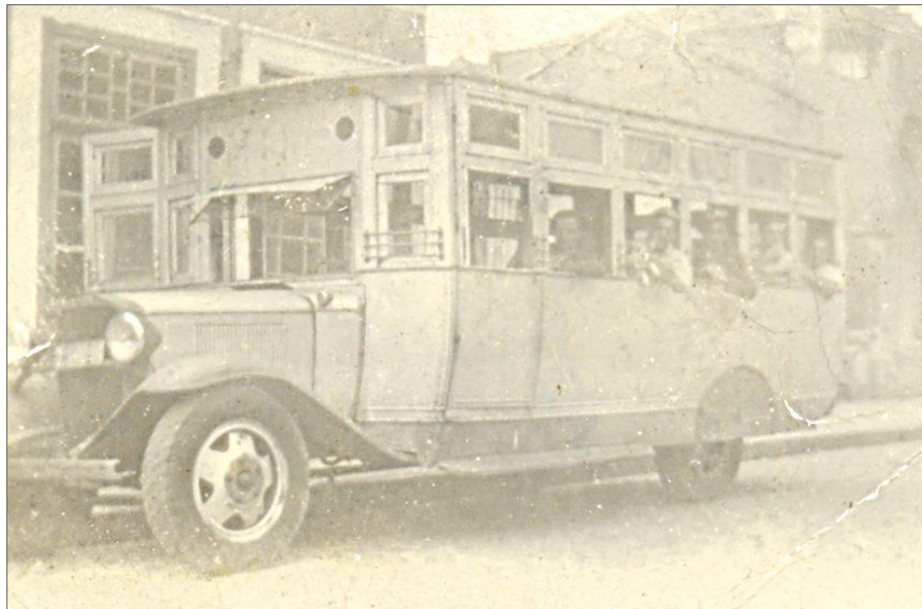
[...] a maioria está sepultado, naquela rua do Quartel, ali perto do canaleta, aquilo ali foram botando asfalto em cima e os trilhos estão sepultados, nunca tiraram. Olha, e até a poucos anos aqui na Vinte e Quatro, ali perto da pracinha do quartel ainda tinham trilhos, te garanto que é só cavar que está sepultado ali. [...] diziam que não valia a pena estar cavando para tirar aquilo.

A garagem na Rua Vice Almirante Abreu foi fechada e depois de alguns anos o prédio foi reformado e foi ativada uma rodoviária para ônibus intermunicipais. O prédio no terreno ao lado, onde funcionava a oficina foi abandonado, contou a senhora Juraci que o espaço “foi ficando igual o centro de eventos [...] isso era forte, essa oficina das máquinas, ai foi terminando, terminando, terminou tudo aqui em Rio Grande. Sucateou.” O mesmo aconteceu com os bondes, a entrevistada contou também que lembra de ouvir: “*os bondes estão ficando sucateados, vão terminar os bondes*”.

Os ônibus eram o futuro, eles podiam circular por qualquer rua sem a necessidade de trilhos, os modelos que existiam na cidade do Rio Grande eram conhecidos como *tatuzinhos*, “uns ô nibuzinho velho, precário, aqueles tatuzinho, eles demoravam a vir [...] aqueles

tatuzinho, bicudinho, aquilo vinha assim *tum, tum, tum, tum...* tinha um cheiro forte do óleo diesel” (JURACI, 2018). A figura 40 mostra o referido ônibus.

Figura 40 – Ônibus em Rio Grande, década de 1970.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

Sobre o sentimento da população a respeito do sucateamento e posterior desaparecimento dos bondes, temos que:

A gente tinha um carinho, vamos dizer assim, acho que a palavra certa é essa, a gente tinha um carinho por aquele meio de transporte. Era um meio de transporte saudável né, não tinha poluição como os ônibus que transmitem poluição, nem barulho, e naquela época as pessoas eram mais... como posso dizer... mais sociais, todo mundo conversava, todo mundo se dava, tinha uma interação, aí as pessoas foram ficando mais distanciadas, um mundo novo, muita correria. (JURACI, 2018)

As palavras da senhora Juraci expressam claramente o que aconteceu, a aceleração do tempo no mundo capitalista, essa “correria” que ela se referiu realmente era a chegada de um novo tempo, grandes mudanças aconteceram e a substituição do bonde pelo ônibus foi uma delas, lembrando que os ônibus já faziam parte do cenário juntamente com os bondes desde o começo do século XIX, entretanto, foi em 1967 que os bondes deixaram de circular na cidade do Rio Grande.

O que a gente sentia é que, quando disseram que ia terminar os bondes é que a gente tinha um sentimento de: “*por que que ia terminar os bondes?*” porque a gente gostava. Era divertido, como uma atração, todo mundo gostava dos bondes. Já os ônibus sempre foram precários. Quando começaram a dizer: “*ahh, vão terminar com os bondes*”, “*a prefeitura vai terminar com os bondes*” as pessoas tinham um sentimento de pesar. [...] As pessoas gostavam daquela maneira de transporte né, era

bom, era divertido, todo mundo se falava, davam risada e tudo. Tempos de carnaval era uma festa no bonde. (JURACI, 2018)

Para ilustrar o final da história dos bondes na cidade do Rio Grande a figura 41 mostra um bonde sucateado.

Figura 41 – Bonde “Saraiva” sucateado.



Fonte: Museu da Cidade do Rio Grande

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Produzir este trabalho foi de grande importância para ampliar meus conhecimentos, as reflexões a respeito da gênese do bonde e sobre como este meio de transporte colaborou para a formação da cultura da cidade do Rio Grande é muito relevante para o entendimento do ambiente urbano que temos atualmente. Este estudo sobre os bondes se reflete não só para a área acadêmica da geografia cultural, mas também para instituições que tem como missão à preservação e a exposição da história como os museus, esta pesquisa oferece um conhecimento aprofundado sobre o tema e disponibiliza grande quantidade e qualidade de informações, que podem chegar para a sociedade seja por consulta direta a este material ou ainda por intermédio dos museus.

O trabalho auxiliará no entendimento a respeito das mudanças culturais no âmbito da cidade do Rio Grande podendo se estender para outras cidades que tiveram bondes, além disto, este estudo visa acrescentar novos conhecimentos e informações para que possamos entender melhor os fatores socioeconômicos que contribuíram para a expansão da malha urbana e do crescimento vertical da cidade.

O objetivo de levantar dados, analisa-los e propor reflexões sobre a gênese do bonde em Rio Grande, mostrou que a implantação em Rio Grande de um sistema de transporte por bondes muito se deve, mesmo que indiretamente, a sua característica portuária, o porto sempre foi o que alavancou a cidade colocando-a entre as mais importantes do Brasil, a começar pelas primeiras atividades no comércio de importação e exportação, depois servindo como atrativo para a instalação de um parque industrial o que causou um aumento do contingente populacional e impactou direta e indiretamente a economia local.

Consideramos que o trabalho atendeu o propósito inicial de documentar o processo de instalação do sistema de transporte por bondes, partindo das primeiras concessões ainda na década de 1870 que acabaram não vingando, até a criação da Companhia Carris com uma diretoria formada por pessoas influentes da cidade que em 1984 conseguiu executar um ousado projeto colocando a cidade do Rio Grande no seletivo grupo das cidades brasileiras com um sistema de transporte público por bondes, na época ainda movido por tração animal. A análise das notícias publicadas no jornal “O Constitucional”, assim como as informações contidas nos documentos oficiais da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, no relatório do primeiro ano de funcionamento da Companhia Carris e nos estudos acadêmicos, isto, juntamente com as fotografias obtidas junto ao Museu da Cidade do Rio Grande proporcionaram as condições ideais para que o objetivo de esclarecer como se desencadeou o

processo de implantação e a posterior evolução do sistema de bondes na cidade do Rio Grande pudesse, ao término da pesquisa, ser considerado como atendido.

O trabalho se dispunha ainda a explicar de que formas os bondes colaboraram com o desenvolvimento do espaço urbano, verificou-se que os bondes contribuíram fortemente para tal, acelerando a circulação de pessoas e mercadorias dentro da cidade e também na sua periferia, um bom exemplo são as primeiras linhas, a que fazia a ligação entre o parque industrial e o porto velho, ou ainda aquelas linhas que seguiam até localidades mais afastadas do centro como a área da Hidráulica, o Parque Recreio e o Matadouro Novo no final da Rua Henrique Pancada, localidades até então muito pouco habitadas e com grande presença de combros de areia, isto confirma a hipótese de que o bonde trabalhou não só como um agente da expansão urbana para oeste, mas também como integrador da sociedade riograndina, e ainda, nesta mesma linha de pensamento, constatou-se um aumento da área de influência da cidade sobre a sua periferia.

A descrição do funcionamento dos bondes, assim como das suas linhas com o auxílio ilustrativo dos seus respectivos mapas colabora para o entendimento não só do funcionamento deste sistema de transporte como um todo, mas também para criar uma reflexão sobre o desenvolvimento das áreas que eram atendidas pelo sistema de bondes.

Esclarecer como se dava a relação da população com o bonde aconteceu naturalmente no decorrer do trabalho, constatamos que no momento da implantação dos bondes a sensação geral era de estar adentrando uma nova era, com Nascimento (1996) vimos que as principais cidades brasileiras do século XIX passavam por melhoramentos em infraestrutura e que existia por parte das pessoas que testemunhavam este desenvolvimento um grande desejo de viver intensamente essas mudanças, o progresso era venerado por todos e naquele momento os bondes também significavam este progresso. Se no final do século XIX identificamos uma expectativa eufórica causada pelo progresso, durante as entrevistas podemos perceber que aqueles que viveram o início e meados do século XX guardam um sentimento de “*carinho*”, palavra escolhida pela senhora Juraci para explicar o que as pessoas sentiam pelo bonde, e para contar o que sentiu quando se deparou com o momento que os bondes deixariam de existir na cidade do Rio Grande ela escolheu a expressão: “*sentimento de pesar*”. Consideramos que a relação da população com os bondes foi verdadeiramente positiva, agradável, proveitosa e memorável.

Atualmente acontece em alguns países um fenômeno de retorno do bonde, desta vez como alternativa ao transporte movido por combustíveis fósseis e ao trânsito das grandes cidades, na Europa circulam bondes movidos à eletricidade super modernos e silenciosos,

levando passageiros diariamente de um lugar para outro dentro das cidades. No Brasil também existe um caso de retorno do bonde, em 2018 a cidade do Rio de Janeiro reinaugurou a antiga linha de bondes de Santa Teresa inativa desde 1966, porém este tem propósito diferente do bonde europeu, trata-se de um resgate histórico com fins turísticos.

Para finalizar, saliento que o conteúdo deste trabalho também tem como objetivo contribuir para que novos estudos relacionados com o tema possam ser desenvolvidos. É possível, por exemplo, confrontar os resultados desta pesquisa com trabalhos semelhantes de outras cidades. É possível ainda utilizar este trabalho para fazer reflexões sobre o atual sistema de transporte público brasileiro.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, F. N.; TORRES, L. H.: *A Cidade do Rio Grande: uma abordagem histórico-historiográfica*. Rio Grande: FURG, 1997. p.50.
- BERTRAND, G.: *Paisagem e geografia física global - esboço metodológico*. RA'E GA, n.8, 2004. p.141-152.
- BITTENCOURT, É.: *Da rua ao teatro. Os prazeres de uma cidade*. Rio Grande: FURG, 2001.
- CASTRO, M. B.: *O Bonde na cidade – transportes públicos e desenvolvimento urbano*. São Paulo: Annablume, 2007.
- CESAR, W.: *A Cidade do Rio Grande: Do Big Bang a 2015*. 1.ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 2016. p. 104.
- CHAVES, M. H.: *A Viagem de Trem entre a Cidade do Rio Grande e o Balneário da Praia do Cassino na década de 1950 – RS*. Rio Grande: FURG. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso - Geografia Licenciatura.
- CHERMONT, A. C.; RACHE, P. D.: *Planta Geral da cidade do Rio Grande*. 1904.
- CLAVAL, P.: *A geografia cultural*. 2.ed. Florianópolis: Editora da UFSC, 2001. 453p.
- COMPANHIA CARRIS URBANOS DO RIO GRANDE. *Relatório do gerente da Companhia Carris Urbanos do Rio Grande*. 1885. n° 301. Acervo da Bibliotheca Rio-grandense, Rio Grande-RS.
- COPSTEIN, R.: *O trabalho estrangeiro no município do Rio Grande*. In: Boletim Gaúcho de Geografia – Porto Alegre, n. 4. p.1/43, 1975.
- FERREIRA, M. L. M.: *Os Fios da Memória: Fábrica Rheingantz Entre Passado, Presente e Patrimônio*. *Horiz. antropol.* [online]. v.19, n.39, p.69-98. 2013.
- GEERTZ, C.: *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1989.
- LARAIA, R. B.: *Cultura: um conceito antropológico*. 14.ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor Ltda, 2001. 120p.
- LUZ, T. F.: *Espaços Públicos no Cenário Urbano Rio-grandino: Um Estudo de Caso do Papel Social das Praças na Cidade do Rio Grande*. Rio Grande, 2011. 157p. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Geografia - Universidade Federal do Rio Grande.
- MARTINS, S. F.: *O papel da cidade do Rio Grande (RS) na economia rio-grandense durante a industrialização dispersa (1873-1930)*. In: Primeiras Jornadas de Economia Regional Comparada, 2005, Porto Alegre. Segundas Jornadas de História Regional Comparada e Primeiras Jornadas de Economia Regional Comparada. Porto Alegre: FF, 2005.

MICHELON, F. F.: A Cidade Como Cenário do Moderno: Representações do Progresso nas Ruas de Pelotas (1913-1930). *Biblos - Revista do Instituto de Ciências Humanas e da Informação*. v.16. p.125-143. 2004.

NASCIMENTO, M. R.: *Sobre os trilhos do bonde, os caminhos de uma cidade brasileira*. Porto Alegre: PUCRS. 1996. Dissertação de Mestrado.

O CONSTITUCIONAL. Folha Política e Noticiosa. Porto Alegre, 1872. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=213519&PagFis=1077&Pesq=>>. Acesso em: abril de 2017.

ORTIGARA, A. M.: A Vida Cotidiana na Belle Époque do Rio Grande-RS. *NOVOS RUMOS SOCIOLOGICOS – NORUS*. v.4, n.6. p. 86- 114. 2016.

PEDROSO, T. D.; FERREIRA, F. N.: *Na hora do bonde: A implantação do transporte urbano na Rio Grande do século XIX*. In *Aedos*. v.4, n.10, p.110-129. 2012.

PEDROSO, T. D.: *Cidade Nova: Narrativas do cotidiano no subúrbio operário 1950*. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) Programa de Pós- Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Pelotas, 2012.

PIMENTEL, F.: *Aspectos gerais do município do Rio Grande*. Rio de Janeiro: IBGE, 1944.

PIRES, H. F.: Imagens e História na Internet: Os Bondes, Patrimônio Brasileiro. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL – GLOBALIZACIÓN, INNOVACIÓN Y CONTRUCCION DE REDES TÉCNICAS URBANAS EM AMÉRICA Y EUROPA, 1890-1930. Barcelona. 2012.

RAMOS, S. M.: A importância dos Molhes da Barra do Rio Grande no contexto da economia do Rio Grande do Sul. (Trabalho de conclusão de curso de Pós-Graduação, Rio Grande do Sul: sociedade, política & cultura) FURG, Rio Grande, 2001. In: ALVES, F. N. (Org). *Cidade do Rio Grande: ensaios históricos*. Rio Grande: Editora da Furg, 2002. p.47-80.

RECENSEAMENTO DA POPULAÇÃO DO IMPÉRIO DO BRASIL. 1872. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/Recenseamento_do_Brazil_1872/Imperio%20do%20Brazil%201872.pdf.> Acesso em: 12/11/2018.

RELATÓRIO DOS PRESIDENTES DAS PROVÍNCIAS BRASILEIRAS: Império (RS) 1873. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=252263&pasta=ano%20187&pesq=>>. Acesso em: abril de 2017.

SANTOS, J. L.: *O que é cultura*. 5.ed. São Paulo: Brasiliense, 1986. 89p.

SANTOS, M.: *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 4.ed. 2006. p.259.

SANTOS, T. J. V.: O Grito da Ipiranga na cidade do Rio Grande: um histórico da Refinaria de Petróleo Ipiranga. (Trabalho de conclusão de curso de Pós-Graduação, Rio Grande do Sul:

sociedade, política & cultura) FURG, Rio Grande, 2001. *In: ALVES, F. N. (Org). Indústria e Comércio do Rio Grande: estudos históricos.* Rio Grande: Editora da Furg, 2001. p.97-130.

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

APÊNDICE 1 – ENTREVISTAS

Aqui serão apresentadas as transcrições das entrevistas na íntegra. A técnica utilizada foi a de entrevista semiestruturada, onde as entrevistas tinham algumas perguntas pré-estabelecidas como uma ferramenta manter a mesma sempre dentro do tema principal, na verdade foram conversas informais sobre as lembranças dos entrevistados, que ficaram a vontade para expor qualquer coisa que lembrassem sobre os bondes.

Os entrevistados foram buscar lembranças guardadas no fundo da memória e é isto que este capítulo pretende revelar. Foi perceptível durante as conversas um sentimento de bem-estar por parte dos participantes por estarem colaborando com um trabalho que tem como objetivo o registro da história da cidade do Rio Grande.

No total foram realizadas três entrevistas sendo duas delas com a mesma pessoa, o senhor José Gautério, que é personagem chave para a realização deste trabalho, este senhor trabalhou durante muito tempo na empresa de bondes, demonstrava uma grande vontade de contar tudo que guardava na memória a respeito do assunto, ele tinha tanto a contar que uma entrevista não foi suficiente, aproximadamente cinco meses depois do nosso primeiro encontro o senhor Gautério me chamou novamente no seu apartamento, pois havia se esquecido de contar sobre uma linha de bonde e a conversa se estendeu novamente por algumas horas, com certeza os bondes tinham um lugar especial nas suas lembranças, o senhor Gautério infelizmente faleceu em 2017. Esta pessoa tinha claramente uma grande preocupação com a preservação da história da cidade do Rio Grande, ele ajudava também a manter Biblioteca Rio-grandense, instituição pela qual expressava um grande carinho e preocupação quanto ao futuro. Outra entrevistada não menos importante é a senhora Juraci Leivas, que me contou muitas recordações dos tempos que pegava o bonde na Abriçolândia.

Uma entrevista complementa a outra, visto que os dois entrevistados contaram sobre épocas diferentes, pré e pós 1950, momento que ocorreram algumas mudanças no sistema de bondes da cidade.

A primeira letra do nome vai indicar quem esta falando, as entrevistas transcrevem rigorosamente o que foi falado apenas com pequenas adaptações para proporcionar uma leitura mais agradável.

ENTREVISTA 1 - Senhor José Gautério

No meu primeiro encontro com o senhor Gautério levei algumas fotografias dos bondes na cidade com o objetivo de facilitar a nossa conversa, por ser eu um entrevistador de primeira viagem você perceberá que a nossa segunda conversa, assim como a terceira entrevista com a senhora Juraci foram muito mais produtivas, digo, a quantidade e qualidade das informações obtidas foram superiores. A seguir a conversa primeira conversa com o senhor Gautério:

Rio Grande, 14 de julho de 2016.

C: Esta foto mostra inauguração dos novos uniformes dos funcionários da empresa de bondes.

G: Ah, o uniforme. Azul.

C: Era azul?

G: Azul.

C: Olha senhor Gautério, esta outra foto do bonde na Marechal, o que o senhor me diz?

G: É, ele esta vindo da Barroso, Marechal com Barroso tinha bonde! Esta aqui é a Marechal, onde hoje é a Caixa Econômica, é né? O bonde passava aqui, eu me lembro.

C: Quais eram as linhas que passavam na Riachuelo?

G: Na Riachuelo passava o Circular, Macega... Circular e Macega passava na Riachuelo.

G: Esta foto aqui deve ser na Honório Bicalho, no porto, o que é isto claro aqui?

C: É uma calçada com lugares para colocar árvores.

G: E no fundo o que é?

C: É mato.

G: Isto aqui pode ser macega, a macega era mato. Na Honório Bicalho tinha o antigo porto, dès do início até o fim tem porto, então é do lado de cá, da direita, naquele tempo não tinha nada ali, mas do lado de lá da Honório Bicalho é o porto, sempre, há muitos anos tinha o porto, do lado de cá é que não tinha nada, do lado de cá era macega naquele tempo, depois que a Marinha construiu, mas não tinha nada, era macega. Onde hoje é a Santa Tereza, tudo era macega, terreno baldio, foi aterrado né, tudo aquilo foi aterrado. Se esta aqui é a Honório Bicalho isto (a macega) ficava a direita de quem ia, esta foto tem mais de cem anos, a não ser que esta fotografia seja de antes de ser construído o porto, né?

O porto velho, a Rua Riachuelo é muito antiga, porque lá na biblioteca tem várias pinturas de Debret, de quando esteve aqui, então ele pintou a Rua Riachuelo, não tinha porto naquele

tempo, a água ia até a metade da rua, aquelas construções aquilo é antigo, os sobrados né? E tem um lá que esta na pintura do Debret, que esta abandonado, na pintura do Debret aparecem os sobrados que havia quase esquina Andrade Neves com Riachuelo, e na esquina da Riachuelo com Andrade Neves pintada pelo Debret foi comprada pelo Santos Souza, que construiu o atual prédio que esta lá sem nada, só tem a parede, então, este que esta lá abandonado substituiu aquele sobrado que consta na pintura de Debret, ai dá para reconhecer os outros sobrados pegados.

Casualmente, não é no Rio que tem uma exposição com várias pinturas de Debret? Sobre os lugares que ele andou pelo Brasil, deu esses dias na televisão e eu me lembrei, consideradas obras raríssimas, esta pintura que a biblioteca tem de Debret é raríssima e deve ser cuidada com muito cuidado porque é histórico. A biblioteca tem tanta coisa e não tem quem cuide, não tem dinheiro, não tem quem faça a limpeza, eu que estou pagando a limpeza da biblioteca, eu que estou dando dinheiro para comprar livros, para pagar luz, comprar lâmpadas, comprar papel, xerox, comprar lápis, tudo sou eu que estou dando. Devia ter “amigos da biblioteca” que pudessem contribuir, quer dizer que não se dá valor ao que nós temos de bom. A biblioteca tem aquela coleção da fauna e flora brasileira, que lá no Senado tem uma igual incompleta, que esta em um cofre, num cofre, fechado dentro de uma repartição que é cofre, então ela esta protegida por dois cofres. E a nossa esta protegida com o que?

C: Sem proteção nenhuma.

G: Aquilo estava numa prateleira, abandonada ali.

C: Voltando ao bonde, esta aqui (fotografia) é da Rheingantz, da uma olhada, o que o senhor me diz?

G: Rheingantz?

C: Sim, não aparece a fábrica mas aparece a avenida.

G: Sim, aqueles casarões eram todos da Rheingantz, porque a Rheingantz fez as casas dos chefes, que eram do lado de cá, e as do lado de lá eram para os operários.

C: Este era o bonde que ia para o Parque?

G: Ia para o Parque, passava o bonde na frente da Rheingantz. Mas que bom que tem fotografias dos bondes, porque não ficou nenhum bonde para Museu.

C: Pois é, é uma pena.

G: Desmancharam tudo.

C: Como era a linha na Rua Duque de Caxias?

G: Na Duque de Caxias o bonde era da Vitorino pra lá, o bonde passava na frente de onde hoje é a Câmara de Vereadores.

C: Então passava na Vitorino?

G: Passava na Vitorino. General Neto e Praça.

C: Qual linha era essa?

G: Podia ser a linha Circular. Circular... Que bom que tem fotografias dos bondes, esta confirmando o que eu estou dizendo.

C: Este bonde que o senhor falou na Rua Duque de Caxias, que era da Vitorino pra lá?

G: Até a Dr. Nascimento.

C: Era então uma quadrinha só e dobrava na Dr. Nascimento para um lado ou para o outro.

G: Só aquela quadra ali da General Neto e da Praça.

C: Este bonde aqui (fotografia) deve ser o que o senhor falou que a porta era automática, ao lado diz Prefeitura Municipal e DATC.

G: Este bonde quando abria a porta fazia um som que parecia um assobio, ele chamava, esse ai era assim, se diz “olha o bonde ta te chamando” quando abria. *(risos)*

C: Eram quantas portas?

G: Uma de cada lado.

C: O que o senhor sabe sobre o trem que ia até o Cassino?

G: Isto é outra história, o trem. Tinha uma linha de trem da Estação Marítima, sabe onde era a Estação Marítima? Na Barroso. Todo trem saía da Estação Marítima e depois ia até a linha do trem lá para o Cassino, pegava a Rheingantz e ia até o Cassino, o trem enchia aos domingos, pessoal ia pro Cassino, ficavam na praia e de tarde vinham tudo de volta, então quando o Farydo Salomão assumiu a prefeitura junto com o Brizola o que eles fizeram? A primeira coisa que eles fizeram foi destruir a linha Rio Grande – Cassino, foi a primeira coisa que eles fizeram, acabou com a linha, tiraram os trilhos, tiraram tudo, pra que? Pra não levar os pobres pra praia, pessoal reclamou que os pobres enchiam a praia, que sujavam a praia, como lá no Rio eles chamam de... farofada! Eles não queriam, então acabaram com a linha. O Farydo Salomão nunca foi professor, colocaram o nome de professor de gaiato porque nunca foi. Eu era muito amigo da família, amicíssimo, jantava quase todos os dias na casa dele, ele esteve no colégio comigo, saiu sem terminar o curso para tomar conta da loja, eles tinham uma loja, depois se meteu em política, estudou no Colégio Lemos Junior, depois ele saiu dali e não sei como conseguiu o título de professor. *(risos)*

C: E essa foto aqui? (antiga rodoviária)

G: Esta era a estação dos bondes, na rodoviária, tinha um portão de ferro, aquele portão de abrir, corria, e fechava.

C: Que ano o senhor acha que é isso?

G: Difícil saber o ano.

C: Nesta foto o bonde esta parado na frente da Praça Xavier.

G: Sim, era ali que era a estação, depois trocaram.

C: Depois foi para o abrigo?

G: Foi para o abrigo.

C: Eu vou fazer uns mapas com essas linhas que o senhor me passou depois trago para o senhor conferir se esta tudo certo.

G: Sim, existiam muitas linhas, quer dizer, as linhas eram essas ai, agora, itinerário existiam muitos.

C: Os bancos viravam de um lado para o outro?

G: Sim, quando chegava no fim da linha o condutor, não, era o condutor e o cobrador, o cobrador é que tinha que fazer tudo, o condutor ficava só... o outro é que vinha e virava os bancos.

Eu peguei no Rio de Janeiro, em uma ocasião, um bonde aberto, no fim da linha eu desci e fiquei com o relógio preso, o bonde tocou e eu fiquei com aquilo preso até que arrebentou, se não arrebenta ia me arrastar. Fiquei preso no Rio de Janeiro num bonde aberto.

E aqui a gente andava, quando estava no colégio, seguido faziam festas, as festas na semana da pátria eram feitas no Esporte Clube Rio Grande, ali na Dom Bosco, então a gente ia e os colégios apresentavam pirâmides com os alunos, educação física, porque no tempo do Getúlio ele queria que a juventude fosse... esses movimentos de juventude, então os colégios faziam, cada colégio apresentava um tipo de ginásio, onde apresentavam pirâmides feitas pelos alunos.

C: Quando o senhor acha que chegaram os bondes elétricos em Rio Grande?

G: Os primeiros bondes elétricos foram no Rio Grande, agora, devia ter sido no início do século passado, o canaleta foi construído em 1908 e quando o canaleta foi construído aquela casa do Quero-quero já existia, nos temos uma fotografia com a casa do Quero-quero e não havia canaleta, naquela esquina ali, do lado de lá era a Usina Elétrica, devia de ser os primórdios da eletricidade, e o Quero-quero, aquela casa já existia, depois construíram o canaleta, o canaleta foi 1908 e cortou a cidade, ficou a cidade velha que era o centro e a cidade nova que foi planejada com ruas retas.

Depois a Rheingantz completou cinquenta anos, eu me lembro dos festejos de cinquenta anos da Rheingantz, fez grandes festas, queima de fogos de artifício, pessoal ia lá para ver, acho que ela não durou cem anos, acho que ela durou setenta anos só, isso a gente pode conferir porque na biblioteca tem os livros e os jornais. Porque quando aqui não tinha jornal, nós temos lá na biblioteca a coleção do Jornal do Comércio do Rio de Janeiro, a coleção completa, do número um ao fim, ali tem muita coisa relativa ao Rio Grande, o volume mais antigo é pequeno.

ENTREVISTA 2 - Senhor José Gautério (2)

Nesta ocasião o Sr. Gautério me chamou, pois havia se lembrando de mais uma linha, a linha “Esporte” que não havia me contado da primeira vez. Aproveitei para levar mapas das linhas que criei com base em informações passadas por ele afim de confirmar todas as rotas, aproveitei também para tirar muitas dúvidas que surgiram. Logo no começo ele já foi explicando sobre a linha que ficou faltando:

Rio Grande, 14 de dezembro de 2016.

G: No início dos bondes havia um itinerário, era o primeiro itinerário que tinha, depois em 1951 por ai, alteraram a rota, por isso fica mais difícil dizer com certeza como era, eu disse pela rota antiga, então surgiu mais uma linha que era “Esporte”, porque o Esporte Clube Rio Grande e o Rio-grandense ficavam na Buarque de Macedo, antes da Domingos de Almeida, tinha ali o campo do Esporte Rio Grande e Rio-grandense, depois eles se mudaram para onde estão agora, mas quando eles existiam ali, havia um bonde que ia direto da Marechal até lá o “esporte”, ele parava na porta, na frente do esporte, na Buarque. Os bondes abertos, quando tinha jogo o pessoal ia nos bondes, enchiam os bondes abertos, então aqueles bondes abertos enchiam, e quando havia na semana da criança que faziam, os colégios apresentavam formações, desfilavam, faziam pirâmides, faziam educação física, tudo lá, então eu me lembro que a gente pegava o bonde e ia pra lá. Então era a linha “Esporte”.

C: *Aham*, Este bonde ia pela Vinte e Quatro ou pela Neto?

G: Saia da Marechal, na Marechal era a estação, então ele saia da estação pra cá, na Neto, vinham pela Marechal ate a Praça da Caridade e iam pela Aquidaban,

C: *Hum.*

G: Podiam fazer essa rota ai.

C: Ia pela Aquidaban até a Marechal Deodoro?

G: Marechal Deodoro, dobrava na Marechal Deodoro e ia, ou então ele podia ir pela Vinte e Quatro, saía da estação pegava a Vinte e Quatro, porque a Vinte e Quatro sempre teve a linha, ali passava circular, quando eles iam para o depósito, para a garagem, naquele tempo que era onde é a rodoviária, ali que guardavam os bondes.

C: Na General Neto também tinha linha? Ou era só na Vinte e Quatro que tinha? Digo, em toda a extensão da rua.

G: Na General Neto tinha.

C: Tinha em toda a General Neto também? Tanto na Neto quanto na Vinte e Quatro?

G: Não, na General Neto tinha linha também, até a Vitorino, da Marechal até a Vitorino, na Vitorino ia até ali, ou dobrava em direção a Vinte e Quatro ou ia pela Vitorino, passava ali na frente da Câmara de Vereadores, ali passavam os bondes antigos.

C: Então a Vitorino não era só ali na frente da praça que tinha linha, então eles podiam dobrar da Neto pra Vitorino.

G: (*Assentiu com a cabeça*). Na Duque de Caxias tinha linha.

C: Toda?

G: Porque antes na Duque de Caxias, hoje tá com um canteiro no centro, mas naquele tempo o canteiro era só da praça até a... eram duas quadras só, de canteiro, o resto era bonde, depois que tiraram os bondes é que fizeram os canteiros no meio da rua, no lugar dos trilhos, tiraram os trilhos e colocaram os canteiros, porque alterou bastante a primeira via dos bondes, alterou muito então a gente confunde, mas isto que estou te dizendo é certo.

C: Quando fizeram esta reforma mantiveram as linhas antigas e acrescentaram outras? Ou algumas foram retiradas?

G: Tiraram e acrescentaram outras.

C: Mudaram tudo?

G: Mudaram.

C: O senhor saberia me dizer o que mudou?

G: A estação dos bondes era central, quem queria pegar o bonde ia lá e pagava qualquer bonde, depois acabaram com a Estação Central e fizeram aquele abrigo na Luiz Lorea, entendesse?! Porque ali antes passava bonde, mas só em trânsito, não havia abrigo, depois então, quando alteraram as linhas em 1951 é que acabaram com a central e abriram aquela estação de bonde.

C: O que aconteceu com a central? Fecharam o prédio?

G: Fechou.

C: Os bondes continuavam passando na Praça Xavier, só não tinha mais a estação?

G: É! As outras linhas estão certas, “Porto”, “Macega”, “Circular”, “Parque”, e só faltava o “Esporte”.

C: “Esporte”, então são sete no total. A linha “Esporte” podia ir pela Aquidaban como podia ir pela Vinte e Quatro né? O que definia isso? Como era definido se ia pela Aquidaban, se ia pela Vinte e Quatro?

G: Acontece que naquele tempo não havia mão única, as ruas eram todas de duas mãos e o bonde tanto vinha pra cá como ia pra lá, então quando eles se encontravam tinha um desvio, eles sabiam que tal hora ia passar ali o outro bonde então já esperava no desvio, tinha a linha daqui, tinha o desvio e o bonde saía da linha reta para o desvio, e o outro passava.

C: Dava uma esperadinha para o outro passar, entendi.

G: Tinham os desvios, tanto na Marechal na frente da Estação Central como nas outras, na Vinte e Quatro podia seguir ir até a Marechal, dobrava na frente da Beneficência pegava a Vinte e Quatro, pra a direita e pra a esquerda, depois na Dr. Nascimento.

C: *Aham*. Eu, fiz os mapas das linhas com o que o senhor me informou da outra vez, podemos dar uma olhada se está certo?

G: *(Assentiu com a cabeça)*

C: Parque Princesa Isabel: Aqui *(apontando no mapa)* está a estação na Marechal ele saí pela Neto, sai da Marechal, dobra na Neto e vai até a Vitorino, na Vitorino ele dobra e segue pela Vinte e Quatro, da Vinte e Quatro pega a Rheingantz, depois a Presidente Vargas e vai até o Parque Princesa Isabel, até o pórtico, e de lá ele volta pelo mesmo lugar. Está correto?

G: *(Assentiu com a cabeça)*

C: Este tinha mais horários aos domingos como o senhor me falou, que aos domingos botavam mais bondes para o parque por causa do movimento, né?

G: É, o Parque Princesa Isabel, hoje é o Parque do Trabalhador, era o Parque Princesa Isabel. Ali tinha lazer aos domingos, no parque tinha um portão bonito e tal, tinha um chalé grande que ali faziam festas ou bar, se ia ali pra tomar refrigerante e tinham os brinquedos pras crianças, era grande o parque e tinha uma ponte bem grande que parava o hidroavião.

C: Sim, nos temos *(no Museu da Cidade)* uma foto dessa estação do hidroavião que era ali na Presidente Vargas.

G: Tem foto?

C: Sim. Era uma casa simples, que o hidroavião parava atrás, não é?

G: Era um trapiche comprido, aí o avião parava ali (*risos*). E aos domingos a pessoa ia, ia pra lá, levava as crianças, tinha brinquedos para as crianças, na páscoa escondiam os ovos aqui e ali e botavam as crianças pra procurar, saíam as crianças tudo a procurar o ovinho (*risos*), e tinha este trapiche.

C: Só pra confirmar esta linha do Parque Princesa Isabel, ele vinha pela Neto, dobrava a Vitorino e pegava a Vinte e Quatro, os bondes podiam dobrar tanto na Vitorino como na Luiz Lorea para então pegar a Vinte e Quatro. Não havia linha pela Neto até a Senador Corrêa.

G: Não, a ligação seria pela Dr. Nascimento, mas não tinha ligação até a Dr. Nascimento, a Dr. Nascimento era da Vinte e Quatro até a Francisco Marques, ali ficava o... era uma linha ali, de bondes.

C: Na Dr. Nascimento, da Vinte e Quatro até a Francisco Marques?

G: (*Assentiu com a cabeça*)

C: E na Silva Paes tinha só uma quadra né? Que era da Francisco Marques até a Barroso? Não é?

G: (*Assentiu com a cabeça*). Por lá passavam os bondes também, na Andrade Neves, que vinha pela Dr. Nascimento dobrava na Andrade Neves, chegava na Uruguaiana, era Rua Uruguaiana depois passou pra Silva Paes, quer dizer que mudou, aí vinha pela Dr. Nascimento dobrava na Andrade Neves até a Silva Paes, da Silva Paes dobrava pro porto. E os “Circular” iam pra cidade. Tinha uma porção de linhas.

C: Qual era essa linha que ia pela Dr. Nascimento, dobrava na Andrade Neves e pegava a Silva Paes até o porto? Qual o nome dessa linha?

G: Porto.

C: Também ia pela Riachuelo, né?

G: Marechal.. era “Macega”. “Porto”, ”Macega”. Saia da Estação Central pela Marechal, seguia a Marechal Floriano depois Marechal Andréia como é hoje ainda, Marechal Andréia ia até o Regatas, esta era a “Macega”. Macega porque havia macegas de um lado e de outro.

C: Então o “Macega” ia pela Riachuelo até o Iate Clube.

G: Até o Iate Clube! Ou podia mudar também, ele podia ir até lá e pegar pro porto também, pela... saía dali do regatas, ia até o porto, até a Swift, se não fosse até a Swift dobrava na Silva Paes, a antiga Uruguaiana.

C: Como sabia se ia até a Swift ou não? O “Macega”.

G: Pelos horários.

C: Tinham horários que ia até a Swift, na hora de pegar e soltar do trabalho?

G: Na hora do pique.

C: Quando não ia até a Swift, ia até onde? Pegava a Honório Bicalho dobrava na Dom Pedro e voltava?

G: Dom Pedro Segundo (*assentindo com a cabeça*). Tinha a linha em toda Dom Pedro Segundo até a Praça Tamandaré tinha linha.

C: Dom Pedro Segundo, Silva Paes, até a Tamandaré.

G: O bonde naquela época era o único meio de transporte urbano e Rio Grande foi a primeira cidade que teve o bonde elétrico, então eles faziam... tinham vários itinerários pra facilitar, né. As pessoas queriam vir pro centro, pegava esse bonde, ou pegava aquele.

C: Sim.

G: Cada um tinha uma linha, então as pessoas pegavam.

C: Como são os ônibus hoje.

G: (*Assentiu com a cabeça*). Depois acabaram com a Estação Central na Marechal e fizeram ali o abrigo. Aí confundiu tudo. (*risos*)

C: O senhor sabe por que trocaram a estação da Marechal pro abrigo? Qual motivo?

G: Não sei te dizer. (*risos*)

C: A linha do “Porto” ia até a Swift sempre? Não era só no horário de pico, a linha “Porto” ia até a Swift?

G: Sim.

C: Ela ia pela Marechal, pegava a Francisco Marques e depois a Avenida Dom Pedro II?

G: Sim.

C: Até a Honório Bicalho e então até a Swift. Esta era a linha do “Porto”, ia e voltava pelo mesmo lugar.

G: (*Assentiu com a cabeça*).

C: Tenho dúvidas na linha “Poester” e “Matadouro”, as duas iam até o Jockey?

G: (*Negou com a cabeça*). A “Matadouro” passava sempre pelo poester. Se tu querias ir para o matadouro tu pagava um valor, agora, se tu querias ir até o poester pagava menos, tinham as passagens: “Poester” e “Matadouro”.

C: Agora entendi.

G: Quer dizer que é a mesma linha, era uma linha muito grande, havia muita gente pra usar, então eles facilitavam, quem morava antes do matadouro não ia pagar até o matadouro, pagava até o poester, ficava no caminho.

C: Então era um bonde que ia até o matadouro e até o poester, não tinha um bonde específico, escrito lá em cima “Poester”?

G: Tinha o bonde “Matadouro” e quem pegava ele sabia que passava pelo poester.

C: A linha “Poester” ia até o poester e voltava, sem ir até o matadouro.

G: (*Assentiu com a cabeça*). Eu te disse, o “Poester” é uma linha intermediária, entendesse!? Porque quem morava naquela redondeza pegava o bonde “Matadouro” porque sabia que aquele bonde que ia até o matadouro passava pelo poester. O pessoal que morava aqui todo mundo sabia as linha, era o único transporte que tinha, então eles facilitavam, hoje não facilitam? Os ônibus vão para o mesmo lado, mas um passa por aqui outro por ali.

C: Sim, sim. Esta linha “Poester”/“Matadouro” iam pelo mesmo lugar, saiam da Marechal...

G: Em linha reta. Saía pela Marechal , da central, a esquerda, ia pela Marechal quando chegava na esquina da Praça da Caridade fazia o contorno na praça, a praça não estava cortada ainda, no início dos bondes, ele tinha que fazer a volta. Isto foi mil... Eu ia ver, eles fazendo a obra ali.

C: Eles faziam a volta pelo lado do hospital ou pelo outro?

G: Pelo outro. Era uma curva perfeita.

C: Fechada né!?

G: (*Assentiu com a cabeça*). E depois, então, eles cortaram a praça em diagonal.

C: Quando fizeram aquela reforma foi que cortaram a praça?

G: Justamente, pro bonde não fazer aquela curvinha ali, eu sei que eu ia... eu tinha um cachorro eu pegava o cachorro na coleira e levava lá pra ver a obra.

C: O senhor morava onde nessa época?

G: Na Bacelar defronte a Igreja do Carmo.

C: *Aham*. Então fazia esta volta na praça e pegava Aquidaban, depois a Portugal, ia até o final depois pegava a Henrique Pancada, pela beira da lagoa?

G: A Henrique Pancada é aquela que vai da Domingos de Almeida ao matadouro.

C: E depois pegava a rua do Jockey!?

G: (*Assentiu com a cabeça*). Ia até o Jockey Clube, era o fim da linha. Aos domingos haviam linhas extras para o Prado.

C: O “Circular”, ele tinha um percurso só? Fazia sempre o mesmo caminho ou podia mudar?

G: Tinha o “Circular” que passava por uma determinada linha e outro por outra, porque o “Circular” é justamente pra facilitar o transporte das pessoas, entendesse? No centro, então tinha uns que vinham por um lado, outros que vinham pelo outro.

C: Um de um lado, outro do outro, mas sempre pelo mesmo caminho?

G: Sempre pelo mesmo caminho, que é onde tinha trilho.

C: Tinha trilho em outras ruas, mas eles iam sempre pelos mesmos?

G: Sim, o pessoal já sabia: “Circular”, “bom... vou pegar o “Circular”, vai passar por onde eu quero, ou perto de onde eu vou”, ou pegava outro que passava... sei que o “Circular” facilitava pra qualquer pessoa que queria andar, se transportar de um lado ao outro, a cidade era pequena. É difícil vocês entenderem bem porque complicou hoje, tudo quanto é rua tem ônibus automóvel, naquele tempo não, naquele tempo a cidade era pequena e só tinha um meio de transporte que era o bonde, fechados e abertos né, os abertos suportavam mais gente, os fechados as pessoas iam mais confortáveis.

C: Quanto a isso, tinha alguma linha que era só de bonde fechado ou só de bonde aberto, ou isso variava, sem um padrão?

G: Varia de acordo com o movimento.

C: Para confirmar a linha “Circular” que o senhor me disse da outra vez, era sempre no mesmo lugar né, saia da Marechal e dobrava na...

G: Ele podia sair da Marechal dobrava a Francisco Marques à direita, ou podia seguir e dobrar na Barroso à esquerda e pegar a Riachuelo, porque a Riachuelo tinha bonde. O bonde tinha um horário tão certo que a pessoa ajustava o relógio na passada do bonde.

C: Era bem pontual.

G: Era pontual. No início, mas depois já... já estava... tu embarcava no bonde e não sabia se ia até o fim. *(risos)*

C: Então, podia ir pela Marechal dobrar na Barroso e voltar pela Riachuelo né?

G: Ou podia virar à direita e dobrar na Silva Paes.

C: Dobrava na Francisco Marques e depois na Uruguaiana.

G: Sim, na Francisco Marques sempre a direita, saía do centro da cidade.

C: Pegava sempre a Francisco Marques então e ia até a Silva Paes.

G: Sim, e dobrava na Andrade Neves.

C: E depois na Dr. Nascimento?

G: Dr. Nascimento. *(assentindo com a cabeça)*

C: E depois dobrava lá na Vinte e Quatro?

G: Na Vinte e Quatro. *(assentindo com a cabeça)*

C: E depois ele seguia até a Rheingantz?

G: *(Assentiu com a cabeça)*

C: E aí, como ele pegava a Marechal Deodoro?

G: A linha na Marechal Deodoro, pra mim a Marechal Deodoro é a linha nova. Porque fizeram muito tempo depois. Quer dizer que a linha nova era uma linha que ligava... então qualquer bonde podia passar por ali, tinham os desvios pra facilitar a ida e vinda dos bondes.

C: Este bonde que vinha pela Rheingantz, como ele entrava na Marechal Deodoro? Porque existe ali a Estação Férrea, dividindo a Buarque e a Marechal Deodoro da Rheingantz.

G: Ia pela Buarque de Macedo, passava pelo cemitério, tinha um bonde que passava pelo cemitério, tinham trilhos na frente do cemitério, tinha desvio, porque os enterros, a condução pra levar as pessoas que iam nos enterros era o bonde, então o bonde passava pela Silva Paes, a Uruguaiana, e tinha um velório na General Bacelar, o enterro saía da casa fúnebre até a Uruguaiana pra pegar o bonde, aí seguia para o cemitério. O defunto ia no carro, naquele tempo havia os coches, o carro fúnebre chamava-se coche, então tinha os coches brancos que era pra solteiras, e tinha os pretos que era pros adultos, aqueles carros bonitos, aqueles coches bonitos, todos enfeitados, não tem fotografia lá!? *(no museu)*

C: Não, isso não tem lá.

G: Porque até pouco tempo estava na Santa Casa e os coches estavam ali na Santa Casa, no pátio da Santa Casa porque era a Santa Casa que fazia os enterros, então tinha os coches pretos e brancos, os simples e os enfeitados, quando era gente que podia pagar, os coches eram todos enfeitados.

C: *(Assenti com a cabeça)*. Voltado ao assunto principal: o circular não ia pela Rheingantz então, ele ia pela Buarque? Ia pela Buarque de Macedo e dobrava na Deodoro?

G: Ele não ia tão longe ele ia até a linha nova.

C: Sim, só até a Deodoro?

G: Até a Deodoro.

C: Então, qual era a linha que passava no cemitério que os trabalhadores da Rheingantz usavam, era a linha do “Parque”?

G: Podia ser o “Parque”, porque ali tinha a Fábrica Rheingantz, no horário do pique os bondes estavam ali esperando, várias linhas pra levar os operários passavam ali, estava o bonde parado esperando, passava pelo cemitério, qualquer linha podia passar.

C: Tinha um bonde especial quando era enterro? Um bonde só pra isso?

G: Sim, nos bondes especiais dizia “Especial” em cima, era pros enterros, ou outra coisa qualquer, qualquer evento. Mas era quase só pros enterros, porque todos os enterros tinha condução pra levar as pessoas, então ficava mais perto, o bonde parava mais perto de onde estava o enterro. Por exemplo, antigamente o defunto era velado em casa, era sempre em casa, depois então que vieram as capelas nos hospitais, aí faziam velório nas capelas, depois de muitos anos, depois fizeram as capelas ali atrás do cemitério como é hoje ainda, quer dizer que é uma evolução. Muitas fases... eu ainda sou da fase mais antiga *(risos)*, por exemplo,

uma pessoa hoje não sabe dizer como era antes, por isso que eu gosto de... orientar e dizer como era pra ficar gravado.

C: Isso é muito bom, eu agradeço ao senhor por isso. Ainda tenho algumas perguntas pro senhor: A linha que tinha na Buarque de Macedo era então a “Esporte” que ia até o estádio, ia até lá e voltava, certo?

G: Ia até perto da Domingos de Almeida, quer dizer, nem havia Domingos de Almeida, era tudo areia (*risos*).

C: Com relação a garagem na Vice Almirante Abreu: como eles entravam e saiam? Era pela Vice Almirante Abreu? Tinha linha naquela rua ao lado, a General Gurjão?

G: Ali estava cheio de trilhos, na General Abreu, eles entravam ali, e tinha uma porção de trilhos pra entrar e sair, ali era uma rede de trilhos.

C: Então eles entravam e saiam pela Vice Almirante Abreu, indo até a Vinte e Quatro, eles faziam esta rota sempre, da Vinte e Quatro para a garagem era isso?

G: (*Assentiu com a cabeça*). Eles podiam dali sair para a esquerda também. Da Estação Rodoviária eles podiam sair pra esquerda também, pra voltar pra... ou eles podiam ir pra direita, pra garagem, e podiam sair também. Em 1951 um bonde vinha ali pela General Abreu, se desviou, avançou a calçada e bateu numa casa, derrubou a parede da frente, ainda tá lá a casa. Os bondes já estavam obsoletos né, a quantos anos eles vinham rodando, outro acidente foi ali na Luiz Lorea, passava o bonde ali, e também, saiu dos trilhos, foi contra a casa, por isso que acabaram, com esses acidentes...

C: Por que acabou?

G: Os ônibus, o pessoal começou a fazer mais uso dos ônibus, já podiam fazer qualquer itinerário porque não dependiam de trilho.

C: Quando decidiram terminar, terminaram todas as linhas ao mesmo tempo, ou foram tirando linhas aos poucos?

G: Eles foram terminando aos poucos, foram terminando aos poucos porque não tinham mais condições. Então foram terminando aqui, terminando ali, até que ficaram poucas linhas, não havia condições mais. E quem ajudou a acabar com os bondes fui eu, eu disse não há mais condições, só tinha que terminar.

Porque o exército me convocou em Pelotas, pra falar sobre transporte coletivo e se havia possibilidade, porque em 1952 ou 3 um dos diretores do DATC, do transporte coletivo, ele queria comprar bondes em Curitiba, porque Curitiba também, todas cidades tinham bonde depois começaram a acabar com os bondes e Curitiba queria vender bonde, e tinha o Dr. Kramer que era o diretor dos bondes, ele inventou de comprar os bondes de Curitiba, sabe-se

lá se naquele tempo não havia propina, ele ganhava pra comprar os bondes lá e houve aquela questão: compra? Não compra? – Compra? Não compra? Tinha que ser autorizada a compra pela Câmara, ele fazia força para que fosse e tinha gente que fazia força para que não fosse, então eu era... havia o Conselho de Trânsito, era formado só por advogados, Dr. Jorge Amaral, e não me lembro mais quem, eram quatro ou cinco e eu era o secretário, DATC, hoje o DATC, então eu fazia ali a reunião onde o pessoal dizia que é “*assim, assim, assim...*” chegava no outro dia eu dizia que era “*assim, assim, assim...*” (*risos*) eu fazia contado com uma coisa ou outra. Depois então, houve isso, eles não tinham certeza se iam ficar ou não iam ficar e me levaram a Pelotas na condução, até do exercito, que não podia, o exercito não podia transportar a paisana mas me levaram, e eu acabei com o DATC, não tinha condições.

C: Qual era a tua função na empresa?

G: Contador. Sempre fui contador, o único contador, depois eu passei pra prefeitura, pra trabalhar na prefeitura, porque eu tinha, eu podia, eu era contador, e contador era título superior, do lugar que tinha lá que era contador e eu fiz concurso e ocupei em 1951, depois eu dava assistência a Prefeitura de Arroio Grande.

C: Ultima pergunta: É a respeito do entorno da Praça Xavier Ferreira, tinha linha em toda a volta, na Andradas, na Osório na frente da prefeitura e na Marechal, e na Ewbank, ao lado da Alfândega, passava bonde ali?

G: Passava ali, dobrava da Riachuelo ali.

C: Dobrava na Ewbank, pegava a Marechal.

G: Ele vinha pela Riachuelo e dobrava ali naquele trechinho.

C: E na Osório?

G: Na Osório só passava a vagoneta que levava os vagões de carvão pra usina, porque aqui tinha usina elétrica, de fornecimento de energia elétrica, era a usina, era da prefeitura então usava carvão, carvão de pedra, o carvão desembarcava lá no porto, tinha um lugar para desembarcar o carvão, naqueles armazéns do porto, tinha até a Swift.

C: *Aham.*

G: A esquerda, tinha o lugar do carvão, o carvão vinha lá das minas de São Jerônimo, ate o porto e lá descarregavam o carvão. Ai tinha os vagões próprios pra carvão, então ele saia dali, passava pela frente do mercado, e seguia a General Osório até a usina, que esta ali até hoje, esta ali a usina,

C: Onde agora é a CEEE?

G: A CEEE. Aquilo ali foi construído no tempo do carvão ainda.

C: O carvão descia no porto né, pegava a Honório Bicalho, a Marechal Andréia e ai pegava a Riachuelo pra depois ir pela Osório até a usina?

G: Riachuelo. Chegou na Riachuelo ali, onde hoje é a Câmara do Comércio dobrava pra pegar a Osório e seguia até a usina, a usina que tinha ali era pro carvão. Depois eles fizeram uma usina ali, pegado onde hoje é a CEEE não tem ali o centro da sociedade deles? Ali na esquina do quartel, Rua Moron esquina da... que rua é aquela ali... bom, ali tinha a sociedade da CEEE e ali então eles fizeram uma mini usina, durou pouco, mas teve.

ENTREVISTA 3 - Senhora Juraci Leivas

A senhora Juraci nasceu em 1947, expressou alegria pela oportunidade de conversar sobre os bondes e contar as suas lembranças sobre este tema, diferente do senhor Gautério que me contou sobre as linhas antigas, a senhora Juraci falou sobre as linhas mais modernas, aquelas que funcionaram por último na cidade:

Rio Grande, 8 de abril de 2018.

C: Qual a primeira lembrança que a senhora tem quando pensa no bonde? A primeira coisa que te vem à cabeça.

J: Isso lembra a minha infância e adolescência que eu andava no bonde, morava pertinho da Swift, e dali saia um bonde.

C: Morava perto da Swift?

J: Eu morava pertinho da Swift, do porto. Lembro do pessoal trabalhador todo no bonde, ônibus era muito pouco, o bonde é que era o principal, eram uns quantos vagões, dois, três vagões assim.

C: Este que levava os trabalhadores lá para a Swift?

J: Os trabalhadores tudo pra Swift e pro o Porto.

C: Eram vários bondes para levar todo esse pessoal.

J: É, é, tinha os bondes abertos e levavam... cheinho, cheinho, carregadinho! O pessoal soltava ali da Swift e do Porto, aquela gente de macacão e tudo assim, todo mundo no bonde.

Então eu lembro assim, da minha infância que eu assistia isso aí dos bondes, digamos que era 1952.

C: *Aham*. Esse bonde que saía lá da Swift ele podia sair de lá direto para outros lugares da cidade, fora o centro?

J: Eles vinham para a Abrigolândia e da Abrigolândia tinha gente que morava no Prado, pegava depois, na Abrigolândia, outras linhas. Pegavam o Prado, pegavam o que ia pela Rheingantz até o pórtico.

C: Tá, então como tu morava perto da Swift o bonde que tu costumavas pegar era o “Porto”.

J: Sim, pegava esse e descia no centro, descia na Abrigolândia e estava no centro e se a gente ia para outros lugares tinha esse... o “Parque” né, que ia até o pórtico.

C: Tu pegava sempre o Porto pra ir até a Abrigolândia e da Abrigolândia tu ia para os outros lugares.

J: Sim, era umas cinco quadras da Swift que eu morava.

C: Quais são as linhas que tu lembra? Tinha o “Porto”, o “Parque” quais outras que tu lembra?

J: O “Prado”.

C: O “Prado”?

J: É, tinha o “Prado”. Que passava no colégio Cipriano, só que eu nunca passei do colégio Cipriano, mas ele ia até aquela volta lá do Prado.

C: Sim, ele ia até o Jockey Clube.

J: É, o Jockey Clube e ai fazia a volta de novo, vinha pela Henrique Pancada, pela Avenida Portugal, Aquidaban e ia sair na Luiz Lorea na frente da Abrigolândia. E o “Parque” era pela Vinte e Quatro de Maio, entrava ali pela frente do Quartel, ali já não é Senador Corrêa, como é ali? Ali é a Buarque de Macedo, é ele fazia a voltinha aquela do cemitério na Dois de Novembro e pegava a Presidente Vargas. O “Parque”, esse era o “Parque”.

C: Que ia até o pórtico e voltava.

J: Até o pórtico, esse ia até o pórtico. São as linhas que são da minha época, eu sou de 1947, eu me lembro mais ou menos de 1952 pra cá.

C: Esta linha que a senhora me falou, do “Prado”, essa é uma linha mais moderna sabe, porque primeiramente o bonde ia somente até o colégio, que tu falou, o Cipriano, ali era o Matadouro.

J: Isso. Ali era o Matadouro.

C: Daí existia a linha do “Matadouro” e a linha “Poester” que ia até a metade do caminho.

J: *Ahh!* Isso mesmo, antes tinha o “Poester”.

C: E o Matadouro era o máximo que ia, depois é que estenderam essa linha até o Jockey Clube.

J: Essa foi a linha que eu menos transitei. Então eu vinha... era até o Colégio Cipriano.

C: Na tua época os bondes eram pontuais? Digo, o horário do bonde era respeitado? Uma pessoa que eu entrevistei me contou que os bondes na época dele eram tão pontuais que as podiam ajustar seus relógios na passada do bonde. A senhora lembra se na sua época era assim também?

J: Eu acho que era mais pontual do que os ônibus são hoje em dia. Eu me lembro que as vezes o pessoal se queixava: “*tá descendo, tá descendo..*” gritavam, e o motorneiro dizia: “*Eu tenho horário! Eu tenho horário!*”, “*Se agilizem que eu tenho horário!*” e ia tocando o bonde devagarzinho enquanto as pessoas iam saltado assim... e as ruas eram areia né, era tudo areia. Cipriano, aquilo ali, toda a Henrique Pancada, a Portugal, tudo era areia.

C: Legal essa tua lembrança.

J: *Ahh* e tinha o bonde “Saraiva”.

C: Pois é, nas entrevistas anteriores que eu fiz, meu entrevistado não falou sobre essa linha, porque ele e contou sobre as linhas antigas, por isso acredito que essa linha, assim como a do Prado, veio depois.

J: Pois é quando eu tinha doze anos já tinha essa linha forte do “Saraiva”. É que não guardo muito as datas, eu me baseio pela minha idade, o “Saraiva” ele vinha, eu acho que pela Avenida Pelotas, não, eu acho que ele vinha pela Portugal, entrava na linha nova e saía pra Avenida Pelotas, e ele passava na rua de trás aqui da pracinha Saraiva, que é... a Teixeira Júnior e saía na Bento Gonçalves, isso mesmo, na Bento Gonçalves! Não sei te dizer até que ponto ele ia lá no fundo da Bento Gonçalves, acho que ele ia até a Domingos de Almeida., por causa que eu tinha parentes ali, eu só ia até ali na Bento Gonçalves.

C: Essa era a “Saraiva” então?

J: O Saraiva.

C: Qual a tua lembrança quanto ao estado de conservação dos bondes?

J: Olha, até 1960 ainda eram bem bons os bondes. Até 1960, depois, não posso dizer muito porque aí eu já não usava tanto os bondes mas diziam: “*é, os bondes estão ficando sucateados*”, “*os bondes estão ficando sucateados, vão terminar os bondes.*” E eu acho que em 1970 já não tinha mais bonde. Sei que na época da revolução em 1964 ainda existia bonde. Ai já estavam se queixando que estava ficando sucateado.

C: E os funcionários dos bondes, como se vestiam os funcionários?

J: O motorneiro?

C: Sim.

J: *Ahh* sim, tinham túnicas.

C: Lembra que cor era?

J: Azul marinho com uns galão, parecido com túnica de exército. Acho que a calça era bege, se não me engano a calça era bege, a túnica eu me lembro bem que era azul marinho, e tinha uns dourados como de quartel, com quepe também, quepe azul marinho.

C: Tinham os bondes abertos e os fechados, na tua época tinha mais um do que outro?

J: *Ahh*, sempre andava aqueles abertos né, sempre andava. Acho que tiravam mais os abertos em tempo de inverno. Eu lembro que os abertos as pessoas iam agarradas naquilo, aquilo ia cheinho, cheinho, pessoal nem pagava passagem naquilo, ia tão cheio, tão cheio. Só dava aquela diminuída e aqueles homens iam saltando, saltando assim.

C: Me conta o que tu lembra do bonde, os bancos...

J: De madeira os bancos, envernizados. E as alças de agarrar tudo assim, de metal bem amarelinhos. Eram bonitos os bondes. Pra subir tinha um degrau. Aqueles abertos tinham uma tábua assim de fora a fora que eu te digo que o pessoal só pulava ali e se agarrava, tinha aquelas coisas que tu metia a mão ali e agarrava, aquilo eram umas braçadeiras fortes de metal, largas. Os bancos tudo de sarrafinhos assim, tudo envernizado. E onde ficava o motorneiro tinham aquelas palancas todas de metal, e ai tinha aquele vidro na frente e ele ia ali, manobrando. Tinham os fechados e tinham esses abertos assim, claro que levavam muito mais gente, pessoal só pulava naquela tábua ali do lado e ficava agarrado, era bonito de ver, eu queria ver umas fotos, em algum lugar devem ter fotos.

C: Sim, depois te mostro algumas. Como era o barulho no bonde?

J: Fazia bem pouco barulho. Bem pouquinho barulho! E não tinha nada de fumaça né, não tinha poluição. Não tinha poluição nenhuma, não é como os ônibus que vai aquele cano de descarga assim. Aquilo não gastava combustível, era a luz. Aquilo só: “*pim, pim, pim, pim..*” era bem silencioso.

C: Tinham propagadas dentro do bonde?

J: Não, na época que eu transitei nunca vi uma propaganda. Era só o letreiro no lado que dizia Prefeitura Municipal do Rio Grande. Os fechados eles eram meio arredondados, e ai dizia do lado Prefeitura de Rio Grande.

C: Eles eram de que cor?

J: Cor de verniz, como vou te dizer... cor de madeira. No meu tempo eram envernizados, dentro aqueles bancos bem envernizadinhos, tudo de sarrafinho assim, os bancos tinham traços arredondados.

C: Quando chegava ao fim da linha viravam os bancos para o outro lado.

J: Viravam. O cobrador. As ferramentas, as coisas eram tudo de metal, me lembro que aquelas coisas brilhavam.

C: O que as pessoas carregavam no bonde?

J: Olha, acho que tinham limites né, nunca vi ninguém com muita carga. Nunca vi nada estranho que me chamasse atenção, nem cachorro, nem gato, nem galinha. Era como é hoje nos ônibus.

C: Lembra dos teus pais te contarem como eram os bondes na época deles?

J: Não, porque meus pais eram de fora, meu pai de Erval e minha mãe de Santa Vitória, ai eles vieram pra trabalhar na Swift já mocinhos. Eles não foram criados aqui.

C: Qual era o sentimento da população com relação ao bonde?

J: O que a gente sentia é que, quando disseram que ia terminar os bondes é que a gente tinha um sentimento de: “*por que que ia terminar os bondes?*” porque a gente gostava. Era divertido, como uma atração, todo mundo gostava dos bondes. Já os ônibus sempre foram precários. Quando começaram a dizer: “*ahh, vão terminar com os bondes*”, “*a prefeitura vai terminar com os bondes*” as pessoas tinham um sentimento de pesar.

C: Então existia um carinho grande pelos bondes?

J: Sim, sim! As pessoas gostavam daquela maneira de transporte né, era bom, era divertido, todo mundo se falava, davam risada e tudo. Tempos de carnaval era uma festa no bonde.

C: E ao mesmo tempo os ônibus...?

J: Era precário, uns ô nibuzinho velho, precário, aqueles tatuzinho, eles demoravam a vir depois é que a prefeitura botou o *papa fila* pro Cassino. Mas lá nas vilas, os ônibus que tinham eram aqueles tatuzinho, bicudinho. Aquilo vinha assim “*Tum, Tum, Tum, Tum*”, tinha um cheiro forte do óleo diesel, já o bonde não transmitia cheiro nenhum, era muito mais saudável o bonde.

C: Pois é, isso eu queria te perguntar também. Como era o cheiro do bonde?

J: Pois é, não tinha. Se tu passasses em uma rua que estava fedida, então fedia, se não era saudável. Principalmente aquele bonde aberto, tu já pensou?

C: Respirava ar puro, o ar da cidade.

J: Isso, hoje a gente sabe que não dá.

C: Quantas portas tinham nos bondes que eram fechados?

J: Tinham quatro, duas de cada lado, de entrada e de saída, tinham portas pelos dois lados, elas abriam igual as portas desses ônibus assim..

C: Tu podia entrar e sair por qualquer porta, ou tinha uma porta só para entrar, outra só pra sair.

J: Olha, eu não lembro bem, é aquela coisa. Eu tinha quinze anos, acho que os bondes acabaram eu tinha uns vinte anos, acho que foi por volta de 1966, 1967. Em 1965 transitavam ainda com muita força os bondes. Aí de uma hora pra outra, fracassaram, ficaram só os ônibus.

C: Ali na Abrigolândia vendia passagem? Ou só dentro do bonde?

J: Só dentro do bonde.

C: Ali era só uma parada?

J: Só uma parada, a gente ficava na fila ali, encostava o outro e ia embora. Vinha de lá do Porto, aquele era chamado “Porto”, aquele que eu te digo que saia lá da Swift que ia até bem lá o fim, até o portão da Swift, chegava na Abrigolândia e ali tinha gente que pegava o “Prado”, ia pegar o “Parque”, ia pegar o “Saraiva”, aí certamente que pagava outra passagem.

C: O bonde parava só nas paradas?

J: Tinham paradas, tinham pontos de se pegar o bonde.

C: Como pedia pra parar o bonde? Puxava a cordinha?

J: Aé, uma cordinha, tinha uma cordinha! “*Trim, trim, trim*”, igual um sino.

C: E quem estava na parada, como pedia pra embarcar?

J: Ué a gente estava na parada, só levantava a mão, só vinha aquela linha não é como hoje. Aí o Saraiva, a gente estava num abriguinho, tinham uns abriguinhos e tudo, a gente estava ali, vinha o bonde, a gente já se movimentava, o bonde já parava, a gente já subia e aí já vinha o cobrador com a passagenzinha.

C: *Aham.*

J: Os ônibus de primeiro era assim, cobravam assim também, a gente sentado, o cobrador vinha de banco em banco cobrando. E tinha o fiscal, o fiscal ficava lá na porta dos fundos e tu tinha que mostrar a passagem pra descer, se não ele não te deixava descer.

C: É mesmo?

J: É, tanto no ônibus como no bonde, tinha o fiscal.

C: Então tinha o motorneiro, o cobrador e tinha o fiscal, eram três funcionários dentro do bonde?

J: O que eu te digo, que eu não consigo entender como que eram os abertos, como é que cobravam os abertos, porque todo mundo pulava, todo mundo saia, eu não sei como é que controlavam.

C: Pois é.

J: É, isso aí eu não sei. Tinha vontade que me explicassem como que é.

C: Como eram as relações sociais dentro do bonde? Existia uma certa cordialidade?

J: Sim, é que o povo tinha outra educação. Como eu estava te dizendo, até no carnaval vinha todo mundo se divertindo, cantando, as pessoas hoje em dia são mais agressivas.

C: Tu tens saudade dessa época?

J: *Ahh*, muita! Era outra vida né. Era outra vida, era outra cordialidade, todo mundo se cumprimentava, as pessoas eram muito mais amigas.

C: Tinha gente vendendo alguma coisa dentro dos bondes?

J: Bala. Os baleiros tinha, os baleiros sempre subiam, não me lembro muito bem, mas tinham os guris com os tabuleiros de balinha, mas aquilo era *vapt-vupt*, ele não viajava a viagem toda, ele dava aquela chegada e já o cobrador estava correndo com ele. Eram sempre guris, guris baleiros.

C: Como era o sentimento geral da sociedade com relação ao bonde? Tu já me falou que quando terminou ficou todo mundo meio...

J: É, a gente tinha um carinho, vamos dizer assim. Acho que a palavra certa é essa, a gente tinha um carinho por aquele meio de transporte. Era um meio de transporte saudável né, não tinha poluição como os ônibus que transmitem poluição, nem barulho, e naquela época as pessoas eram mais... como posso dizer... mais sociais, todo mundo conversava, todo mundo se dava, tinha uma interação, aí as pessoas foram ficando mais distanciadas, um mundo novo, muita correria.

C: Então, nas ruas circulavam os bondes, os ônibus, os automóveis...

J: E as carroças, tinham muitas carroças. O armazém do Joaquim Oliveira na Osório era tudo com carroças com quatro mulas, bebidas, os ranchos, eram tudo em sacos grandes, não existia plástico, era saco de linhagem, saco branco que era farinha, açúcar também era saco branco. E eram as carroças com mulas, tinha um lugar que era só das cocheiras das mulas no Joaquim Oliveira, ele era um dos maiores fornecedores do Rio Grande.

C: Existiam bondes somente para transporte de carga?

J: Não, bonde de carga não, só o trem. O bonde era só de circular o pessoal dentro da cidade. O bonde nem ia até o Cassino, nem Junção, o bonde era só naquele meio lá. E a cidade era mais restrita pra lá né. Olha, o pão era numas carrocinhas muito bonitinhas, fechadas, o leite e as bebidas era em uns carroções grandes com mulas, e tinham os ranchos com aquelas carroças grandes do Joaquim Oliveira. Existiam outros mas eu não lembro bem os nomes. Acho que hoje em dia não existe mais nenhum daqueles carroceiros ainda vivo.

C: Como a senhora se lembra da garagem dos bondes ali na rodoviária?

J: Sim, sim. Aquela parte que fizeram a garagem, deram aquela reformada, aquilo fazia parte daquela outra que ainda está, onde guardam os ônibus ali.

C: Ao lado?

J: É. Ai tinham os trilhos ali na frente, os bondes entravam tudo lá pra dentro. Ali era cheio de trilhos e fios, ai quando fizeram a rodoviária tiraram os fios e fecharam uma metade pra rodoviária, porque toda aquela área ali, tudo, tudo era de guardar bonde. Tudo era de guardar bonde!

C: As pessoas não tinham medo de andar em baixo dessa quantidade de fios elétricos? Nunca aconteceu de alguém levar choque?

J: Não, ninguém tinha medo. Aquilo era de metal, era preso com uma corda e tinha a roldana que direcionava lá no fio, que colocavam nos fios, eram uns fios grossos assim e iam embora. Eu lembro bem dos fios porque as vezes vinha correndo assim e “pá”, escapava! Acontecia daquilo escapar.

C: *Hum*, e ai o bonde parava...

J: Sim, aí parava... ele trazia de novo aquela alavanca, um ferro redondo assim que ele trazia de novo, botava a roldana lá no fio pra ligar o bonde e ia embora. O bonde as vezes ficava um pedaço correndo sem aquela coisa, aquela coisa se ia embora. Agora, os postes eu não lembro como era, acho que não prestei atenção nisso.

C: Mas estão acontecia com frequência do fio elétrico escapar.

J: É, escapava sim. Por exemplo, ali na volta do cemitério, eu me lembro que sempre quando vinha fazer a volta no cemitério, da Dois de Novembro para a Rheingantz ali na curva “pen”, saia... Ai vai e pega de novo. Naquela área ali era areia, tinham umas pedras assim e tinha os dormentos onde ficavam os trilhos, igual os trilhos do trem, aquilo só calçado ali, botam pedra e botam os dormentos né, ai vem os trilhos. Na Rheingantz, ali na Buarque de Macedo, ali já era só areia.

C: Os trilhos do bonde ficavam bem no meio da rua ou mais para um lado?

J: Não, ele era bem no meio.

C: Não, porque os bondes antigos andavam bem no canto da calçada, e os postes de luz eram fincados bem no meio das ruas.

C: A senhora lembra mais ou menos, como foi as ultimas vezes que andou de bonde?

J: É, eu tinha uns vinte anos, eu acho que já estava terminando, porque eu com vinte anos seria 1967, não, talvez em 1965 já estivesse terminado, em 1962 e 1963 tinham bondes, isso eu sei, quando eu tinha uns 15, 16 anos, tinham bondes ainda, foi quando eu estudei corte e

costura e eu pegava esse que ia até o Cipriano, eu ia com uma amiga porque a gente ia fazer uns trabalhos juntas na casa dela.

C: Então terminou por volta de 1965?

J: É, porque eu lembro que quando eu tive meu filho nos já pegávamos ônibus pra ir lá pra Santa Tereza, eu acho que 1965, por aí, já estavam encerrados os bondes. Sabes porque, em 1964 foi a revolução aquela do Brizola, foi quando fechou a Swift e foi por ali, em seguida que terminaram os bondes, acho que encerraram em 1965. A rodoviária quando inaugurou, já fazia anos que o galpão dos bondes estava fechado, ainda tinham bondes ali, tinham também bondes em outros lugares, não sei onde, então foram tirando... foram tirando... não sei pra onde. A rodoviária eu tenho bem marcado que foi em 1969, que fizeram a rodoviária, foi inaugurada acho que no feriado de 15 de novembro de 1969. Nisso já não existia nenhum bonde, já tinham carregado tudo dali.

C: Os trilhos não chegaram a ser retirados?

J: Não, a maioria está sepultado, naquela rua do quartel, ali perto do canaleta, aquilo ali foram botando asfalto em cima e os trilhos estão sepultados, nunca tiraram. Olha, e até a poucos anos aqui na Vinte e Quatro, ali perto da pracinha do quartel ainda tinham trilhos, te garanto que é só cavar que está sepultado ali.

C: Só largaram o asfalto em cima.

J: Isso, só largaram em cima, diziam que não valia a pena estar cavando para tirar aquilo. O galpão dos bondes foi ficando igual o centro de eventos. Aquilo era forte, era a oficina das máquinas, isso era forte, essa oficina das máquinas, ai foi terminando, terminando, terminando, terminou tudo aqui em Rio Grande. Sucateou.

C: A senhora me comentou que esteve envolvida em um acidente dentro do bonde?

J: Isso. Foi ali na esquina da Rheingantz, a gente vinha pela Dois de Novembro e o outro bonde vinha pela Rheingantz e os dois se bateram.

C: Na frente da fábrica?

J: Bem na esquina do cemitério, bem ali onde hoje tem aqueles jardins. Passando a fábrica era onde meu pai morava.

C: Tu comentaste também que naquela esquina o bonde costumava escapar do fio.

J: É, ali era muito de escapar, mas não foi por isso o acidente, quando um veio o outro não deu sinal, não sei o que houve que os dois se bateram, faltou comunicação, eles até tinham uns telefones, tinha um sino também que batia. Eu tenho uma cicatriz aqui no joelho, bá chegamos lá no papai sangrando, a boca bateu e cortou, o corte no joelho, aqueles bancos tudo de madeira, cheio de ferros né, não teve ninguém assim, muito pisado, até era em um

domingo de manhã e vinha bem pouquinha gente no bonde, a gente chegou a se preparar pro impacto, isso foi em 1953, eu tinha cinco anos, era verão.

C: Tu estavas na linha do “Parque”.

J: Sim um “Parque” ia, esse que eu estava e outro “Parque” vinha, eu peguei lá na Swift e vinha pra cá, pro Parque.

C: Era o motorneiro que tinha que fazer os sinais? O que mais que o motorneiro fazia, só acelerava e freava?

J: Olha não sei bem, tinham duas manivelas, duas coisas que eram de ele dirigir. Eu lembro que até meus 16 anos, tinha bonde e isso era bem forte. Ai por 1965, 1966 terminaram, porque eu já não me lembro mais dos bondes, aí era ônibus, meu pai já tinha uma camionete também. Mas quando eu era criança tinham os ônibus também, junto com os bondes.

ANEXO 1 – TERMO DE CONSENTIMENTO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Eu, JURACI LEIVAS PEREIRA, CPF nº 93515073000
 RG nº 1015384397, depois de conhecer e entender os objetivos da pesquisa,
 bem como da metodologia adotada, autorizo por meio deste termo o pesquisador
 CHRISTIANO TERRA KASTING DE LIMA, CPF nº 016.004.290-92 e RG nº
 1055230881, graduando do curso de Geografia Bacharelado da Universidade Federal do
 Rio Grande – FURG, a utilizar e publicar informações e imagens cedidas por mim, sem
 qualquer tipo de ônus financeiro a nenhuma das partes, visto que o material colhido pelo
 pesquisador tem fins científicos, sociais e de estudos. Eu concordo plenamente em ceder
 os direitos autorais do meu depoimento, entrevista ou questionário, autorizando
 possíveis mudanças de linguagem que se façam necessárias para uma melhor
 compreensão do que foi informado. Obedecendo o que está previsto nas Leis que
 resguardam os direitos das crianças e adolescentes (Estatuto da Criança e do
 Adolescente – ECA, Lei N.º 8.069/ 1990), dos idosos (Estatuto do Idoso, Lei N.º
 10.741/2003) e das pessoas com deficiência (Decreto N.º 3.298/1999, alterado pelo
 Decreto N.º 5.296/2004), assim como das Leis que regem as garantias individuais e que
 salvaguardam a liberdade de expressão e manifestação.

Christiano Terra

CHRISTIANO TERRA K. DE LIMA
 Pesquisador responsável

Juraci Leivas Pereira
 Entrevistado

Rio Grande, 9 de ABRIL de 2018.