

**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
INSTITUTO DE ARTES E DESIGN
PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES
ESPECIALIZAÇÃO EM PATRIMÔNIO CULTURAL
CONSERVAÇÃO DE ARTEFATOS**

T R I L H O S U R B A N O S

MARIA CRISTINA GONÇALVES WITTMANN

**PELOTAS
2006**

ARIA CRISTINA GONÇALVES WITTMANN

TRILHOS URBANOS

Monografia apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Artes, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Patrimônio Cultural: Conservação de Artefatos, sob a orientação da Professora Mestre Carmem Abadie Biasoli.

**PELOTAS
2006**

AGRADECIMENTOS

A professora Carmem Lúcia Abadie Biasoli pela orientação e dedicação.

A professora Neiva Maria Bonhs, pela ajuda que possibilitou o término do curso.

Aos meus amigos Ana Lúcia Rassier e Fábio Caetano, por estarem sempre presentes.

Por fim, mas em primeiro lugar, à minha mãe Guiomar por todos os motivos.



VELHOS BONDES

Carlos Antunes Siqueira

Onde se encontram os velhos bondes?

Que atravessam as pontes,
circundam as fontes,
das antigas e belas cidades.

Talvez sobrevivam estacionados,
na memória do passado
manobrados por uma saudade...

Onde se encontram os velhos bondes!?

Que transportavam suponho,
tantos e tantos sonhos,
naquelas trajetórias.

Talvez estejam esquecidos,
mas continuam reunidos,
num cantinho da história...

Onde se encontram os velhos bondes!?

Que percorriam as ruas,
debaixo do sol, sob a lua,
conduzido tamanhas emoções.

Hoje transitam em nossas vidas,
subindo e descendo avenidas,
sobre os trilhos das recordações...

Onde se encontram os velhos bondes!?

Com seus caminhos demolidos,
com seus tempos vencidos,
com seus percursos podados.

Se encontram nos museus de antigüidade
em conjunto com nossa saudade,
como relíquia de um século passado.

Sumário

Lista de Ilustrações.....	V
Lista de Tabelas	VI
Introdução.....	2
Capítulo I – Visão Abrangente.....	5
Capítulo II – Histórico de Pelotas.....	14
Capítulo III – Histórico dos Bondes.....	20
Capítulo IV – Os Bondes em Pelotas.....	26
Capítulo V – Um Capítulo Especial.....	41
Conclusão.....	49
Bibliografia.....	53
Anexos.....	56
1 – Cidades que operaram os bondes à burro no Brasil.....	57
2 – Cidades que operaram os bondes elétricos no Brasil.....	59

Lista de Ilustrações

Figura 1 - Mapa Ilustrativo das cidades que operavam com bondes puxados a burros no Brasil.....	7
Fonte : Disponível no site :	
http://www.novomilenio.inf.br/santos/bondes/museu02ipg	
Figura 2 - Limpa Trilhos.....	8
Fonte : Disponível no site :	
http://www.novomilenio.inf.br/santos/bondes/museu02ipg	
Figura 3 – Rua Benjamim Constant – pavimentação e instalação dos trilhos....	9
Fonte : Pelotas Memória –Fascículo V –1990-Nelson Nobre	
Figura 4 – Bonde puxado por tração animal.....	29
Fonte : Pelotas Memória –Fascículo III –1989 -Nelson Nobre	
Figura 5 – Escritório da Ferro Carril e Caes de Pelotas.....	30
Fonte : Acervo de Ana Lúcia Rassier	
Figura 6 – Prédio da Gerência da CEEE.....	30
Fonte : Acervo do autor	
Figura 7 –Chegada do bonde no Parque.....	33
Fonte : Acervo de Ana Lúcia Rassier	
Figura 8 – Bonde Imperial (entrada do Parque Pelotense).....	34
Fonte : Acervo de Ana Lúcia Rassier	
Figura 9 – Bonde elétrico na Praça da República.....	38
Fonte : http://www.prefeitura_municipal_de_pelotas	
Figura 10 – Último bonde elétrico que circulou na cidade de Pelotas.....	40
Fonte : Acervo de Fábio Caetano	

Lista de Tabelas

Tabela 1 - Cidades que operavam com os bondes puxados a burros no Brasil 57

Fonte : Disponível no site :

<http://www.novomilenio.inf.br/santos/bondes/museu02ipg>

Fonte: História do Transporte Urbano no Brasil - Waldemar Corrêa Steel - Ed. Pini - 1984 - SP

The Tramways of Brazil - Allen Morrison - Ed. Bonde Press - 1989 – New York

Tabela 2 - Cidades que operavam os bondes elétricos no Brasil..... 59

Fonte : Disponível no site :

<http://www.novomilenio.inf.br/santos/bondes/museu02ipg>

Fonte: História do Transporte Urbano no Brasil - Waldemar Corrêa Steel - Ed. Pini - 1984 - SP

The Tramways of Brazil - Allen Morrison - Ed. Bonde Press - 1989 - New York

INTRODUÇÃO

Introdução

O Patrimônio Cultural é um componente importante na história de uma nação. É a identidade de um povo, e conta um pouco de sua história. Para que esse patrimônio possa desempenhar seu papel, é preciso sua conservação, proteção e manutenção, não apenas para que seja admirado pelo seu passado mas também para que este esteja perfeitamente integrado à sociedade da qual faz parte.

O Brasil vem expandindo o interesse pela preservação do patrimônio, com o desejo de valorizar e demarcar lugares e sua identidade, uma região ou uma comunidade. As políticas culturais, que vêm aos poucos se concretizando com participação de diversos setores político-administrativos, estados e municípios, trazem, ainda, a iniciativa privada para a mesma ação.

A participação da sociedade é fundamental e determinante para as ações culturais. Fundamental é ser desenvolvida a consciência social para a preservação e conservação do Patrimônio Cultural. Através de políticas culturais bem desenvolvidas é que aflora a identidade de um povo, estabelecendo uma forma de expressão coletiva, cultivando a auto-estima de um determinado grupo ou de vários grupos sociais.

Hoje, se as iniciativas e decisões a respeito de preservação e cultura não forem compartilhadas com a sociedade, não haverá uma participação ativa da mesma. Os historiadores vêm exercendo um papel fundamental nesse processo, eles resgatam memórias e histórias já esquecidas pela população ou às vezes, nem sequer conhecidas por ela.

Um componente importante na história de uma nação é a memória. É através dela, que podemos ter noção da sua trajetória, suas conquistas, seus valores, suas tradições, seu patrimônio e sua cultura, seus ritos e festejos, suas práticas sociais, seus bens imateriais ou materiais, e ainda, as tecnologias populares, as artes e os afazeres que vem sendo transmitidos de geração a geração.

Traçando uma relação entre patrimônio e memória, fica mais fácil compreender a importância de se preservar e valorizar o passado, despertando o desejo em uma sociedade de respeitar tudo aquilo que pertence ou pertenceu a uma nação.

Para que a memória coletiva seja reativada, muitas vezes é preciso ter documentos e registros que venham comprovar aquilo que aconteceu em uma sociedade, trazendo à tona o passado.

Este trabalho destaca a importância que os bondes tiveram para a cidade de Pelotas, sendo o que resta hoje são pequenos trechos de trilhos implantados ainda em solo pelotense, trilhos estes localizados, na rua Álvaro Chaves e Largo Verneti. Existem, ainda, reportagens antigas, fotos que contam a trajetória e a memória dos bondes, que foram parte integrante da paisagem urbana durante setenta e dois anos.

Qual a importância da preservação destes trilhos restantes para a cidade de Pelotas?

Foi através dessa pergunta que tracei meu objetivo principal, o de pesquisar a história dos bondes, para que futuras gerações tenham conhecimento desse meio de transporte, que durante muitos anos percorreram as ruas da cidade, sendo utilizado pelas mais variadas classes sociais, fazendo os mais diversos percursos, levando e trazendo a população, contribuindo com o desenvolvimento em todos os setores da economia pelotense e propiciando novos conhecimentos e relacionamentos.

Tendo como pano-de-fundo os trilhos, Pelotas foi cenário também de discórdias, em episódio conhecido na cidade como a Revolta dos Bondes, que deixou marcas profundas na população e que se refletiram no desenvolvimento da cidade.

O trabalho busca por um período da história de Pelotas que abrange as duas últimas décadas do século XIX e as três primeiras décadas do século XX, fazendo uma relação do elemento bonde com a vida na cidade. Segundo pesquisas realizadas em 51 cidades gaúchas no ano de 1890, Pelotas possuía 33.249 habitantes, que se movimentavam para dentro ou fora da cidade, sendo

que este contingente de pessoas dependia basicamente de três tipos de transporte público: os bondes puxados a burros, os trens e os vapores que partiam e chegavam regulamente ao porto de Pelotas.

Modificações constantes ocorreram na paisagem urbana devido ao lançamento dos trilhos, por onde iriam percorrer os bondes com as mais variadas funções, como os de passageiros, carga, carnes verdes etc.. Podemos afirmar que o bonde ajudou muito na dilatação física e espacial da cidade de uma forma rápida para a época, em ele Pelotas poderia ter sido fadada a uma lentidão no seu desenvolvimento.

Esta pesquisa teve um caráter histórico, com o objetivo de mostrar os fatos ocorridos na cidade de Pelotas a partir da vinda dos bondes, tendo como base referências histórica - bibliográficas principalmente jornais da época, um embasamento para preservação dos trilhos ainda existentes, que são parte do patrimônio histórico da cidade.

Os capítulos que se seguem apresentam um pouco desta relação do bonde com a cidade. No primeiro capítulo senti a necessidade de fazer uma relação da época em que surgiram os bondes em Pelotas, mostrar o momento histórico da época no Rio Grande do Sul, costumes e hábitos da sociedade e as mudanças que o chamado progresso trouxe para a cidade.

O surgimento da cidade de Pelotas, seu desenvolvimento , sua fase de opulência e os bondes que nela circulavam, é resgatado no segundo capítulo.

O terceiro capítulo busca evidenciar o surgimento dos bondes como eram confeccionados e sua importância para a população

O tema específico dos bondes em Pelotas é o assunto do quarto capítulo, onde apresento sua chegada na cidade, sua transformação de um bonde puxado a burros para um movido por energia elétrica.

No quinto e último capítulo trato de um episódio violento ocorrido na cidade, envolvendo a empresa Ferro Carril e Caes, a população e a Intendência Municipal , que ficou conhecido como a “Revolta dos Bondes”.

Por fim, a conclusão, resume a trajetória dos bondes na cidade de Pelotas. Destaca que a recuperação destes fatos se faz importante e necessário, para

preservar os únicos vestígios desta época . A circulação deste meio de transporte veio mostrar-nos também a ousadia do povo pelotense, que foi capaz de lutar pelo que achavam justo, sem medir esforços para implantação deste sistema, que fez parte importante do processo de crescimento da cidade.

VISÃO ABRANGENTE

Visão Abrangente

Nas décadas que antecederam o séc. XX o Rio Grande do Sul passou por transformações significativas, assim como nos anos que se seguiram até a eclosão da primeira guerra Mundial (1914).

Na região sul a queda da Monarquia abriu espaço para o Partido Republicano ascender ao poder (PRR- Partido Republicano Riograndense) Nesta época começaram a ser empreendidos os primeiros esforços no sentido de facilitar o escoamento da produção, solucionando a chamada “Questão dos Transportes” através da encampação dos serviços públicos. (Pesavento 1988)

Os novos meios de transporte trouxeram mudanças nos costumes e nos hábitos da sociedade. O bonde puxado a burros, que passou a fazer parte do cenário das cidades, em Pelotas isto ocorreu no ano de 1873. A chegada dos bondes na cidade aliados a um novo perfil urbanístico da cidade, trouxe um desenvolvimento maior para a cidade, transformando as ruas em palcos de atuação dos habitantes da cidade, antes confinados nos transportes fechados e sem uma total noção da paisagem urbana e social, até então vista somente pelos meios de transportes usufruídos por uma pequena parcela da população, uma classe mais privilegiada.

O bonde modificou os hábitos da população, estabelecendo em seus bancos uma conveniência quase que democrática de seus usuários, uma forma de “miscigenação social”. O bonde tornou-se parte integrante da sociedade, seu cocheiro e, posteriormente, seu condutor um cidadão conhecido por todos seus usuários. Dentre os vários meios de transporte, o bonde já se tornara um elemento nacional, circulavam em todo território brasileiro, facilitando a vida da população, tanto para o transporte coletivo como para o transporte de cargas.

No mapa a seguir (Figura 1) podemos ter uma visão da circulação dos bondes puxados a burros nas cidades brasileiras, mostrando que a partir do ano 1873 os mesmos já circulavam na cidade de Pelotas .

Figura 1 -Cidades que operavam com bondes a burros no Brasil.



Obs: Não se encontra incluído o Estado do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais.

Fonte: História do Transporte Urbano no Brasil - Waldemar Corrêa Steel - Ed. Pini - 1984 - SP
The Tramways of Brazil - Allen Morrison - Ed. Bonde Press - 1989 - N. York

Com surgimento dos bondes nas cidades, e após o advento da luz elétrica, aparecem novas profissões e algumas mudanças nas já existentes. Desapareceram o acendedor de lampiões e o limpa-trilhos (Figura 2) cuja função era limpar os trilhos dos excrementos dos burros que puxavam os bondes, este segundo apenas troca de função pois devia garantir que os trilhos dos bondes estivessem livres de objetos que pudesse provocar descarrilamento e de fazer com que as chaves nas ligações entre duas linhas estivessem sempre lubrificadas.



Figura 2 - Limpa-trilhos

Fonte: site: novomilenio.inf.br

Durante o período dos bondes, tanto o puxado a burros como o elétrico, ocorreram modificações na sociedade, algumas atreladas a palavras que passam a fazer parte e comandar a vida na cidade como: moral, higiene, urbanização, estética, desenvolvimento, cultura e lazer. Era o anuncio da chamada “vida moderna”, começam a surgir novas classes sociais, fábricas com suas chaminés, bairros operários, melhoramentos urbanos e a instalação dos trilhos para circulação dos bondes redesenham uma nova cidade (Figura 3)



Figura 3 - Rua Benjamin Constant pavimentação e instalação dos trilhos

Fonte: Pelotas Memória, Fascículo V, 1990

As transformações que iam ocorrendo na cidade, foram bem descritas no texto de Abadie Faria Rosa em 1917, apresentadas por Magalhães (2002) a seguir:

A remodelação ia-se impondo. Estava já quase completa a instalação da rede de esgotos, preparava-se a próxima inauguração dos bondes elétricos, cuidava-se da reforma do calçamento. Pelas colônias do município e pelos subúrbios da cidade as grandes plantações, os arrozais imensos eram bem a sua terra, dando-lhe a riqueza. Em arrabaldes como o Porto, surgiram fábricas, centros de produção manufatureira, como essa de Fiação e Tecidos,... Diante do desdobramento de Pelotas agora, sentindo a vida nova nos elétricos que passavam velozes, atestando a idéia da pressa e da energia, que são os maiores fatores da vida moderna, , como o soberbo edifício do Banco Pelotense, todos comprovando, como os bondes que passavam, como as praças alinhadas, como as ruas limpas, como o ar da urbs, o aspecto simpático dos transeuntes, a vida urbana toda ela vivificada pela seiva nova.....Foi um perambular cotidiano – a pé, de bonde, em automóvel. Do Porto à Luz, da Costa ao Fragata andei, sempre tendo o que ver e ainda não fora visto... (p. 264).

Na época, possuir uma linha de bonde era essencial para que uma cidade pudesse crescer. Os sistemas de bondes das cidades foram estendendo suas

linhas de acordo com o desenvolvimento da cidade e, muitas vezes, acontecia o inverso, a cidade desenvolvia-se em função da linha do bonde. Havia um grande número as cidades brasileiras que possuíam linhas regulares de bondes, primeiramente os puxados a burros (Anexo1) e após os movidos a energia elétrica. (Anexo 2).

Os bondes eram, muitas vezes, originários dos Estados Unidos, Canadá, Inglaterra, Escócia, Bélgica, França, Alemanha, Suíça e Itália, havendo também os genuinamente nacionais. Além disto, a diversidade dos bondes também impressionava. Bondes para operários, para espectadores de espetáculos teatrais, para transporte de carne, ambulância, mala postal, serviço para feirantes, para irrigar as ruas, para transporte do lixo, tendo também o bonde privativo para o imperador Dom Pedro II e para o Presidente da República, tudo isto atestava a preocupação das operadoras com os mais diversos segmentos da sociedade.

Na cidade de Pelotas não foi muito diferente, os mais variados tipos de bondes percorriam suas ruas, tudo isto se devia ao acelerado desenvolvimento que a cidade vinha tendo, onde os operários das fábricas que surgiam a cada dia, dependiam deste meio de transporte.

Devido a uma mudança de economia na região, surgiram os curtumes. O gado que antes era destinado somente ao abate das charqueadas, neste momento serviu para comercialização da carne e couro, as cervejarias, as fábrica têxteis com novas máquinas, começaram aparecer no cenário Pelotense, como cita Pesavento (1988) .

Os demais estabelecimentos denominados “fabris” eram os de F.C. Lang de Pelotas, produtor de velas, sabão e sabonetes,.....

..... o estabelecimento de fumos de Rui Dias & Irmão, de Pelotas, onde as oficinas e depósitos ocupavam “três espaçosos armazéns” (p.. 33-34).

Este desenvolvimento sob a ótica burguesa era o progresso, riqueza e a opulência chegando, sob a ótica do proletariado, a classe chamada “menos à classe burguesa”.

As classes sociais começaram a ocupar juntas alguns espaços públicos como praças, parques e ruas, havia uma mescla de classes. Muitas vezes as pessoas influenciadas justamente pela nova convivência gerada pelo novo meio de transportes, o bonde, as mais variadas classes acabavam dividindo o mesmo espaço. Mesmo que, ainda, em certos redutos existissem distinções sociais e sexuais bem definidas, como por exemplo, os Cafés, de exclusividade masculina, já as confeitorias podiam ser freqüentadas pelas mulheres, desde que devidamente acompanhadas, os clubes e teatros eram de domínio privado burguês. (Pesavento,1988:70)..

Podemos falar também em uma suposta “Emancipação Feminina”, pois as mulheres começaram a trabalhar fora, em fábricas e lojas, passando a utilizar o bonde como meio de transporte.

A organização do espaço urbano em Pelotas, começava a oferecer aos burgueses novas oportunidades de investimentos, os terrenos começaram a adquirir valor, principalmente nas áreas consideradas nobres, onde a elite Pelotense fixava residência. As casas da burguesia começaram a ser construídas com modelos tipicamente europeus, arquitetura com inspiração Neo—Renascentista, misturando detalhes do estilo Barroco¹ e Gótico², o Ecletismo³ surge em Pelotas. O proletariado começava a fixar-se nos arrabaldes da cidade e, na maioria das vezes, próximo às fábricas em vilas operárias, não dependendo mais de transporte para seu deslocamento, até porque o bonde, estava tornando-se um meio de transporte não muito acessível para eles.

¹ **Barroco:** Período artístico, que surgiu na Europa no século XVII e vai aproximadamente até o século XVIII, onde predominou a emoção sobre a razão, contrastes entre o claro e escuro tanto na pintura, na escultura como na arquitetura.

² **Gótico:** Período artístico, que surgiu na Europa, onde se destacou a Arquitetura, o estilo com traçados delicados e rendilhados onde as janelas de vidro (vitrais) tem destaque especial.

³ **Ecletismo:** Período histórico Arquitêtonico, surgiu na Europa, onde predominou a mistura de vários estilos artísticos.

Pelotas fervilhava, seus habitantes tinham uma vida intelectual intensa, de modo especial nas artes e nas letras, era o apogeu econômico-urbano da cidade. Muitos pelotenses receberam nas últimas décadas do século XIX títulos de barões, talvez por reconhecimento a sua contribuição econômica ao Império, sendo que muitos de seus filhos puderam dedicar-se aos estudos, às letras, às artes e as ciências o que refletia diretamente nas atividades desenvolvidas pelas classes mais abastadas da cidade. Com o decorrer dos anos começaram a aparecer talentos de Pelotas tanto na música, na literatura, assim como na pintura e fotografia. Os fotógrafos faziam registros da época, que retrataram os bondes circulando nas ruas da cidade, um registro importante, para os historiadores de hoje.

Podemos apontar, as últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX, como um período de efervescência cultural e crescimento econômico na cidade de Pelotas, onde o bonde foi um instrumento de aproximação de pessoas, levando-as a diversos espaços públicos de sociabilidades. Aos domingos e feriados, durante o dia, o bonde era o meio de transporte urbano. À noite estava ligada ao medo e ao perigo, devido a iluminação deficiente, feita por lampiões a azeite, espalhados por alguns pontos da cidade, mas a partir de 1875 houve um incremento da iluminação a gás de hidrogênio, e aí, então, houve uma alteração nos hábitos dos pelotenses, o espaço público começara a ser descoberto também a noite, os bondes circulavam até mais tarde, justamente por haver uma iluminação noturna.

Juntamente com a iluminação que surgiu neste período, ainda os jornais, começou a ocorrer o embelezamento das praças e ruas, o fornecimento de água aos domicílios e chafarizes públicos, a construção da rede de esgoto, o desenvolvimento e incremento do transporte público, e os bondes já completavam dois anos de funcionamento na cidade.

Chantal Georgel (1986), citado por Pesavento (1998), diz que no decorrer do século XIX, a rua tornou-se objeto de um novo imaginário social. Microcosmos da transformação capitalista do mundo que teve na urbanização um dos seus processos constituintes, a rua adquiriu uma nova identidade, para as exigências

do viver. Cartão de visitas de uma cidade, as ruas deveriam atestar seu progresso ou atraso.

Transformações aconteceram rapidamente, trazendo um certo fascínio as pessoas, com tom de modernidade, não só o Brasil estava mudando, mas a cidade de Pelotas também. Junto com o progresso vieram os bondes, que estabeleceram uma relação mais que amigável com seus usuários, uma relação quase que de dependência, sem distinção de classe social, pois o bonde foi utilizado pelo trabalhador e também pelas classes mais abastadas da cidade. Os bondes serviram, sob diferentes facetas para a construir ilusões, interferiu e participou da sociedade, da vida de milhares de usuários. Esta relação entre bonde e usuário na maioria das vezes era amigável, as vezes não tão pacífica, muitos fatos ocorreram envolvendo os bondes e seus usuários deixando marcas na história de cada cidade.

O próximo capítulo, traz a história de Pelotas, dentro do contexto social mais amplo, com modificações importantes que ocorreram no espaço urbano, as modificações da “chamada modernidade” que iam se implantando. Pelotas passou por várias categorias até chegar a condição de cidade, chegando a ser intitulada “Princesa do Sul”, devido ao seu grande desenvolvimento e beleza. O capítulo destaca o papel específico do bonde, sua importância para a cidade, como meio de transporte coletivo e lazer da população.

HISTÓRICO DE PELOTAS

Histórico de Pelotas

Para conhecermos a história dos bondes na cidade de Pelotas, é importante termos uma visão histórica da cidade, como surgiu, e sua trajetória, primeiramente como povoado, após freguesia, depois vila e finalmente como cidade. Estes dados vêm contribuir para que possamos entender como Pelotas evoluiu com suas ruas cortadas pelos trilhos urbanos, tornando-se um pólo cultural.

O nome Pelotas teve sua origem nas embarcações confeccionadas em couro, que faziam a travessia freqüente de um arroio, a qual recebeu o nome de Pelotas. Travessia esta que era feita pelos habitantes originais da região e pelos primeiros povoadores. A proliferação das charqueadas, nas terras marginais ao arroio, costa do Pelotas, fez com que o nome passe a designar também toda a região das charqueadas.

Em 1758, Tomás Luís Osório recebeu cinco estâncias em um zona conhecida por suas planícies que compreendia terras desde o sangradouro da Mirim (São Gonçalo) e o Arroio Pelotas até encontrar o arroio Corrientes desde à Lagoa dos Patos no lugar de Canguçu.

Conforme Osório (1922).

A Tomás Osório, coronel rio-grandense, foi doado o primeiro trato de terra originário de Pelotas, cuja carta de sesmaria, datada de 18 de junho de 1758 indicava que “a região estava sendo explorada e conhecida a zona das suas planícies. (p.25).

Após a morte de Tomás Osório, em Portugal, sua mulher e filhos vederam sua sesmaria em espólio ao casal Manuel Bento da Rocha - Isabel Francisca da Silveira, isto ocorreu no dia 04 de fevereiro de 1779.

No dia 21 do mesmo mês, o governador José Marcelino de Figueiredo autorizou o tenente de Dragões Manuel Carvalho de Souza a “ocupar, povoar e cultivar” as terras devolutas do Sr. Luiz Gonçalves Viana que falecera não deixando herdeiros.

No mesmo ano, devido uma seca que assolava o Ceará , José Pinto Martins veio a fixar-se justamente nas terras devolutas do Sr. Luiz Gonçalves Viana, em 1779, criando a primeira charqueada as margens do arroio Pelotas, tornando-se próspera e estimulando a criação de novas charqueadas, surgindo assim a industria saladeril na região.

O povoado de São Francisco de Paula surgiu em meados do século XVII , situado entre o canal de São Gonçalo e o arroio Santa Bárbara. Nesta época vieram aventureiros paulistas, mineiros, cariocas e lagunenses, posteriormente chegaram os portugueses provenientes da Vila de Rio Grande de São Pedro e Colônia do Sacramento conquistada pelos espanhóis em 1763. (Osório, 1922.:25).

Os habitantes do povoado passaram por diversas provações e muitas dificuldades quando este esteve sob o domínio espanhol, durante um período de 13 anos, de 1763 até 1776. Em 2 de abril de 1776, data consagrada a São Francisco de Paula no calendário católico, os espanhóis foram expulsos da vila de Rio Grande, a qual Pelotas ainda pertencia. Foi escolhido o referido santo como padroeiro da localidade, e erigida uma rústica igrejinha , onde mais tarde seria a Catedral de São Francisco de Paula. Nesta época começou a formar-se uma aglomeração populacional, gerando riqueza e desenvolvimento, tornando-se mais tarde a freguesia.

No dia 7 de Julho de 1812, o povoado que existia com a denominação de Pelotas foi elevado a condição de Freguesia de São Francisco de Paula, devido a comemoração pela Igreja Católica o dia deste santo. Neste mesmo ano começava a substituição da igrejinha pela construção de uma capela, a Catedral de São Francisco de Paula.

A Catedral surgiu no terreno de uma imensa chapada, terras que pertenciam ao capitão-mor Antônio Francisco dos Anjos, eram um pouco afastadas do São Gonçalo e do movimento das tropas, situadas entre a Av. Bento Gonçalves e a rua General Neto, sentido norte-sul, e no sentido leste-oeste entre as ruas Almirante Barroso e Marcílio Dias, tais limites que na época configuravam o limite urbano da cidade.

Pelotas em 1815 já contava com cerca de 20 mil habitantes. Neste mesmo ano, em 20 de maio, conclui-se a medição judicial das dezenove ruas do novo agrupamento urbano, ruas estas que formavam um quadriculado, que compreendia, no sentido norte-sul, entre as atuais Avenida Bento Gonçalves e a rua General Neto, no sentido leste-oeste, as ruas Marcilio Dias e Almirante Barroso.

Pelotas em 1818 tinha dezenove ruas, dezoito charqueadas e mais de cem casas, a condição de vila foi atingida em 1830. Nesta época uma proprietária de terras, Dona Maria Eufrásia da Silveira fez doações das mesmas, facilitando um maior desenvolvimento, começando assim terras serem retalhadas surgindo vários terrenos aumentando os lotes urbanos e mais casas construídas.

Pelotas, em 1830, já contava com 34 logradouros. No ano de 1833 tinha 544 prédios e o perímetro central deslocava-se da praça da matriz hoje praça José Bonifácio, para a praça da Regeneração, hoje Praça Coronel Pedro Osório.

No dia 27 de junho de 1835 através do decreto do então presidente da Província Antônio Rodrigues Fernandes Braga, foi outorgado a Vila São Francisco de Paula foros de cidade. Recebeu então novamente o nome que já havia designado esta região de Pelotas. Conforme consta em Osório (1922) o decreto que sancionou a resolução da Assembléia diz o seguinte:

Antônio Rodrigues Fernandes Braga, Presidente da Província do Rio Grande de São Pedro do Sul. Faço saber a todos os seus habitantes, que a Assembléia Legislativa Provincial Decretou e eu Sancionei a ley seguinte: Artigo Único. As Villas de São Francisco de Paula, e Rio Grande ficarão elevadas à Cathegoria de cidade de Pelotas - e a Segunda de – Cidade do Rio Grande – e terão todos os foros e prerrogativas das outras cidades do Império. Mando portanto a todas as Authoridades a quem o conhecimento e execução da referida ley pertencer, que a cumprão e fação cumprir tão inteiramente o que nella contém. O Secretário desta Província a faça imprimir, publicar, e correr. Porto Alegre vinte e sete de junho de mil oitocentos e trinta e cinco. – Antônio Rodrigues Fernandes Braga – Nesta Secretaria da Presidência foi Publicada a presente ley em 29 de junho de 1835 – Germano Francisco de Oliveira..(p.56)

A cidade começou a tomar novos rumos. No ano de 1857 foi fundada, em 16 de setembro, a Beneficência Portuguesa, inaugurando o edifício de seu hospital à 14 de junho de 1861, o Asilo de Órfãos foi fundado em 07 de Setembro de 1855; a Santa Casa de Misericórdia , primeiro hospital aberto aos desvalidos, em 19 de março de 1848; o Teatro Sete de Abril foi fundado em 1834. Estabeleceu-se, também, nesse período a linha de comunicação telegráfica entre Rio Grande e Pelotas que foi e inaugurada em 15 de fevereiro de 1868. Em 1873, no dia 09 de novembro, a Companhia “Ferro Carril e Caes de Pelotas” deu início o serviço de transporte urbano. Em 1º de julho de 1874, Souza Soares inaugura sua farmácia, a primeira homeopática do estado, denominando o estabelecimento de “Laboratório Homeopático Rio-Grandense”, começava lentamente o desenvolvimento da cidade.(Anjos: 2000:166)

Não podemos deixar de mencionar que a industria do charque, com a comercialização de seus diversos subprodutos, muitas vezes até para Europa, trazia a riqueza para a região de Pelotas. Como certificado desta riqueza e opulência da época apareceram os prédios públicos e residências com ornamentos nas fachadas, refletindo o poder econômico pungente da região .

Podemos constatar estes fatos ocorridos na cidade, no ano de 1822, no comentário de Herbert Smith citado por Magalhães (2002):

“ Do porto, uma linha de bondes, leva para a cidade, assentada a uma milha para o interior, em uma grande planície, entre dois pequenos galhos do São Gonçalo. Depois do porto antipático, surpreendeu-nos agradavelmente quando a vimos. A cidade é bem traçada, com ruas largas e um número extraordinário de belos edifícios públicos e particulares; alguns deles defrontam um grande largo, plantado com muito gosto de um parque ou jardim;... Algumas vivendas são muito lindas e quem entra nelas depara disposições de gosto e mobília excepcionais no Brasil, ...

Pelotas foi fundada em 1815, e agora contém cerca de 20 mil habitantes. Todo seu comércio deve-se, ou à industria do charque ou ao comércio com o interior, que diretamente depende desta indústria.” (p. 203).

A cidade de Pelotas floresceu em vários aspectos, com desenvolvimento em várias áreas, trazendo aos habitantes oportunidades econômicas e culturais. Tornou-se uma região próspera, no entanto, na virada do século quando os charqueadores pelotenses começaram a perder gradualmente o terreno da indústria do charque para o mercado do Rio do Prata, seus mais perigosos concorrentes, começaram as quedas financeiras, com esta disputa de mercado e ainda com a abolição da escravatura (1888). Passou a não existir mais a mão de obra escrava a qual era a maior fonte produtora e consumidora do charque, começando assim lentamente o declínio financeiro da cidade.

No capítulo seguinte, apresento o histórico dos bondes, como surgiram, sua evolução, os mais variados tipos, como eram movidos, sua importância para as cidades e para seus usuários.

HISTÓRICO DOS BONDES

Histórico dos bondes

A palavra bonde⁴ define um veículo de transporte coletivo, que corre sobre trilhos urbanos, assentados rente e sem saliências no leito das ruas. Esse veículo de transporte nascido na renascença, permanece até hoje trafegando em várias cidades do mundo. O bonde já foi a tração animal, à cabo infinito, motor a vapor, motor a gasolina, ar-comprimido e motor elétrico. É um veículo de transporte previsível, repleto de sensações agradáveis, por um som próprio e um cheiro peculiar, o último transporte da chamada era romântica. Descendente das diligências das quais herdou a tração animal evoluindo para ser o primeiro veículo urbano auto-propelido, deixando exemplos importantes como o Trolleybus e o Metrô.

Na Europa, durante os séculos XVI e XVII, as carruagens tracionadas por cavalos eram o principal meio de transporte que conduziam os passageiros entre as principais cidades européias. Seu serviço era lento e desorganizado, mas, mesmo assim, era um privilégio dos mais afortunados, principalmente antes da Revolução Industrial. Dentro das cidades havia diversos veículos de tração animal para o transporte urbano mas totalmente inadequados para o transporte coletivo, devido a baixa velocidade e a pequena quantidade de passageiros transportados.

As diligências, como eram conhecidas essas carruagens, evoluíram para suprir as necessidades dos usuários. No entanto, começaram a surgir problemas de transporte, como o da super lotação, e as diligências maiores, que permitiam um número maior de passageiros ao longo de rotas pré-estabelecidas, passaram a ser utilizadas .

Em 1819 existiam rotas regulares em Paris, e um serviço semelhante começou na cidade de Nova Iorque em 1827. Esse serviço na realidade não era novo, pois já existia a muitos anos, o que era inovador e diferente era o

⁴ antp.org.br/telas/bondes_sobreviventes.htm

“ônibus”⁵, um veículo que percorria um trajeto determinado entre dois pontos da cidade, passando sempre pelas mesmas ruas cobrando uma tarifa muito baixa, que quase todos podiam pagar. Para aumentar a quantidade de passageiros, criou-se um vagão (Diligência) de tração animal maior, recebendo o nome de “ônibus” havendo uma boa aceitação pelos usuários. Bastava o passageiro acenar com a mão para que o condutor do ônibus parasse no meio fio para o passageiro subir a bordo. O condutor ia sentado em um banco em cima do ônibus, exatamente como em uma diligência. Este meio de transporte percorreu várias cidades da América de 1826 até aproximadamente 1905, sendo muito utilizado em cidades como São Paulo e várias outras do Brasil.

Nasce o bonde, que é uma evolução do “ônibus”, sendo que os primeiros também foram puxados a cavalos ou burros (muares) como em algumas cidades brasileiras. Esses não trafegavam pelas ruas de pisos irregulares e sim sobre trilhos de aço especiais, assentados nos leitos das ruas. Suas rodas também eram de aço e manufaturadas cuidadosamente para que encaixassem perfeitamente nos trilhos e não escapassem dos mesmos. Esses mesmos trilhos reduziam o atrito da fricção consideravelmente, permitindo que os cavalos os puxassem com maior facilidade.

O bonde podia transportar maior número de passageiros tornando-se cada vez mais eficiente. Confortável pela suavidade de seu deslocamento, um único animal podia puxar um bonde de pequeno tamanho, mas mesmo assim ainda maior que o “ônibus”. O primeiro bonde entrou em operação no ano de 1832 na cidade de Nova Iorque. De imediato não teve grande aceitação, somente em 1852 passa a ser aceito por uma parte da população.

Um ferreiro Irlandês chamado John Stephenson, que havia imigrado para América, aprendeu a construir trenós de madeira e foi quem construiu o primeiro bonde. Montou sua fábrica, que foi a mais famosa e maior em construção de

⁵ ônibus – Nome dado ao veículo puxado por tração animal, percorria um trajeto determinado entre dois pontos distintos dentro das cidades européias.

bondes de tração animal do mundo. Estava localizada em Nova Iorque, de onde exportava para diversos países, inclusive para o Brasil.

Os carros eram feitos de madeira de lei, muito bem acabados, polidos e envernizados e os bancos de madeira eram confortáveis. Em lugares frios, os bondes eram fechados com janelas que podiam ser abertas em dias mais quentes. Para as regiões mais frias, alguns bondes possuíam sistema de aquecimento gerado por pequenos fogões de ferro operados pelo condutor. Muitos destes equipamentos causaram alguns acidentes graves de queimaduras aos passageiros quando ocorria um descarrilamento do bonde, principalmente em regiões onde houvesse a incidência de nevadas.

O bonde típico era operado por uma tripulação de duas pessoas, um homem à frente que conduzia o bonde (cocheiro), dirigindo um cavalo puxado por rédeas e um segundo que era o condutor, cuja função principal era cobrar as passagens, ajudava os passageiros a subir e descer do bonde, dava também o sinal para os passageiros descerem, ainda fazendo o acionamento de uma manivela de freio usada em casos de emergências.

O bonde tornou-se o mais importante sistema de transporte de massas nas cidades. No entanto, haviam problemas sérios relacionados com os bondes, tais como aquisição de cavalos, que eram caros, envelheciam, adoeciam e, principalmente, precisavam de alimentação e de um lugar como estábulos e cocheiras para descansarem. Outro problema significativo era esterco produzido diariamente pelos animais, que ficavam pelas vias públicas e precisavam ser recolhidos pelos funcionários das empresas, os chamados limpa trilhos.

Com a Revolução Industrial, aparecem outros tipos de transportes de massas, como as máquinas a vapor que eram potentes e davam mais velocidade, mas o bonde, nas grandes cidades ainda, permanecia puxado a tração animal. Novas formas de alimentação para os bondes, como os movidos a tração, a vapor, a cabos infinitos. Em 1880 surgiram os primeiros bondes movidos por eletricidade, comprovando ser mais eficientes, devido com sua alta velocidade e versatilidade.

Na cidade de Richmond, na Virginia em 1888 instalou-se o primeiro sistema elétrico de bondes. Este sistema consistia em um dínamo (gerador) que permitia levar a energia através de fios que formavam uma rede aérea sobre os bondes nas ruas de uma cidade que alimentavam o motor do bonde, estes geradores ficavam em Usinas geradoras, localizadas ao longo das linhas dos bondes.

Na Inglaterra os bondes puxados a tração animal eram designados pela população como “Tramway”⁶, que significava uma linha férrea urbana, onde os carris (trilhos) eram assentados em via pública podendo os veículos passar sobre eles com facilidade, este nome de “Tramway”, foi muito utilizado em algumas cidades Brasileiras para designar os bonde urbanos .

Finalmente, o bonde de tração animal foi substituído pelo movido a eletricidade e tornou-se logo muito popular, permitindo o transporte urbano de grandes massas, fato que jamais acontecera antes. Os outros sistemas de transporte coletivo ficaram velhos e obsoletos. Os bondes tornavam-se, como passar do tempo, mais confortáveis e mais rápidos para época, estendendo-se por vários bairros das cidades. Para o desenvolvimento de uma cidade era essencial possuir uma linha de bonde, o bonde passou a ser um elemento popular nas cidades, integrado a sua paisagem .

No Brasil, não foi muito diferente, Visconde de Mauá (1813-1889) Patrono do Ministério dos Transportes, natural de Arroio Grande, Rio Grande do Sul, de ascendência humilde, foi um dos entusiastas dos meios de transporte, especialmente das ferrovias, a ele se devem os primeiros trilhos lançados em terra brasileira. Dentre a lista de enormes empreendimentos em que se lançou Mauá, estava a organização dos transportes urbanos nas cidades e ainda a criação do serviço de bondes de tração animal, colaborando assim de forma preciosa para urbanização das cidades.

⁶ Tramway – Em inglês significa uma linha férrea urbana, onde os carris (trilhos) são assentados em via pública.

Trams : Bonde

Way: Caminho, estrada, via

O bonde constituiu-se em um sinônimo de transporte público, ou até mais que isso, um direito e uma oportunidade das pessoas se deslocarem pela cidade e usufruírem o espaço urbano, estabelecendo diversas relações de sociabilidade.

Perfeitamente integrados nas vias onde circulavam, os bondes foram varridos do cotidiano das cidades e da vida de milhares de pessoas em muitas cidades, de cerca de 2000 bondes a burro e, aproximadamente, 4000 bondes auto propulsados (movidos a gasolina ou eletricidade), quase nada restou. Poucos foram os que sobreviveram ao progresso, e justamente por isso é importante trazer vestígios e lembranças do que foi esta rede de transporte que tanto serviu por várias décadas as mais variadas populações.

Na maioria das cidades brasileiras, os bondes percorreram ruas e caminhos, e talvez para a população, que vivenciou este tempo, restam apenas lembranças, pois com sua lenta extinção, o bonde deixou de ser o transporte de uma grande parte da população, para ser em muitos lugares hoje um objeto de resgate da memória nacional.

A pesquisa realizada recentemente pela ANTP- Cultural (Associação Nacional de Transporte Público – 2002) em diversas cidades Brasileiras constatou que existem poucos bondes sobreviventes, sendo que muitos deles desintegraram-se pelo tempo, talvez em breve deixem de existir. Como marcas de sua existência somente as fotos que registram seu abandono.

Após este relato da história dos bondes no contexto mundial, o próximo capítulo trata especificamente dos bondes na cidade de Pelotas.

OS BONDES EM PELOTAS

Os Bondes em Pelotas

O bonde fez parte do contexto estético e urbanístico da cidade de Pelotas entre 1873 até 1955. Primeiramente, surgiram os bondes puxados a burros, após vieram os bondes elétricos os quais causaram muita polêmica na época de sua implantação gerando inclusive uma revolta popular. Conseguiram manter-se em funcionamento até o ano de 1955 onde foram totalmente substituídos pelo ônibus. Hoje apenas restam alguns vestígios de sua existência, marcas deixadas do passado, são apenas restos de trilhos encravados em ruas da cidade, mais especificamente na rua Álvaro Chaves e no Largo Verneti.

Em 1832, na Vila de São Francisco de Paula, atual cidade de Pelotas, verificou-se uma concentração populacional elevada, as novas e complexas atividades econômicas e as relações sociais que se desenvolviam, passaram a exigir da administração pública uma legislação que buscasse regrar a nova realidade social. Em 19 de fevereiro de 1833, foi aprovado o Código de Posturas Policiais, que servia para regrar várias atividades assim como dar diretiva a segmentos da sociedade. O Código de Posturas regulamentava também a circulação dos bondes na cidade de Pelotas, com suas leis específicas e as concessões.

Segundo Magalhães (1993) em uma anotação feita em 1871 pelo viajante britânico Michael George Mulhall sobre a cidade, tem-se uma noção da primeira concessão para a circulação dos bondes em Pelotas. Como veremos a seguir.

Antes de tomar o vapor para Rio Grande, Mulhall também foi a igreja , que, embora em reparos (restaurava-se o ouro do teto), pareceu-lhe “um edifício de bom tamanho e bem proporcionado”, e lembrou de anotar que o pai do Sr. Cordeiro (o cônsul) era o dono de uma única concessão para colocar bondes na cidade, “o que é muito necessário. (p. 92).

Em 03 de fevereiro de 1870, segundo contrato celebrado com a Presidência da Província e aprovada sob a forma de lei provincial, a Companhia Ferro Carril e

Caes de Pelotas recebeu o privilégio por 35 anos de construção e gozo de um cais e linhas férreas urbanas e suburbanas na cidade. No final desse período, em 1905, a empresa passava obrigatoriamente a pertencer ao município ou prorrogaria o aludido contrato, deveria fazer ainda o transporte gratuito dos agentes do correio, da polícia e empregados públicos, desde que estes portassem a devida autorização. O presidente da companhia organizada no Rio de Janeiro era o Conde de Figueiredo, e o gerente em Pelotas o carioca Abel Barradas.

Sob o decreto de nº 4967, de 22 de maio em 1872 foram criados os estatutos da Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas⁷, dentre os quais destacam-se os que seguem, que se referem ao início da construção dos trilhos:

“A estrada deverá partir da extremidade oeste do cais antigo até encontrar-se com o trapiche do vapor onde finda a escada da Alfândega, as madeiras empregadas nas obras devem ser todas de lei, juntamente com um cais de alvenaria no litoral da cidade com 440m de extensão.....”

“ Haverá abatimento para o transporte de produtos que forem descarregados no cais e que sejam transportados pelos carros da companhia.”

A inauguração da Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas foi em 9 de novembro de 1873, única detentora de concessão para exploração de linhas de bondes em Pelotas, serviu a cidade por 42 anos. Sua primeira linha tinha como trajeto a rua Félix da Cunha, indo da estação central, localizada na rua São Jerônimo (atual Marechal Floriano) esquina da praça D. Pedro II (hoje Cel. Pedro Osório), até a praça Domingues Rodrigues na zona do Porto.

Os primeiros foram de tração animal, puxados a burros (ou muares como eram designados). Devido ao pouco atrito gerado entre os trilhos e as rodas dos bondes, não era necessário para os bondes pequenos mais que uma parelha de muares para puxa-los, o que tornava mais fácil sua locomoção. Os carros eram feitos de madeira de lei, bem acabados, polidos e envernizados, os bancos de

⁷ Documento escrito a mão, pertencente ao acervo da Biblioteca Pública Pelotense.

madeira eram confortáveis. À princípio não havia proteção nas laterais dos bondes (Figura 4), o que obrigava, em dias de chuva e sol muito forte, descerem as lonas, que permaneciam enroladas no teto do bonde, para que estas viessem proteger os passageiros. O condutor controlava os muares que paravam em pontos designados, o cobrador de passagens, auxiliava os passageiros na subida e descida dos bondes e o “limpa trilhos”, regularmente limpava os trilhos para permitir uma boa trafegabilidade dos bondes. Todos funcionários usavam uniformes, da companhia Ferro Carril Caes de Pelotas. Havia um trajeto estabelecido para que os bondes percorrerem, podendo estes transportar até 20 passageiros sentados.



Figura 4 - Bonde puxado por tração animal

Fonte: Pelotas Memória, Fascículo III, 1989

Em 1891, Pelotas já possuía um total de nove bondes de passageiros, quinze de carga e, aproximadamente, 120 animais que puxavam os bondes, que percorriam quatro linhas existentes.

A linha que possuía a maior quantidade de horários, por ser a mais concorrida, era a do Porto ou Linha Central, que levava da Zona do Porto até a Catedral São Francisco de Paula. Existiam outras linhas como a do Prado, que ia da estação central até o Fragata, a Tablada, do mercado até ao matadouro da Tablada e a da Estação, ia do centro até a estação da estrada de ferro. A estação central de bondes (Ferro Carril) era localizada na esquina da rua São Jerônimo

(atual rua Marechal Floriano) com a praça Dom Pedro II (hoje praça Coronel Pedro Osório).

Outra estação estava situada na praça da Constituição (Figura 5), hoje praça Vinte de Setembro, com os depósitos, estrebarias e oficina para reparos dos carros, hoje Gerência Regional da CEEE.(Figura 6).



Figura 5– Escritório da Ferro Carril & Câes

Fonte: Acervo de Ana Lúcia Rassier



Figura 6 – Prédio da Gerência da CEEE

Fonte: Acervo do autor

Uma linha de 780 metros foi construída pela rua São Miguel (atual rua Quinze de Novembro), da praça D. Pedro II até à da Matriz (atual praça José Bonifácio). A linha Central, Porto e Igreja (Catedral São Francisco de Paula) media 3.500 metros, contando com 5 carros de passageiros, 15 para cargas, 16 carroças e 121 muares .

Os textos abaixo, mostram-nos comentários feitos por visitantes sobre algumas singularidades urbanas de Pelotas, conforme consta em Magalhães, (2002);

Pelotas é uma das mais belas cidades do Estado do Rio Grande do Sul; segunda depois de Porto Alegre, está construída sobre um plano elevado e conta com cerca de 35 mil habitantes.. Parando na esquina pela qual devem passar a maior parte dos *tramways*¹ e sendo a hora do passeio , tivemos a oportunidade de ver grande número de senhoras e senhores que vinham do subúrbio ou dos pontos mais distantes da cidade. 1905 – *Vittorio Bucelli* (p.254)

“Eis-me na cidade das flores, da música, das mulheres lindas, dos rapazes elegantes; na cidade dos carros, do luxo, da aristocracia educada, gentil e chic; na cidade vasta, formosa, com as suas ruas largas, extensas, paralelas todas, duma direção quase uniforme, na beleza das vistosas habitações, no conforto e higiene dos seus grandes armazéns, onde o comércio é forte, poderoso, vai impulsionando, de parceria com a pujante indústria, o progresso da terra hospitaleira, cognominada com justiça a Princesa do Sul.(p.254)

Desembarca-se e, desembarcando-se, toma-se logo ... um carro. Pudera! E segue-se o bondinho, o bondinho que lembra uma caixa de fósforos de cera que fosse crescendo... 1910 – *Andradina de Oliveira*

A Ferro Carril em 19 de fevereiro de 1874, colocou em funcionamento um novo veículo para transporte de carnes verdes para os açougues de Pelotas e, neste mesmo ano, foi feita a proposta para gerência da empresa para prolongamento de sua linha até o fim do Fragata.

Havia também uma linha de bondes para o lado norte da cidade que terminava nas imediações da Capela Nossa Senhora da Luz, ao lado do Bosque Bologne, local onde uma parte da população dirigia-se nos fins de semana para lazer e descanso. A Companhia possuía bondes especiais como para os escolares e o “expresso” para levar encomendas de urgência.

No ano de 1878, uma nova companhia de transportes, a Sociedade Alta Viação Pelotense juntava-se à Ferro Carril, sob a razão social de Neto & Cia. Com a nova sociedade passou a ser obrigatório o uso de uniformes especiais para todos os sócios. Em dias de enterros, os uniformes eram pretos, com fumo ao braço e outro tipo de uniforme para dias de gala e outros serviços.

Um dos grandes acontecimentos sociais de Pelotas ocorreu por ocasião da inauguração do Parque Pelotense, conhecido posteriormente por Parque Souza Soares, no dia 2 de fevereiro de 1883. A Ferro Carril apressou suas obras, para que os trilhos dos bondes que já estavam bem próximos ao Parque, chegassesem até ele antes de sua inauguração. Assim sendo, uma grande parte da população pode dirigir-se até lá para o evento, nos bondes que circularam todo dia. O Parque Pelotense era um local, na época, muito afastado do centro da cidade, necessitando assim vários meios de transporte.

O Parque Pelotense foi construído por José Álvares de Souza Soares que estabeleceu seu laboratório Homeopático Rio - Grandense e a fábrica do Peitoral Cambará, localizado, no bairro Fragata junto ao Prado Pelotense, a três quilômetros do centro da cidade.

O trajeto até o Parque era feito por bondes de tração animal, que teve sua linha especialmente desviada para esse fim, neste dia festivo, os bondes transportaram passageiros até as nove horas da noite. Outra ocasião significativa que liga os bondes ao Parque Pelotense, foi a inauguração da Capela de Santa

Luzia, onde os bondes trafegaram todo dia levando a população desde oito horas da manhã, com intervalo de 10 em 10 minutos e a tarde com intervalos de 15 em 15 minutos, devido a grande quantidade de pessoas que se dirigiam ao Parque. (Figura 7)

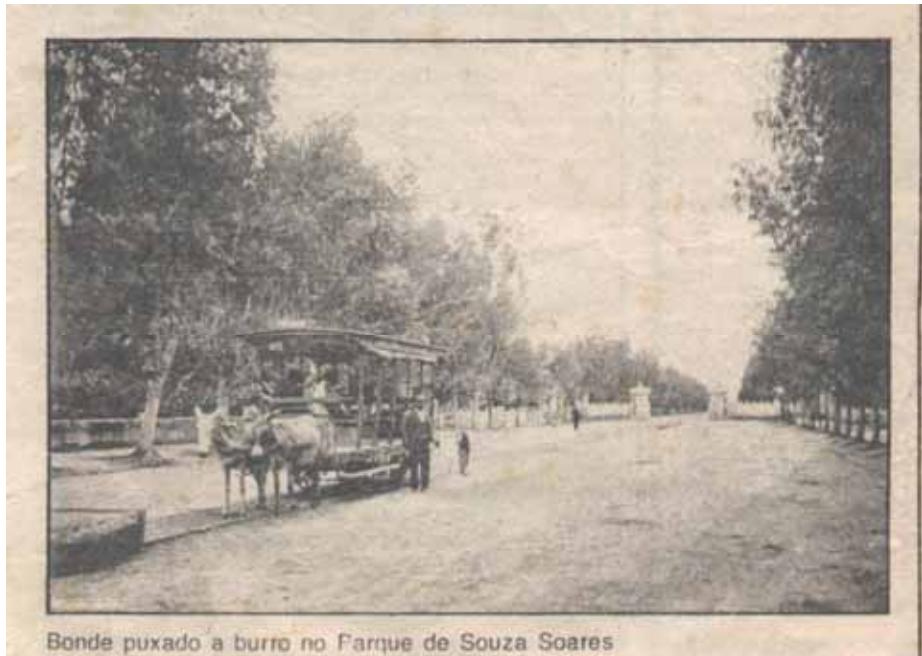


Figura 7 - Chegada do bonde ao Parque

Fonte: Acervo de Ana Lúcia Rassier

De acordo com extratos da monografia de Ana Lúcia Rassier (2003), uma das entrevistadas que participou como interlocutora da pesquisa, lembrou com certo divertimento, do passeio que fazia de bonde ao Parque Souza Soares .

Bonde só no tempo de criança, só no tempo de criança.
Funcionava o bonde no tempo de criança. Nós íamos, para nós era
uma felicidade, papai tinha carro, mas para nós era uma felicidade
pegar um lá na titia.....eu ia de bonde, descia bem defronte à praça.
O bonde, uma beleza..... Fazia a volta lá nos fundos. E aí ele vinha
de volta e a gente pegava. (p. 61).

Outra entrevistada diz que:

E era de tal importância que até o meio de transporte entrava dentro das terras dele (do Visconde) para levar os funcionários para trabalhar na fábrica, que era o bonde, o célebre bonde. (p. 62)

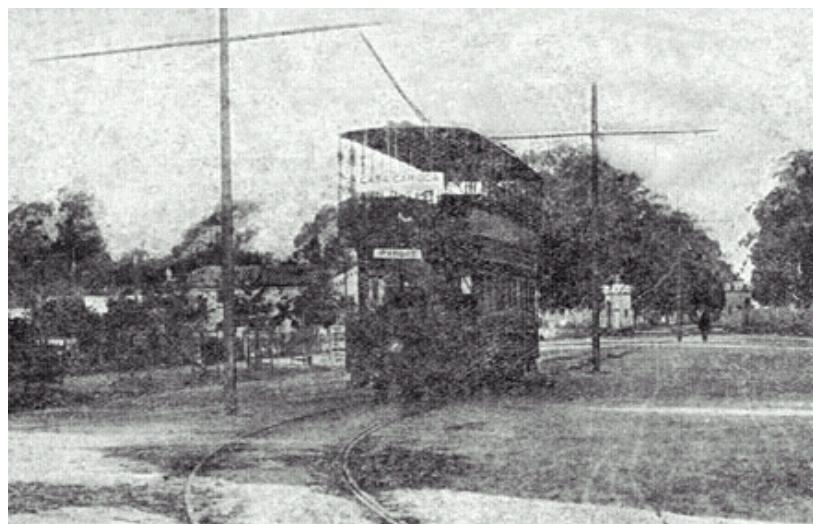


Figura 08 - Bonde Imperial (entrada do Parque Pelotense)

Fonte: Acervo particular de Ana Lúcia Rassier

Cinco bondes faziam a linha Fragata e seus trilhos os levavam até o interior do Parque, inclusive um do tipo “imperial” de dois andares (Figura 8). Nos fins de semana o Parque Sousa Soares era um atrativo para a população Pelotense. O Parque possuía recantos tranqüilos, fontes e um famoso labirinto que atraia boa parte da população. A ida ao Parque dependia do meio de transporte mais usado na época, que era o famoso “bondinho” como era conhecido carinhosamente pela população .

No ano de 1890, todos os bens e direitos da Ferro Carril e Caes de Pelotas foram vendidos, em leilão público, para Zanotta & Cia, porém continuou com a mesma razão social. Após a venda, a empresa aumentou o número de bondes para o Fragata, e continuou funcionando sem embaraços legais.

O transporte de passageiros era feito com regularidade pela empresa Ferro Carril em todas as linhas, mas, haviam muitas reclamações contra os serviços prestados pela empresa. A população achava abusivo o preço cobrado pelo serviço prestado, reclamava também de maus tratos aos animais, que muitas vezes se encontravam debilitados e eram obrigados a uma jornada extensiva de trabalho, chegando a tombar por fraqueza, embora muitas das reclamações eram feitas sem razão, conforme consta nos jornais. Devido as reclamações e vários fatos que ocorreram, em 1903 criou-se a Sociedade Protetora dos Animais em Pelotas, justamente pela revolta da população em relação como eram tratados os animais que puxavam os bondes, incentivada especificamente da atitude do jornalista J. Villarinho e seu colega Oscar Tollens.⁸

O Rio Grande do Sul estava em constantes transformações assim como Pelotas, e a vinda da luz elétrica foi um novo elemento propulsor da economia, possibilitando a circulação dos bondes elétricos na cidade.

Segundo o contrato de concessão firmado em 17 de maio de 1912, a Companhia Rio Grandense Light & Power Syndicate, Ltd., registrada em Londres, instalou a iluminação pública em Pelotas em 1914. Paralelamente iniciou-se a construção das linhas de bondes elétricos pela empresa Buxton, Cassini & Compañía, de Buenos Aires, cujo funcionamento começou em 20/12/1915, durante 40 anos. No contrato de concessão⁹ previa os seguintes serviços:

- 1º) Tração elétrica (Bonds) para transporte passageiros, bagagens e cartas.
- 2º) Iluminação elétrica, exterior e interior dos edifícios e de prédios e de ruas, praças e avenidas.
- 3º) Transmissão de força, por meio de energia elétrica, para motores, fins industriais e outros.

Durante o prazo do privilégio a concessionária, mediante a aprovação da Intendência, poderia ocupar as ruas, avenidas, praças e pontes públicas do

⁸ OLIVEIRA, 1998:26.

⁹ Diário Popular de 17 de maio de 1912.

município, com o fim de estabelecer e explorar no que lhes conviesse como: Linhas de Bondes (Tamways), colocação de condutores aéreos e subterrâneos e acessórios.

Os concessionários teriam o direito de construir, a todo tempo mediante aprovação da Intendência além de linhas, ramais e prolongamentos somente com materiais de primeira qualidade que seriam incorporados através de contrato, onde os bondes ficariam sujeitos a uma série de condições¹⁰.

A seguir algumas destas condições:

- a) Sistema a empregar será conhecido por Trolley aéreo com retorno por meio de trilhos.
- b) A tensão a empregar-se no Trolley será de quinhentos volts, de corrente contínua, admitindo-se uma tolerância de 10%.
- c) Os condutores de alimentação do Trolley, desde a usina até aos pontos de alimentação, situados dentro do perímetro formado pelas ruas Senador Mendonça, Félix da Cunha, Sete de Abril e Marechal Deodoro, serão subterrâneos, podendo ser fora destes limites aéreos e montados sobre os mesmos braços que suportam os fios do Trolley ou sobre postes de ferro.
 - i) Nas ruas onde forem necessárias, por causa do maior movimento de carros e permitindo sua largura, poderão as concessionárias construir linhas duplas, com um metro e cinqüenta centímetros no mínimo entre as vias.

A previsão inicial seria de sete linhas, sendo que a velocidade máxima dos carros seria de 18 Km por hora no limite urbano, fora deste limite poderia ser elevado até 30 Km por hora e as paradas seriam somente nas esquinas de ruas

¹⁰ Diário Popular 10 de dezembro de 1915.

dento da zona urbana, e fora destas seriam em pontos aprovados pela Intendência. Os carros trafegavam em linhas de primeira classe, de segunda classe, de carga e de carnes, e ainda carros de luxo, com a devida aprovação da Intendência.

A concessionária foi obrigada a manter o bom estado de conservação dos bondes e trilhos. A passagem dos carros de primeira classe o valor estipulado era de 200 (réis) por viagem, e 300 (réis) quando o passageiro fizesse viagem direta em duas seções sem transbordo. Devendo ainda emitir passagens com 50% de abatimento para colegiais devidamente matriculados, as quais seriam usadas somente em dias próprios. A Concessionária deveria manter guardas ou vigias para a segurança da circulação nos cruzamentos quando as condições do transito exigissem, teriam passagem gratuita na plataforma de traz, os agentes de polícia municipal os estafetas dos correios e telegrafo quando uniformizados.

Ficou, ainda, estabelecido que no momento que esgotasse o prazo da concessão, a municipalidade poderia encampar todo o acervo, pelo preço estabelecido por ambas as partes de acordo com as leis em vigor, ou conceder renovação do contrato com cláusulas estabelecidas pelas partes. No entanto com o não cumprimento dos itens anteriores a concessionária continuaria na exploração dos serviços sem qualquer tipo de privilégio, e sujeita ao pagamento trimestral dos impostos e taxas de 6% de sua renda bruta a Intendência, sendo que a qualquer tempo a Intendência poderia encampar o acervo dos concessionários desde que devidamente indenizados.

A Ferro Carril e Caes de Pelotas, em 1914 colocou um aviso ao público, comunicando ter suspendido o tráfego de todos os seus carros em todas as linhas da cidade por causa das violências praticadas contra ela por ordem do Intendente Municipal Dr. Cipriano Correa Barcelos. Era a Light and Power do Rio Grande do Sul que começava a se instalar para trazer a luz às ruas e às casas, a força elétrica as fábricas e os novos bondes higiênicos e confortáveis a população. Os bondinhos de tração animal da Ferro Carril tinham preço acessível a população de baixa renda, porém com a substituição pelos novos elétricos, boa

uma parte da população ficou sem acesso a este serviço pela alteração no valor da passagem.

No dia 14 de dezembro de 1914 ocorre a chamada Revolta dos Bondes, devido a revolta da população contra a situação e contra a empresa Ferro Carril. A partir desta data, então. Instala-se oficialmente a Light e Power do Rio Grande do Sul com seus bondes elétricos, e estes serviram a população pelotense, por mais quarenta anos na cidade de Pelotas.

Lamentavelmente em 1914 começava o fim da Ferro Carril e Caes de Pelotas, com o incidente que foi denominado de “A Revolta dos Bondes” e merece seu comentário em um capítulo especial.

O acervo da empresa Ferro Carril foi comprada pelo Sr. Buxton,Cassini & C. concessionária dos serviços de eletricidade, para que a população não ficasse privada dos serviços de transporte. Com a chegada da energia elétrica fez-se necessário, novas adequações para melhoraria das condições técnicas e para que os bondes elétricos pudessem circular mais rapidamente.

São contratados operários para o assentamento dos trilhos, primeiramente na linha que levava da zona do Porto para a cidade e paralelamente a montagem das máquinas na Usina, localizada onde hoje encontra-se o prédio da Companhia Estadual de Energia Elétrica CEEE.

Em 1915, junto com a instalação nas residências da luz elétrica, começaram a circular os bondes elétricos na cidade de Pelotas. No dia 22 de outubro de 1915, Pelotas, serviu como palco de uma grande festa para inauguração oficial dos bondes elétricos. (Figura 9)

Manchetes nos jornais como “Progresso em Pelotas” serviram para dizer que a chamada modernidade estava chegando a cidade, pois era realmente o progresso para uma população de uma cidade que se encontrava em uma situação geográfica considerada excelente, com seu Porto em grande movimento, suas fortunas particulares, e a cultura de seus habitantes, uma cidade que apresentava prenúncios de tornar-se uma das mais importantes cidades da América do Sul.



Figura 9 – Bonde Elétrico na Praça da República

Fonte: Site Prefeitura Municipal de Pelotas

Quatro bondes chegaram a Intendência Municipal, várias pessoas esperavam com entusiasmo aplaudindo calorosamente sua chegada. Na plataforma do primeiro carro, decorado com guirlandas de flores com bandeiras nacionais e estrangeiras, vinha o chefe da linha de trafego da “Força

e Luz” e outras autoridades, os outros três bondes eram visivelmente luxuosos e belos traziam seus motorneiros devidamente fardados, o povo cercou os bondes mostrando sua satisfação e encantamento. Logo após terem sido vistos por grande parte da população, deslizaram suavemente até a Usina para inauguração oficial com muita pompa, onde somente participaram as autoridades.

As linhas e trajetos percorridos pelos bondes elétricos eram as mesmas que foram percorridas pelos puxados a burros, onde foram feitas pequenas alterações, sendo que o material rodante era composto por 2 carros motores com imperial de quinze toneladas; 3 carros transformadores sem imperial; 5 carros Busch de onze

toneladas; 6 carros Safety-cars; 6 carros reboques; 1 plataforma; 1 zorra motor. (Pelotas Memória/Fascículo III/1989:11)

Conforme o contrato de 1912 continuaram circulando 3 carros na Linha do Porto em cada sentido, 2 carros na Linha Três Vendas em cada sentido, 4 carros nas Linhas do Parque e Fragata também em cada sentido. Além destas linhas, trafegavam em horários especiais um carro na linha Circular e Estrada de Ferro, muitas vezes chegando a ser usado dois carros quando o número de passageiros se tornava excessivo.

De acordo com a Intendência, a Empresa construiu dois ramais especiais, um na estrada de Ferro, para facilitar a locomoção dos passageiros e na Praça da República, seguindo pela rua Gonçalves Chaves até o Teatro Guarani, para o transporte dos espectadores no fim de espetáculos, linha que foi desativada por não prestar maior serviço a população.

Havia também o bonde “Imperial”, com dois andares que circulou em Pelotas a partir de 1916, cinco destes bondes de dois andares circularam na cidade por um bom período de tempo, possivelmente os maiores que já operaram no Brasil.

Assim foi a trajetória dos bondes elétricos na cidade de Pelotas até o ano de 1955, quando foi totalmente substituído pelo ônibus. (Figura 10)



Figura 10 – Último Bonde Elétrico

Fonte: Acervo particular de Fábio Caetano

O capítulo a seguir descreve a chamada “Revolta dos Bondes” um incidente lamentável, pois envolveu a empresa Ferro Carril e Caes de Pelotas e a população. Lamentável pois o papel desta empresa foi de suma importância por seus serviços prestados durante quarenta e um anos para a cidade e sua população.

UM CAPÍTULO ESPECIAL

Um Capítulo Especial

Considero este um capítulo especial na história dos bondes em Pelotas, pois com a vinda da energia elétrica para a cidade começaram ocorrer muitas transformações, que acabaram agitando a população de tal forma que culminou com uma revolta popular tendo como elemento principal de discórdia os bondes. Pesquisando todos estes acontecimentos, foi que achei importante e necessário fazer um capítulo a parte.

A Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas detinha o contrato de exploração, construção e gozo de um cais e linhas férreas urbanas e suburbanas na cidade a partir do ano de 1873 até o ano de 1905. A empresa obrigatoriamente pertenceria ao município se não fosse prorrogado o contrato, e, transportaria gratuitamente durante este período agentes do correio, da polícia, empregados públicos desde de que carregassem a devida autorização.

A empresa Ferro Carril e Caes já se encontrava em declínio no tocante aos serviços prestados a população e no cenário dos transportes começava a aparecer o nome da Light and Power do Rio Grande do Sul.

Em 1914, os serviços prestados pela Ferro Carril foram finalizados devido a revolta popular de caráter nebuloso que culminou na noite de 14 de dezembro.

Nesta época um desenvolvimento acelerado ocorria na cidade, a instalação de luz elétrica domiciliar, feita pela Companhia Força e Luz , a construção da Usina com pavilhões para os bondes elétricos e ainda o calçamento da cidade propiciando a extensão dos trilhos urbanos. O Intendente Municipal ainda era o Dr. Cipriano Corrêa Barcelos, que tinha o poder de tomar decisões significativas importantes para o município, dentre as quais estavam incluídas decisões em relação aos transportes urbanos.

Em dezembro de 1914, o Intendente mandou levantar e cortar alguns trilhos, com o apoio da força policial para que os bondes não pudessem circular mais. A diretoria da Companhia Ferro Carril, devido ao fato, colocou um aviso

público, comunicando ter suspendido o tráfego dos seus bondes em todas as linhas.

Trilhos para os bondes elétricos estavam sendo colocados por outra companhia. Estes obedeciam a mesma ordem que os velhos da Companhia Ferro Carril e muitas vezes ficavam em cima destes, então, começaram as críticas por parte da população pelo serviço que era lento e pela demora da colocação dos trilhos e postes da rede elétrica.

Mesmo sendo os bondes da empresa Ferro Carril considerados antiquados e, muitas vezes, com poucas condições de trafegabilidade, eles faziam extrema falta para a população e não poderiam ser retirados de forma brusca das ruas. Ocorreram, também, protestos contra a Ferro Carril que era acusada de prepotente, e estaria se opondo ao progresso, muitas vezes a população pelotense não sabia exatamente em que lado ficar, se da Intendência, ou da empresa Ferro Carril ou ainda da Light and Power.

No dia sete de dezembro de 1914 na esquina das ruas Quinze de Novembro com Sete de Abril (atual Dom Pedro II), onde os trilhos novos que se cruzariam com os velhos houve uma aglomeração de grande número de curiosos que impediram que os encarregados da empresa elétrica executassem as suas tarefas, juntamente com representantes da Companhia Ferro Carril que colocaram sobre os trilhos duas plataformas velhas para que o serviço não pudesse ser executado.

O Intendente Municipal envia para o local uma força da polícia administrativa para não haver conflito, mas a diretoria da Ferro Carril interpreta de outra forma, e considera o fato um ato de violência.

A Ferro Carril havia recorrido a justiça e esperava uma resolução para continuar trafegando com seus bondes, mesmo que temporariamente, uma vez que a população também estava sendo prejudicada, privada dos serviços de transportes, e a grande maioria dos usuários dos bondes não dispunha de condições financeiras para outro tipo de transporte.

Este fato foi anunciado no texto publicado no jornal “O Rebate” conforme a seguir:

Devemos convir que, se é uma necessidade inadiável o estabelecimento dos bondes elétricos, não é menos necessário respeitar os direitos adquiridos pela empresa de bondes à tração animal, empresa que, a despeito de tudo, vem prestando bons serviços de longa data. (8 dez 1914, p.2)

Um comício foi marcado para o dia 8 de dezembro, às 19 horas, no largo da Intendência Municipal. Houve uma grande aglomeração de populares, e o estudante Francisco de Paula Cardoso fez um discurso contra a Ferro Carril, colocando a população contra a empresa, outros discursos incitavam a população para sair em passeata pela cidade. A população saiu, de forma ordeira e educada, sob o policiamento do delegado Vernetti.

Ficou evidente que havia uma pirraça estabelecida entre a população pelotense e a empresa Ferro Carril, entre esta empresa e a Intendência Municipal devido a instalação da Ligth and Power do Rio Grande do Sul. De certa forma a Intendência era culpada pela situação de paralisação da Companhia Ferro Carril, pois faltou o cumprimento do contrato inicial entre ambas. A empresa não foi encampada permitindo seu funcionamento sem embaraços, sendo que a Ligth and Power já estava amparada pela devida concessão da Intendência. Era, realmente, um caso para a justiça decidir, o progresso era inevitável mas não de forma tão drástica e errônea contra os direitos da Ferro Carril.

Tal era a confusão que se instalara que chegou , ao ponto dos diretores da empresa da Ferro Carril e Cães, desistirem deliberadamente de seus honorários em favor da mesma, enquanto durasse a suspensão do tráfego dos bondes na cidade.

Esta situação de indecisão, prejudicaria não só a Ferro Carril como o proletariado que dependia e se servia de um transporte barato e acessível, mesmo que já não tão eficiente para época, e com as novas perspectivas do bonde elétrico chegando na cidade. Infelizmente, a atitude do povo contra o ato da companhia de suspender, de uma hora para outra, o tráfego de seus bondes, chegou a ter proporções lamentáveis.

Na tarde do dia 14 de dezembro, foram distribuídos panfletos convocando a população para o enterro simbólico da empresa Ferro Carril, e o mesmo sairia da frente da Intendência, tudo deveria ser feito em tom de brincadeira. Na hora marcada na frente da Intendência já havia uma grande aglomeração de pessoas, de várias classes sociais.

A população estava lá para acompanhar o dito enterro simbólico, com um enorme caixão, ornado com enormes cabeças de burros, a garotada batia latas, apitavam e tocavam matracas, produziam um som estridente, forte e atordoante, juntamente com o número de foguetes que estouravam no céu.

A passeata, ou melhor o “Cortejo Fúnebre”, seguiu pela rua Quinze de Novembro onde parou na frente dos jornais Diário Popular, O Rebate e Correio Mercantil, indo após por outras ruas da cidade, mantendo uma marcha em direção a residência do Sr. José Máximo Corrêa de Sá, diretor da Ferro Carril, onde foram detidos alguns manifestantes para não cometerem nenhuma loucura. Quando o cortejo passou pela rua quinze de Novembro, quase esquina rua Tiradentes, onde estava localizada uma das cocheiras da Ferro Carril, a população colocou o portão abaixo com pedras, chegando a ferir o empregado da empresa. Ali por volta das vinte e duas horas, foi encerrada a passeata - o cortejo, os manifestantes ali também depositaram o caixão e os cartazes.

A multidão retornou pela rua Quinze de Novembro, que em meio a pedidos de calma, conseguia manter-se em ordem, quando alguém gritou: “aos bondes” e um coro se fez “aos bondes!”, “aos bondes!”, o grupo desceu caminhando assim pela rua Marechal Floriano até a estação da Ferro Carril, onde já vários grupos se aglomeravam, que eram formados por estudantes, trabalhadores e inclusive muitos vândalos, se aglomeravam.

Vários atos criminosos foram cometidos até chegarem a Estação. Lá o capataz disparou tiros de revólver contra a população para impedi-los de invadir o prédio da empresa, mas, no entanto, seu ato foi em vão, pois a população atirou pedras e bombas. A Estação foi invadida e tudo que se encontrava lá dentro foi destruído, soltaram os muares das cocheiras e destruíram os utensílios ali encontrados, retiraram do local vinte e sete bondes que foram espalhados pela

cidade, e posteriormente quebrados e queimados, quatro destes foram jogados em chamas para dentro do arroio Santa Bárbara, nas proximidades da empresa.

Enquanto um grupo de populares encarregava-se da estação dos bondes, na praça da Constituição, o escritório central também foi apedrejado, por outro grupo que continuava a baderna, destruindo tudo que encontrava pela frente. O corpo de bombeiros foi acionado para combater os diversos pontos de incêndio nos bondes, pessoas foram atingidas por balas de revolver, várias casas foram apedrejadas. Todo este alvoroço e vandalismo pararam somente em torno de três horas da madrugada, quando um grupo de guardas da polícia conseguiu conter a população .

De toda a destruição restaram apenas dois bondes intactos. No dia seguinte a cidade estava repleta de cenas de brutalidades e vandalismos que ocorreram até a madrugada, os jornais não tinham palavras para narrar o acontecido na cidade. O jornal O Rebate, pública texto, que segue, com uma crítica do ocorrido na cidade de Pelotas:

"E ai está como negligencia criminosa, imoral e revoltante do poder público, temos a registrar um fato sem precedentes nos anais de Pelotas, fato que há de fatalmente acarretar para a nossa terra, ordinariamente ordeira e tolerante, uma forma que não merece e que em nada pode honrar.

O nosso dever é proclamar a verdade.

O tempo e as pessoas de prudência e crédito saberão fazer justiça à nossa conduta. (15 dez 1914, p.2)

O chefe de polícia do Estado, Dr. Francisco Tompson Flores e o Cel. Pedro Osório, chefe do Partido Republicano foram informados do ocorrido.

Pelotas estava sem transporte público. Para solucionar o problema, o Intendente Municipal colocou dois auto-caminhões dotados de bancos e jardineiras para transportar a população ao preço de 200 réis.

Mas os rumores de novos ataques continuavam, levando o povo para a rua novamente, falava-se, também, em um outro possível comício para a noite

seguinte, e aproximadamente às 14 horas já havia uma multidão no largo da Intendência, que gritavam: - “é agora! - é agora! – vai o resto” ; dirigindo-se novamente a ponte de pedras da rua Mal. Floriano próximo a estação da Ferro Carril.

Às 21 horas, o delegado Sr. Capitão Francisco de Jesus Vernetti já estava com um piquete de 20 guardas municipais tentando espalhar o povo para que não houvesse mais incidentes, mas o povo arremessou várias pedras sobre o delegado e seus guardas, acertando-o violentamente. Tudo isto leva os guardas contra a massa ali presente, causando mais tumulto. Enquanto a massa tentava fugir dos “pranchaços” das espadas dos guardas, mulheres e crianças foram feridas, mesmo as que estavam somente de espectadoras. A população e os guardas retornaram abaixo de atropelos para o centro da cidade onde continuava a desordem. Na frente do Café Java, localizado na rua Quinze de Novembro, houve uma guerra de pratos, xícaras, bules, bandejas e todos utensílios que conseguiram arremessar sobre os guardas do pelotão, então houve um disparo de um tiro e o povo correu enlouquecido para proteger-se.

No dia seguinte, 16 de dezembro, continuava a agitação e o único assunto na cidade eram os bondes, com vários pequenos motins que eram logo dispersos pelo delegado , Dr. João Carlos Machado, que assumiu o cargo interino do judiciário. Os boatos corriam na cidade, até mesmo, o de uma possível carnificina, às 23 horas começava novamente a baderna na cidade, que após muitos esforços foi controlada pela guarda municipal.

Lentamente a cidade começava a retornar ao ritmo normal, apesar dos comentários mais variados, o tráfego dos bondes só retornaria ao normal. Trinta dias depois, o Cel.Emilio Guilain, da Light and Power do Rio Grande do Sul, encarregou-se de telegrafar para Londres e Montevidéu sobre a possibilidade de obter alguns bondes para restabelecer o transporte urbano. Somente no dia 24 de janeiro de 1915, os bondes recomeçaram a circular nas linhas com apenas 15 carros, tudo em regime de emergência.

Todos estes acontecimentos levaram, dia 17 de dezembro, o subdelegado de polícia, Vernetti a exonerar-se do cargo.

No entanto, o serviço de transporte urbano continuou provisoriamente feito pela Companhia Ferro Carril e Caes de Pelotas, o que levou a população ao questionamento da negociação, recomeçando as reclamações. Quando foi estabelecido o serviço de bondes da cidade, a Companhia Ferro carril, vendeu seu acervo para a Intendência Municipal, um novo diretor, vindo do Rio de Janeiro assumiu a empresa. A Ferro Carril estava com seus dias contados, era o fim dos bondes de tração animal na cidade de Pelotas

O tráfego dos bondes foi suspenso de vez, o que estava sendo utilizado para transportar a população, era o carro de reboque dos bondes elétricos. Tais reboques seriam a princípio puxados por tração animal até a chegada do material para a linha aérea. No dia 22 do mês de dezembro de 1914 começaram, aceleradamente, as obras de assentamento dos trilhos dos bondes elétricos, era o começo de um novo tempo para os bondes na cidade de Pelotas. Era o chamado progresso' que se impunha de forma drástica, deixando marcas na cidade.

CONCLUSÃO

Conclusão

A cidade de Pelotas foi um dos principais centros urbanos no sul do Brasil, nas últimas décadas do séc. XVIII e nas primeiras do séc. XIX. O crescimento econômico se refletiu diretamente no crescimento populacional, trazendo consigo diversas melhorias para a cidade como: infra-estrutura da cidade, as novas ruas que surgiram mais largas, os incrementos para iluminação pública, o fornecimento de água potável para a população, o serviço de saneamento, a desobstrução da foz rio São Gonçalo, permitindo a entrada de navios de grande calado em Pelotas, o início do trânsito de carros de passageiros da “Companhia Ferro Carril e Cais de Pelotas”, a construção da estrada de ferro, ligando Rio Grande a Bagé com estação em Pelotas, assim como o começo da circulação de vários jornais na cidade.

São vários os fatos que mereceram ser pesquisados, para melhor entendermos o que foi a trajetória dos bondes na cidade de Pelotas. Um elemento que acompanhou quase que silenciosamente a transformação da cidade, atuando como o meio de transporte mais popular em Pelotas .

Este trabalho teve como objetivo apresentar a história dos bondes que percorreram e recortaram o espaço urbano da cidade, perfeitamente integrados com a população, um elemento extremamente necessário na época, que permitiu a locomoção das pessoas assim como o transporte de cargas. Hoje os únicos vestígios existentes na cidade, são os trilhos ainda restam encravados solo Pelotense.

Pesquisando a documentação no arquivo do Museu da Biblioteca Pública Pelotense, especialmente jornais e periódicos locais, coletei a maior parte dos dados para a elaboração deste trabalho. O que me permitiu ver a importância deste tema, com todas as suas facetas de alegria, descontentamento, insatisfação, protestos, tristezas, truques e trapaças que envolviam os bondes seus passageiros, condutores, proprietários e autoridades. Mas tudo faz parte da história de Pelotas seja ela qual for, boa ou ruim.

É significativo lembrar este período da história, com surgimento do bonde, sua evolução até seu desaparecimento , pois hoje o que resta são apenas vestígios de uma época cheia de “glamour” e de ilusões que envolveram os bondes e seus passageiros. Vestígios estes que se encontram em duas ruas da cidade, especificamente nas ruas Àlvaro Chaves e na praça do Largo Verneti.

A empresa Ferro Carril e Cais de Pelotas teve um papel fundamental para o desenvolvimento da história do transporte coletivo e urbano da cidade, apesar de atropelos e turbulências em sua trajetória. Também importante foi a Light and Power do Rio Grande do Sul, que veio com a novidade da luz elétrica para seus bondes circularem na cidade. Com imponência e pompa, os bondes deslizavam quase que silenciosamente sobre seus trilhos, quando comparados com os puxados por tração animal, seus precursores.

Uma época, que está somente na memória de alguns moradores da cidade, saudosa para muitos, porque este meio de transporte proporcionou aos seus usuários viverem emoções.

Durante um período de 72 anos os bondes circularam na cidade de Pelotas, acompanhando as transformações da cidade, servindo também para transformá-la, influenciando no seu desenvolvimento urbano, muitas vezes sua presença e importância não era percebida pela população pois o bonde já era um elemento integrado perfeitamente com a paisagem urbana.

Dentro da pesquisa que realizei, ficou de fora, infelizmente, a parte que considero também importante, que são das histórias que envolveram os bondes e seus passageiros, os bondes e a cidade, relações humanas que aconteceram dentro dos bondes, romances, brigas, desafetos, intrigas, paixões, amores e ainda a vida de seus condutores , cocheiros , motorneiros, limpa-trilhos, cobradores etc.... São infinidades de coisas e elementos importantes para serem pesquisados, os quais são merecedores de um trabalho específico.

Este trabalho elucidou minha pergunta inicial: Qual a importância de preservar os trilhos ainda existentes na cidade de Pelotas? Esses trilhos guardam um pouco da história e da contribuição dos bondes para Pelotas que serviram como uma alavanca para o desenvolvimento da cidade, pois sem eles, os

percursos seriam percorridos das mais variadas formas, mas não com a velocidade que os bondes proporcionaram na época, mesmo considerando os puxados a burros. Na época em que os bondes circularam pela cidade, eles proporcionaram conforto e velocidade para seus usuários, e supriram quase que em totalidade suas necessidades de locomoção.

A recuperação destes fatos faz-se necessária para que a história da cidade não se percam no tempo, este resgate histórico veio mostrar-nos também a ousadia e coragem de políticos pelotenses e homens do povo, que com seus esforços para implantação dos bondes, trouxe conforto e maior facilidade de deslocamento para a população.

O homem fez-se como parte importante deste processo, foi ele quem criou e fez esta história, nesta cidade onde durante setenta e dois anos o bonde foi um elemento que marcou sua presença na cidade, não sabemos quais os reais motivos da desativação deste sistema de transporte, que sem dúvida serviu bem a população. Mas com certeza deixaram saudades naqueles que viveram nesta época e sentiram a emoção de trafegar naqueles trilhos urbanos.

Os trilhos que ainda estão na cidade, são vestígios concretos de uma época de “glamour” onde o bonde fazia parte da vida dos pelotenses com suas idas e vindas pelos trilhos urbanos, com seu som característico, com seus encantos e histórias.

BIBLIOGRAFIA

Bibliografia

ANJOS, Marcos Hallal dos. **Estrangeiros e Modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do Século XIX.** Pelotas. Ed. Universitária / UFPel, 2000.

BERMAN, Marshal. **Tudo o que é sólido desmancha no ar.** São Paulo. Cia das Letras, 1986.

BRANDI,Cesare. **Teoria de la restauracion.** Madri: Aliança Forma, 1989.

CARTA de Veneza. IM: **Cartas patrimoniais**, p.107-113. Brasilia:IPHAN, 1995

GOMBRICH, E.H. **História da Arte.** 3^a Ed. Rio de Janeiro:Zahar,1983

GUTIERREZ, Ester J. B. **Negros, charqueadas e olarias: um estudo sobre o espaço pelotense.** Pelotas, Editora Universitária/ UFPEL/Livraria Mundial,1993.

MAGALHÃES, Mario Osório. **Pelotas: toda a prosa (1874-1925) .** Pelotas. Editora Armazém Literário, 2002.

MAGALHÃES, Mario Osório. **Opulência e Cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890).** Pelotas, EdUFPel/ Livraria Mundial, 2^a ed.,1993.

MAGALHÃES, Nelson Nobre. **Almanaques Pelotas Memória,** Fascículo III,1989.

NASCIMENTO, Heloisa Assumpção. **Nossa cidade era assim.** Vol.3 : Pelotas Livraria Universal, 1989.

OLIVEIRA, Leni Dittgen de. **O início do fim da Ferro Carril e Cais em Pelotas: O caso dos bondes na noite de 14 de dezembro de 1914.** Monografia de conclusão do curso de Licenciatura Plena em História, 1997, trabalho gentilmente cedido pelo professor Mário Osório Magalhães.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **Os pobres da cidade: vida e trabalho-1880-1920.** Porto Alegre, Ed. Universidade/ UFRGS,1998. (Síntese rio-grandense;18/19) .

RASSIER, Ana Lúcia Primo Leite. **Parque Souza Soares: apenas lembranças.** Monografia de conclusão do Curso de Pós-Graduação em Artes, Especialização em Patrimônio Cultural: Conservação de Artefatos, 2003.

SANTOS, Carlos Alberto Ávila. **Espelhos, máscaras, vitrines. Estudo iconológico das fachadas arquitetônicas – Pelotas 1870 – 1930.** Pelotas: Ecucat,2002.

SITES:

<http://www.pelotas.gov.br/>
<http://www.antp.org.br>
<http://www.novomilenio.inf.br/santos/bondes/museu02ipg>
<http://www.antp.org.br/telas/bondessobrevientes.htm>
<http://www.novomilenio.inf.br/santos/trilho.htm>
<http://www.transportes.gov.br>
<http://www.agrocon.sites.uol.com.br.transportes.htm>

OUTRAS FONTES

Estatutos da Sociedade Alta Viação Pelotense em 1º/02/1878. Vol. 556. Impressos arquivados no Museu da Biblioteca Pública Pelotense

Documento escrito a mão, pertencente ao acervo da Biblioteca Pública Pelotense

Correio Mercantil 1914

Diário Popular de 1912 a 1915

O Rebate de 15 de dezembro de 1914

ANEXOS

ANEXO 1

A tabela mostra as cidades que operaram com os bonde puxados a burros o ano de sua implantação e sua extinção.

Tabela- 1
Cidades que Operaram Bondes a Burro no Brasil

Cidade	Inauguração	Extinção
Afogados da Ingazeira (PE)	1895	?
Além Paraíba (MG)	1895	06/1923
Amparo (SP)	1888?	?
Aracaju (SE)	24/10/1908	?
Belém (PA)	1870	21/07/1908
Cachoeira (BA)	30/10/1872	1921
Campinas (SP)	25/09/1879	?
Campo Grande (RJ)	07/1894	?
Campos (RJ)	19/09/1875	?
Cataguases (MG)	25/11/1910	24/03/1918
Caxambu (MG)	1911	1925*
Cuiabá (MG)	30/04/1891	1935
Curitiba (PR)	08/11/1887	?
Florianópolis (SC)	06/11/1880	11/08/1909
Fortaleza (CE)	25/04/1880	1918(?)
Franca (SP)	1877	1899
Guarará (MG)	1896	1924
Guaratinguetá (SP)	1895	1920
Igarapé-açu (PA)	26/06/1908	1914
Itabaiana (PB)	15/11/1914	1929
Itaguaí (RJ)	1880(?)	1907
João Pessoa (PB)	06/06/1896	?
Joinville (SC)	28/01/1911	10/04/1917
Juiz de Fora (MG)	15/11/1881	?
Jundiaí (SP)	1893	1896
Limoeiro (PE)	?	1952
Lorena (SP)	18/10/1886	1896
Macaé (RJ)	29/06/1872	1932
Maceió (AL)	25/03/1868	?
Magé (RJ)	1873	01/11/1896
Manoel Duarte (RJ)	1883	1911(?)
Mendes (RJ)	1889	1932
Natal (RN)	07/09/1908	?
Niterói (RJ)	29/10/1871	15/08/1908
Nova Friburgo (RJ)	1883	1933
Ouro Preto (MG)	01/12/1888	1891
Paranaguá (PR)	1893	1938
Pedro Leopoldo (MG)	1907	1930
Pelotas (RS)	09/11/1873	1914(?)
Penedo (AL)	01/01/1909	31/12/1936
Pesqueira (PE)	Déc. 10	Déc. 30
Porto Alegre (RS)	01/11/1864	1914
Recife (PE)	1871(?)	?
Rio de Janeiro (RJ)	30/01/1859	26/03/1910
Rio Grande (RS)	05/07/1876	?
Salvador (BA)	1866	?

Santa Cruz (RJ)	1880	1911
Santos (SP)	09/10/1871	03/05/1912
Santo Amaro (BA)	01/01/1874	1962
São Carlos (SP)	1895	1896
São Lourenço (MG)	1905	1932
São Luiz (MA)	1874	1924 (?)
São Paulo (SP)	12/10/1872	1907
São Vicente (SP)	1875	?
Sobral (CE)	1894	1918
Taubaté (SP)	27/05/1879	1910
Teófilo Otoni (MG)	1918	05/1938
Timbaúba (PE)	10/10/1915	?
Ubá (MG)	1895	1922
Vassouras (RJ)	11/07/1883	1914

- *O tráfego passou a ser por veículos a gasolina até 1951*
- *Fonte: História do Transporte Urbano no Brasil - Waldemar Corrêa Steel - Ed. Pini - 1984 - SP
The Tramways of Brazil - Allen Morrison - Ed. Bonde Press - 1989 - N. York*

Fonte: História do Transporte urbano no Brasil – Waldemar Corrêa Steel – Ed. Pini – 1984 – SP

ANEXO 2

A tabela mostra as cidades que operaram com os bondes elétricos desde o ano de sua implantação até o ano de sua extinção.

Tabela- 2
Cidades que Operaram Bondes Elétricos no Brasil

Cidade	Inauguração	Extinção
Além Paraíba (MG)	15/11/1925	25/07/1939
Aracaju (SE)	01/06/1926	1955
Belém (PA)	15/08/1907	27/04/1947
Belo Horizonte (MG)	02/09/1902	30/06/1963
Bertioga (SP) ***	01/1958	Em operação
Bom Sucesso (MG)	21/09/1930	1950
Cachoeiro do Itapemirim (ES)	25/12/1924	04/06/1938
Campinas (SP)	23/06/1912	24/05/1968
Campos (RJ)	05/11/1916	15/11/1964
campos do Jordão (SP)	1958	Em operação
Campo Grande (RJ)	17/05/1917	31/10/1967
Carvalho Brito (MG) **	1918	1924
Curitiba (PR)	07/01/1913	06/1952
Fortaleza (CE)	09/10/1913	19/05/1947
Guaratinguetá (SP)	07/03/1914	1957
Guarujá (SP)	11/01/1925	13/07/1956
João Pessoa (PB)	17 ou 19/02/1914	1958
Juiz de Fora (MG)	06/06/1906	10 ou 14/04/1969
Lavras (MG)	21 ou 22/10/1911	08/11/1967
Maceió (AL)	12/06/1914	1953 ou 1956 (?)
Manaus (AM)	01/08/1899	28/02/1957
Natal (RN)	02/10/1911	05/1955
Niterói (RJ)	31/10/1906	31/07/1964
Pelotas (RS)	20/10/1915	04/1955
Petrópolis (RJ)	13/12/1912	15/07/1939
Piracicaba (SP)	15/01/1916	03/10/1969
Piraju (SP)	15/08/1915	02/08/1937
Porto Alegre (RS)	10/03/1908	08/03/1970
Raposo/Nova Lima (MG)	25/03/1913	1970 (?)
Recife (PE)	13/05/1914	1960
Rio Grande (RS)	15/11/1911	15 ou 25/06/1967
Rio de Janeiro (RJ)	08/10/1892	21/12/1967*
Sacramento (MG)	15/11/1913	10/1937
Salvador (BA)	14/03/1897	09/1961
Santos (SP)	28/04/1909	28/02/1971
São Carlos (SP)	27/12/1914	16/06/1962
São Gonçalo (RJ)	25/08/1910	?
São Luiz (MA)	07 ou 15/09/1924	10/1966
São Paulo (SP)	07/05/1900	27/03/1968
Sorocaba (SP)	30/12/1915	28/02/1959
Vila Velha (ES)	12/04/1912	15/12/1969
Vitória (ES)	21/07/1911	23/05/1963