



A MODERNIDADE EM MOVIMENTO: o processo de mudança dos bondes na Curitiba fin de siècle

Willian Roberto Vicentini¹

RESUMO: O referido artigo versa dentro da temática “dinâmicas urbanas” e busca mostrar o processo de transformação urbana que sofreu a cidade de Curitiba/Paraná ao final do século XIX e início do século XX. Tais mudanças originaram-se principalmente pela instalação da luz elétrica e os demais adventos resultantes desta grande mudança. Ainda vê-se que a cidade implanta o serviço de Bondes elétricos e busca utilizar-se de instrumentos que deixassem a cidade mais bela aos olhos da Legislação Vigente e da sociedade como um todo.

Palavras-Chave: Cidade, Urbanização, Serviços.

ABSTRACT: The article falls within the Urban Dynamics and search themed show the process of Urban Transformation suffered the city of Curitiba/Paraná State/Brazil. the late nineteenth century and early twentieth century. These changes mainly originated up by the installation of electric light and the other advents resulting from this major change. Still see that the city deploys the electric trams service and search make use of instruments that leave the most beautiful city in the eyes of the Governing Law and society as a whole.

Keywords: City, Urbanisation, Services.

INTRODUÇÃO

A História Urbana é uma perspectiva de trabalho que se desenvolveu a partir da nova história numa tentativa de “ler” a realidade, através da percepção de que o urbano é uma teia de conflitos e significados, retratando a cidade e seus personagens, num cotidiano em transformação. A partir dessas considerações chegamos ao objetivo central dessa pesquisa, que é o de analisar o período da transição que sofre a cidade de Curitiba no início do XX, tendo como base as relações entre a população curitibana, os capitalistas e o poder público que promoviam mudanças e as políticas públicas nesse período. O referido período da transição a se mostrar, está entre 1911 e 1916, no entanto, trabalharemos mais

¹Licenciado em História pela Universidade Tuiuti do Paraná. Mestre em Educação pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná (PUC-PR). Professor em diversos níveis (fundamental, médio, superior e pós-graduação) de ensino na cidade de Curitiba e Pinhais-PR. Contato: willberto11@bol.com.br



especificamente a partir de 1887, quando os bondes de mulas chegaram, estendendo a análise até 1928, ano em que a South Brazilian Co., deixou de operar o serviço de energia elétrica em Curitiba (será apontado que a referida companhia detinha a concessão do transporte popular (bondes) e a de energia elétrica, servindo a cidade de Curitiba). A questão central que acabou permeando as análises foi o discurso da modernização que envolveu os estudos sobre os centros urbanos no início do século XX.

Assim, divide-se este artigo da seguinte forma: após a introdução, se mostrará a cidade de Curitiba inserida no processo de modernização urbana no final do século XIX e início do XX; em seguida, à transição do bonde de mulas para o elétrico; ainda a cidade de Curitiba, após a implantação dos bondes elétricos e as considerações finais. Ao ser efetuada uma reflexão sobre a questão da modernização e o chamado desenvolvimento para as cidades, vê-se que certos modelos foram implantados nas cidades brasileiras, e Curitiba, como já era citada pelos intelectuais da época como um bom lugar para se viver, não poderia ter deixado de absorver um chamado “*modelo*” europeu.

Que é a cidade? (...) Em particular, que alterações se verificaram na sua composição física e social durante o último século? Que fatores condicionaram o tamanho das cidades, os limites do seu desenvolvimento, o tipo de ordem evidenciada no planejamento das ruas e nas construções, a maneira pela qual se constituíram os seus núcleos, a composição das suas classes econômicas e sociais, a sua modalidade de existência física e o seu estilo cultural? Por força de quais processos políticos de federação ou amálgama, união cooperativa ou centralização, existiram as cidades? (...) Quais são, em suma, as possibilidades de criação de forma, ordem e desígnio em nossa atual civilização? São questões a serem discutidas. MUNFORD (1961 p. 21-22)

As afirmações de Munford nos levaram a refletir sobre as novas formas de observar o urbano. Está-se diante de uma nova forma de observar a cidade. Acredita-se que muitas das necessidades humanas se tornaram objeto de consumo urbano, pois se tem aqui uma concepção de cidade onde os agentes transformadores seriam não só seus cidadãos com uma nova mentalidade, como também eram a fábrica e a ferrovia nas cidades europeias no início do XIX. Os capitalistas ao implantarem suas ideias de cidades melhores para toda a população teriam, em contrapartida, alcançado as maiores possibilidades de engrandecimento financeiro. O domicílio se tornou objeto de reflexão, a questão



arquitetônica passou de simples formas oblíquas, para uma distribuição racional de seus indivíduos dentro deste espaço. Agora todos poderiam residir dentro de um espaço delimitado e a preservação de sua individualidade estava assegurada, o que geraria uma comodidade para todas as pessoas (BEGUIN, 1991, n. 34, p. 39-54). Essas transformações urbanas proporcionadas pelo acúmulo de capital foram percebidas em vários locais e, também, na Curitiba do século XIX e começo do século XX, onde se buscava uma cidade melhor. Uma das principais preocupações era quanto à falta de pavimentação, relatadas sempre pela imprensa. Segundo Pereira e Santos.

(...) ao iniciar-se o século XX (...) a cidade havia ganho algumas das tão esperadas melhorias. Os anos 1880 podem ser considerados a década da transformação urbana, na qual se realizaram os sonhos utilitários de muitos habitantes. Em 1884, foi inaugurado o teatro São Theodoro. A partir de 1885, Curitiba estaria ligada ao porto de Paranaguá por estrada de ferro. Mais ou menos na mesma época, a cidade passou a contar com água encanada e, antes do fim do século, com eletricidade. Também são do mesmo período o Passeio Público e os "bonds" puxados a burro, que iam inicialmente da casa do Barão do Cerro Azul, no Fontana, até seus engenhos no Batel. Antes de acabar o século, pelo menos algumas ruas centrais estariam finalmente pavimentadas (...). (PEREIRA, 2000, p. 103).

As relações entre capitalistas, poder público e população mostraram-se bastante acentuadas. Assim, propõe-se para esse trabalho questionar como foi a percepção das inovações urbanas, quando o bonde de mulas foi suplantado pelo bonde elétrico. Como a população curitibana percebeu as relações e as articulações que envolviam a elite política e econômica da cidade. As respostas às questões levantadas pela pesquisa de campo foram analisadas na perspectiva teórica de Pierre Bourdieu. De acordo com ele *“o poder simbólico é, com efeito, esse poder invisível o qual só pode ser exercido com a cumplicidade daqueles que não querem saber que lhe são sujeitos ou mesmos exercem”* (BOURDIEU, 2001, p. 9). Existe uma função social para o simbolismo que é, em essência, política, e essa serve para a classe dominante, ainda Marshall Berman ressalta as transformações urbanas e a modernidade, colocando-as sob o prisma do desenvolvimento, ocorrendo para isso, em primeiro lugar a destruição do chamado tradicional, para só depois vir a construir uma sociedade urbana moderna e a frente de seu próprio tempo.



Procura-se entender, então, quais são as ações do poder público perante a construção da ordem capitalista do início do século XX. Como se davam as articulações do contexto da modernidade e a população como um todo, visto que a ela não era dado nenhum poder de definição sobre os seus destinos. Resgata-se também o contexto político e econômico do período e se os burgueses conseguiram efetuar o que Bourdieu chama de “*consensus*”. Como se cita anteriormente, as reflexões sobre o urbano dar-se-ão num contexto que pode ser entendido como nova história, ou seja, uma história das pessoas e seus pensamentos, buscando as suas ideias, citando o povo e seu cotidiano.

OS BONDES DE MULAS

Prosseguindo com as referidas análises, trabalharemos a seguir com a histórica implantação do bonde de mulas e sua importância para a cidade, no que se refere à relação entre a população e o poder público. O serviço de bondes não era uma exclusividade de Curitiba. Fora implantado inicialmente na cidade de Santos no ano de 1871, São Paulo em 1872, sendo a seguir levado para outras cidades do Brasil. Os bondes se tornaram o transporte mais conhecido e popular, o transporte era dividido em: charretes, cabeças, meia-cabeças e diligências (para viagens intermunicipais). Perto da chegada do século XX, foram definitivamente implantados os bondes de mulas, um transporte mais acessível para a população, já que os anteriores tinham altas tarifas cobradas em sua utilização, chegando estas a 500\$000. Em Curitiba, o serviço de bondes com tração animal (mulas) foi implantado em 8 de novembro de 1887, com a formação da Empresa Ferro-Carryl Curitybana, pertencente ao Sr. Boaventura Clapp. A inauguração causou grande satisfação a determinados segmentos da população curitibana. Alguns deles podiam se manifestar nas colunas dos principais jornais da cidade. A ideia passada por eles era a de que a população como um todo estava comovida e gratificada por esse novo serviço prestado a ela, tanto no transporte pessoal, quanto no de cargas. É o que podemos perceber a seguir.

Devido a actividade do Sr. Boaventura Clapp e aos esforços do ilustre profissional Sr. Dr. Augusto Coelho vai ser inaugurada hoje a linha de



bonds da Empreza Ferro Carril Curitybana. Felicitamos a população desta Capital por ver convertida em cousa real uma de suas mais ardentes e justas aspirações. Consta-nos que se preparam nos pontos terminaes das linhas, grandes festejos para a recepção dos primeiros bonds que ahí chegarem. Com a sympatia que nos merece tudo quanto tende ao progresso e ao engrandecimento desta bellissima terra, apresentamos nossas saudações aos dois illustres cavalheiros, aos quaes devemos o grande melhoramento (Gazeta Paranaense, Curitiba, 08 nov. 1887).

Os bondes de mulas tinham uma aparência frágil, pois sua armação era totalmente em madeira, abertos, com estribos e bancos laterais, poderiam, portanto ser considerados rudimentares; mas, para a época, foram a grande sensação em vários lugares do Brasil. A viagem histórica que inaugurou o sistema de transportes populares servia ao bairro do Batel, e foi bastante disputada por autoridades locais, como os vereadores da capital. Como podemos observar a seguir, neste dia 8 de novembro, a viagem inaugural começou pouco antes das 11 horas da manhã. Partiram da estação central quatro vagões de passageiros e um de música.

(...) No primeiro carro iam o Presidente da Província, o Chefe de Polícia, o Tenente ajudante de Ordens, e os representantes da Imprensa, do Dezenove de Dezembro, Diário Popular, a República e Gazeta Paranaense. Diversas casas da rua Dr. Trajano, (hoje Barão do Rio Branco), estavam embandeiradas. Os bondes repletos de acionistas, convidados e distintas senhoras da sociedade, dirigiram-se para o Boulevard 2 de Julho, (Avenida João Gualberto), à residência do comendador Fontana, que preparou uma recepção condigna do acontecimento. Da ponte que fronteira o Passeio Público até a residência do industrial, estava a rua adornada de arcos, bandeiras, galhardetes e flores. Tocava ali a banda do 3º Regimento. Foi servido um ligeiro copo d'água, findo o qual o Presidente da Província, Dr. Faria Sobrinho, em um conciso e patriótico discurso, declarou inaugurada a linha de bondes desta cidade. (...) Das janelas e das portas das casas que existiam naquele percurso, foram jogadas em profusão flores sobre os bondes. Por toda parte subiam girândolas e foguetes. (...) Oraram os Srs. Leôncio Correia e Jayme Balão em nome do povo batelense (...). (Gazeta Paranaense, Curitiba, 10 nov. 1887).

Muitas das ruas por onde passavam os bondes estavam adornadas com flores e faixas de saudação, onde se escreviam palavras de ordem como “*indústria e progresso*”, ou ainda “*paciência e perseverança*”, tudo para saudar o novo advento (ZARUCH, 1975). Vemos que, para o momento político da época, as palavras citadas como progresso e



perseverança, faziam parte do discurso dominante no período, fazendo pensar que a cidade com o novo advento estava dando um salto para o progresso². Ainda, neste mesmo dia, das 4 horas da tarde em diante começou a vigorar a tabela. Os bondes que não carregavam autoridades foram lotados com pessoas simples, o “povo”, mas como nem todos puderam fazer parte dessa viagem inicial, aos demais restaram os festejos na própria rua. As 6 e meia da tarde, partiu um “bondezinho” conduzindo a harmoniosa banda musical “União dos Artistas”, que foi entusiasticamente recebida pela população. Alguns analistas do período afirmam que a inauguração dos bondes foi uma grandiosa festa, onde participaram membros da elite governante da cidade e a população como um todo.

No entanto, não podemos deixar de admitir que os bondes foram representativos no processo de modernização. A inovação advinda deste processo tentava modificar os hábitos e costumes da *Curityba* provincial e de sua população. Quanto à tabela do preço da passagem divulgada, em qualquer linha era de \$200 (Duzentos réis) até o Batel. Só não pagavam passagem as crianças de peito, pagando, porém, as pessoas que as carregassem, embora fosse um transporte popular, aquele veículo tinha lá as suas veleidades, dividindo-se em duas categorias. Existia um bonde de primeira classe, e outro denominado “*bond mixto*”, com uma passagem de \$100 (Cem réis) até o Batel e vice-versa, onde todos podiam viajar à vontade, ou seja, sem sapatos. Algumas fontes afirmavam que a Curitiba que se transformava e que se retratava através dos bondes, por exemplo, abrigava desde trabalhadores sem instrução até grandes literatos como Emiliano Pernetá. Todos seriam atendidos pelo sistema de transporte, de acordo com suas possibilidades.

Essas ações nos levam a refletir sobre o poder simbólico, conforme nos informa Bourdieu: (...) “o poder simbólico, poder subordinado, é uma força transformada, quer dizer, irreconhecível, transfigurada e legitimada, das outras formas de poder (...) capaz de produzir efeitos reais sem dispêndio aparente de energia” (...) Quer dizer, todos participam diferenciadamente de um mesmo sistema, sem se dar conta disso (BOURDIEU, 2001, p. 15). Em 27 de Agosto de 1895, Santiago Colle assumiu a concessão de bondes pertencente a firma *Amazonas & Companhia*, celebrando novo contrato com a

²A burguesia da cidade era composta pela classe política, os senhores capitalistas detentores das concessões de força e luz, bondes e calçamento. Encontramos também a burguesia ervateira.



municipalidade. Em seu relatório, de 20 de fevereiro de 1906 para a Câmara Municipal, Colle mostrou como estava constituído o patrimônio da empresa: 18 Km de linhas, com peso de 12 Kg por metro corrido, uma estação central constituída de um escritório, dois depósitos para material rodante (bondes), duas amplas estrebarias com relativos depósitos para forragens, uma oficina para preparação com as respectivas ferramentas, uma ferraria, uma cozinha com despensa e dormitório para o pessoal.

A estação e suas dependências ocupavam uma área de 6 mil metros quadrados. O material rodante estava representado por 20 viaturas abertas para passageiros, 15 vagões descobertos para cargas, dois fechados para transporte de mala postal e diversos carros abertos para o transporte de ferragens. Para a tração desses veículos, possuía um número de 150 mulas. Os resultados financeiros dos primeiros anos foram pequenos, ou quase nulos; somente nesta última década 1890 – 1900, graças a uma direção mais criteriosa e racional da empresa, foi possível se dar um lucro de 8 a 10 % ao ano. Em meados de Novembro de 1909, a firma Etienne Muller, de Paris, concessionária das obras do porto da Bahia, adquiriu a concessão da Empresa Ferro-Carril Curitybana, tendo comparecido à cidade, Sancho Pimentel (vide foto, pg. 22), representante da firma belga, para ultimar as negociações. Era presidente da empresa, Eduardo Fontane de Laveleye, capitalista europeu.

(...) Foi lançada em Londres uma sociedade para a electrificação dos bonds de Coritiba. Ficou constituída assim a directoria: Sr. Eduardo Fontana de Laveleye, Dr. Sanches Pimentel, Lord mitchell e engenheiro Quelloch, director das obras hydraulicas dos portos do Pará, Rio Grande do Sul e Bahia. Além da electrificação dos bonds desta capital, a companhia fará ramaes para Campo Largo e São José dos Pinhais. Ao que parece, a população coritibana verá realizada a sua aspiração; os bondes elétricos (Diário da Tarde, Curitiba, 04 março de 1910).

No dia 13 de Janeiro de 1910 foi lavrada a escritura de transferência da empresa de bondes de Santiago Colle para Eduardo Fontane de Laveleye. Tais afirmações são confirmadas em periódico, conforme podemos observar.



(...) “Por escriptura pública lavrada hontem no cartório do tabelião Almeida Pimpão, foi vendida a empreza de bonds do Sr. Santiago Colle, ao Sr. Eduardo Fontalne Laveleye, pela importância de 500.000\$000. O prazo para apresentar os estudos para a electrificação dos bonds, termina no dia 22 de junho deste ano. Ao que nos consta, a nova empreza pedirá prorrogação, conforme havíamos noticiado” (Diário da Tarde, Curitiba, 14 janeiro de 1910).

Ou seja, podemos perceber que o desenvolvimento, tanto “*aspirado*” pela classe governante, estava chegando através das trocas efetuadas pelos capitalistas europeus que vinham investir na cidade. A chegada dos bondes elétricos viria a mudar o quadro de urbanização e desenvolvimento aspirado pela sociedade curitibana do início do século. Mas mesmo sem a efetivação desse serviço, algumas mudanças foram sendo efetuadas. A gerência que pretendia implantar os novos bondes declarou ao público que pretendia melhorar o serviço, determinando um maior número de viagens, prolongando o serviço nas principais linhas até quase a meia-noite. Em seguida Eduardo F. Laveleye organizou em Curitiba a *South Brazilian Railwais Company. Ltda.* (Estrada de Ferro Sul-Brasileira), uma organização anglo-francesa, com sede oficial em Londres, com um capital gerando em torno de 27.500 mil francos. A melhoria do serviço necessariamente não deveria depender da chegada das empresas estrangeiras; no entanto, o discurso era o de que só após isso é que a modernização se configuraria. Existe, nesse caso, o que Bourdieu chama de produção do senso comum. (...) “uma das estratégias mais universais dos profissionais do poder simbólico (...) consiste em por o senso comum do seu próprio lado, apropriando-se das palavras que estão investidas de valor por todo o grupo” (BOURDIEU, 2001, p. 143). O bonde com tração animal, não caberia mais numa cidade que se dizia em desenvolvimento, portanto, a substituição destes foi um passo para a chamada modernização.

OS BONDES ELÉTRICOS

Após a concretização do negócio dos capitalistas, foi iniciado o projeto de eletrificação dos bondes. Para esse fim, o presidente da empresa e seus secretários, o eletricista Brisson Jonorio e todo o seu corpo técnico, chegaram a Curitiba em 14 de Junho de 1910. Em seguida foram iniciados os trabalhos e, em julho, foram apresentados projetos



à prefeitura municipal, cuja aprovação fora bastante rápida. A empresa de eletricidade, que pertencia à firma José Hauer Júnior & Cia., foi adquirida por Eduardo F. de Laveleye, por intermédio de seu representante, pela quantia de 3.000:000\$000. Essa ligação pode ser entendida como acordos que beneficiaram poucos grupos e todos esses discursos têm a justificativa da modernização da cidade. Em 15 de Fevereiro de 1911 são iniciados os trabalhos de eletrificação para as linhas do Matadouro e do Portão, a partir das ruas Comendador Roseira e Iguaçu até o canto da rua Buenos Aires. No início de 1912, chegaram os primeiros bondes; eram 29 carros, importados da Bélgica da firma “*Ateliers Métallurgiques de Nivelles*”, e possuíam dois motores de 25 Hp cada. Vieram também 16 carros para carga, 03 para carne e um para o correio. A encarregada da transição foi à empresa alemã *Brown Boveri*. Em meados de 1912, a companhia pediu a Câmara Municipal a prorrogação de prazo para a entrega da primeira linha, que deveria ter sido inaugurada em 1911. Para a imprensa local, o caso fora noticiado como escandaloso, segundo os Srs. camaristas: notícia esta que fora dada assim pelo periódico Diário da Tarde.

PROJETO ESCANDALOSO

O Sr. Prefeito municipal vetou o projeto n. 103 prorogando o prazo para a eletrificação dos bondes. (...) Efectivamente, a ser negada tal prorrogação, em vês de com isso abreviar-se a obtenção de um melhoramento que se faz tão necessário em Curitiba, tal vez mais urgentemente reclamado (...) que constitui legitima aspiração das cidades (...) E já que essa prorrogação é uma faculdade da municipalidade e não uma obrigação a que corresponde qualquer direito da Companhia South Brazilian, devemos para concede-la, mesmo sendo ella de conveniência publica, exigir da companhia certas modificações da clausulas contractuais (...) Clausulas que constituem verdadeiros absurdos, uns inexplicáveis (...) favoráveis aos interesses da companhia em detrimento dos da Municipalidade (...) 1ª) A clausula 3ª do contracto dispõe que durante o prazo do privilegio (80 annos à contar de 1887) (...) e nenhuma outra concorrência será feita e só a Empresa poderá explorar o serviço de transporte de passageiros e carga sobre trilhos (...) Veda-se portanto o estabelecimento de qualquer outra via férrea sobre o território curitybano (...) A clausula 37ª estabelece o prazo de 3 ½ annos para a construcção da primeira linha suburbana de tracção eléctrica, mas não obriga a Empresa a construir outras (...) 2ª) A clausula 15ª estabelece que as linhas deverão passar ao lado das ruas largas (...) 3ª) As clausulas 49ª e 50ª dispõe que findo o prazo da concessão, a Empresa terá preferência em igualdade de condições para a continuação de serviços (...) 4ª) Na clausula 51ª, encontra-se esta disposição – o mesmo se dará em



relação ao leito das ruas não niveladas (...) o qual ficará a cargo exclusivo da autoridade municipal. Bem considerada a enorme responsabilidade que irá pesar sobre os cofres municipais, com a obrigação assumida em virtude do disposto nesta clausula, não se pode deixar de condemnar de modo absoluto tal disposição e exigir seja ella modificada (Diário da Tarde, Curitiba, 15 maio de 1912).

Após várias discussões dos senhores camaristas, sobre a prorrogação do prazo da empresa *South Brazilian Raylways*, a Câmara de Vereadores emitiu um parecer sobre o projeto em questão. Portanto, a Câmara Municipal de Curitiba decretou prorrogado por oito meses depois de junho, o prazo concedido a *South Brazilian Railway Company Ltda.*, para a conclusão dos serviços constantes do contrato de 23 de Novembro de 1907, ficando o prefeito autorizado a entrar em acordo com a companhia. Era prevista para o dia 6 de Agosto de 1912 a ligação da corrente de alta-tensão nas linhas já construídas; o mesmo acabou acontecendo, sendo experimentados os bondes nas linhas das ruas Barão do Rio Branco, Iguaçu, Sete de Setembro e arrabaldes do Portão. Os resultados foram considerados excelentes pelo representante da empresa, hpelo prefeito municipal e demais participantes.

Em seguida, foram feitas novas experiências com os bondes que saíram da praça do Ouvidor, indo até o Portão. No ponto final da linha, aguardavam a chegada dos bondes inúmeras pessoas que levantaram vivas ao governo do Estado, sendo oferecido a ele por uma criança do povo, um ramo de flores. No regresso à cidade, foi servido no próprio carro elétrico uma taça de champanhe às pessoas presentes. Era aguardada para dezembro a inauguração oficial das linhas elétricas. Em Janeiro de 1913, começaram os serviços parciais de bondes elétricos, sem inauguração oficial. As primeiras linhas foram: Linha do Portão (circulava pelas ruas da cidade e terminava na região central); Linha Estação Batel – Seminário (ponto final defronte à mansão do industrial da erva-mate Sr. Leão); Linha Juvevê (Paço Municipal, que na época da conclusão deste trabalho, abrigava o Museu Paranaense) e pela Mansão das Rosas (de Francisco Fontana), terminando no Juvevê. Existiam ainda outras linhas que serviam à cidade como a Polícia – América, Linha Estação – Fontana e Buenos Ayres – Fontana; Linha Asylo – cemitério, que passava pela praça Garibaldi e pela rua Trajano Reis. No mesmo mês, João Antonio Xavier, prefeito



interino da Capital, havia aprovado a tabela de preços das passagens com os seus respectivos horários (A República, Curitiba, 03 jan.1913). Com referência aos bondes elétricos, o periódico A República traz uma matéria no dia 07 de janeiro de 1913.

OS BONDES ELECTRICOS

Começaram a trafegar hoje na linha do Batel dous bondes electricos, conduzindo avultado numero de passageiros. Hoje, até as 6 1/2 da tarde houve trafego para o Portão, de 1/2 em 1/2 hora, e amanhã continuara esse serviço, bem como será encetado o trafego na linha Matadouro. Dentro de 3 dias será feita a electrificação geral para o funcionamento de todas as linhas, ficando assim a nossa capital dotada do melhoramento há tanto tempo almejado. A <South Brazilian Raylway>, a cujo decidido esforço e ao do emprehendedor capitalista sr, Fontaine de Laveleye deve a população curytibana esse passo progressista de tamanha importância, felicitamos na pessoa dos seus illustres representantes e cooperadores n'esta capital, drs. Carlos Pimentel, Ziemkiewicz e Charles Laforge, sem esquecermos o sr. Cav. Colle que, concessionário da antiga empresa, empunhou os primeiros esforços para a substituição da tracção animal pela electrica (A República. Curitiba, 07 janeiro de 1913).

No entanto, os descontentamentos começaram a aparecer. Neste período, ocorreu uma greve dos empregados da companhia; para alguns foi considerada “pacífica”, tendo os trabalhadores exigido melhores salários. A proposta da empresa, referente aos salários para motorneiros e condutores resumia-se no seguinte: para motorneiros de primeira classe: 5\$000 diários; para os de segunda classe: 4\$500; para os de terceira classe 4\$000; para o auxiliar: 3\$500; para os condutores de primeira classe: 4\$000; para os de segunda classe 3\$600. Esta proposta foi aceita, ocorrendo a volta do tráfego às 3 horas da tarde. Os bondes tinham muita importância para a população citadina, pois quando se cogitou pelo prefeito Candido de Abreu a sua retirada da rua XV, a mesma se mostrou bastante contrariada. “(...) *Fala-se que o Prefeito de Curitiba, Candido de Abreu alimenta a idéia de tirar os eléctricos da rua 15. Mas desde já declamamos que não estamos de acordo com essa resolução de privar a nossa principal rua de seus mais belos ornamentos, de um dos seus melhores fatores de vitalidade. Os bondes eléctricos não devem sair da rua 15*” (STIEL, 1984, p. 108). O simbolismo de modernidade representado pelos bondes puderam ser aqui verificados. Mesmo sem uma inauguração oficial e sem cumprir todas as cláusulas



do contrato, o prefeito em Fevereiro de 1913 oficializou a empresa South Brazilian Company Ltda. Esta determinou a eletrificação de algumas linhas, como Aquidabam (Emiliano Perneta), e a linha do Teatro. No entanto, os problemas em relação aos atrasos na entrega de novas linhas para os bondes continuavam.

A “South Brazilian Railway” (...) acabou de dirigir um requerimento à Câmara Municipal, pedindo a prorrogação de prazos (...) A Companhia, allegando a situação aflictiva (...) e o natural retrahimento de capitaes, em consequência da guerra, pede a prorrogação dos prazos para a realização dessas obrigações extra-contracto (...) A Câmara Municipal tem em estudo o pedido e sem duvida o resolverá com justiça (...). (Diário da Tarde, Curitiba, 20 janeiro de 1913).

Para resolver essas questões, chegou em Curitiba o diretor da companhia para conversar com o prefeito municipal. Ficou estabelecido que a South Braziliam faria correr bondes de segunda classe para a população, que transitariam diariamente das 8 horas da manhã às 17 ou 19 horas. Seriam reformadas as linhas aéreas, (cabo) no prazo de três meses e as linhas do Theatro, Hauer e Aquidabam seriam eletrificadas brevemente. Os pequenos carros, que eram utilizados com tração animal, foram reformados e adaptados para servir como reboque, sendo chamados de cara-dura, com um preço de passagem mais barata, cerca de \$100 (Cem réis). Em dezembro de 1913, entraram em vigor os novos horários para as linhas do Portão-Matadouro, Batel, Seminário, América, Estação Fontana a Buenos Aires, Fontana a Tiradentes e Asilo Mendicidade. Com a introdução dos bondes elétricos, os bondinhos de mulas foram vendidos a Paranaguá, onde funcionaram até o final da década de 30. Algumas questões foram levantadas quando da implantação dos bondes elétricos, como por exemplo, a da segurança em relação a acidentes. Afinal, os bondes de mulas andavam numa velocidade inferior aos novos. O que podemos perceber foi que a aceitação a esse “novo veículo” foi bastante rápida e, ao contrário do que se poderia pensar, os bondes foram bastante seguros, principalmente no que se referia a freios. Os primeiros elétricos tinham marcha de nove pontos, sendo de primeira a quinta (resistência), de sexta a nona (velocidade), atingindo até 50 quilômetros/hora. Tinham os elétricos, um tamanho maior, transportando um número maior de passageiros,



ponto este de suma importância, pois a cidade crescia e exigia um transporte mais funcional.

No dia 21 de abril de 1914, foi lida em sessão na Câmara Municipal uma proposta dos banqueiros Fontaine e Lavaleye, proprietários da South Brazilian, sugerindo a junção dos serviços de bondes, força e luz. A proposta se baseava na quantia de 19.020:000\$000 em apólices, com juros de 6% amortizáveis em 50 anos. Após a aceitação fariam a entrega de todo o material, linhas, instalações, contratos e privilégios à municipalidade para, em seguida, obterem o arrendamento, pagando 40% da renda bruta ao município. Nada foi efetivado devido à guerra européia, e a Prefeitura Municipal veio a assumir o serviço de bondes da cidade em 1923. A *South Brazilian Railway Company Ltda.* deixou de existir em 1928, criando-se a Companhia Força e Luz do Paraná que, em contrato realizado entre o governador Affonso Alves de Camargo e a municipalidade. As relações dadas em Curitiba entre poder público, empresas de serviços e comunidade, lembram o que Boschi (1979) chama de acordo entre lideranças empresariais e governo. Esses acordos aconteceram porque ambas as partes envolvidas acabaram sendo beneficiadas, ou seja, o estado forneceu a infra-estrutura mínima para que as empresas implantassem as suas tecnologias, mas elas só conseguiram fazer a sua parte, porque não precisaram custear toda a obra, podendo chamar de um sistema de parceria. Mas na verdade a empresa só pode responder por tais fatos, porque o poder público, representado pelo Prefeito Municipal e a Câmara de Vereadores, lhe deram respaldo político para isso. Podemos resgatar aqui Remond que nos fala que as decisões do Estado são sempre a expressão de uma relação de forças entre ele e a iniciativa privada (RÉMOND, 1996, p. 472).

(...) quem viu Curitiba (...) com sua pacatez de cidade roceira, cujo movimento terminava às oito ou nove horas da noite e hoje a vê com suas casas de diversão regorgitantes até as onze ou doze horas diariamente, as suas ruas movimentadas e o aumento extraordinário das suas construções repetirá, com certeza, a frase que epigrafa estas linhas: “Curitiba progride...” (Diário da Tarde, Curitiba, 06 janeiro de 1912).

Após a implantação dos bondes elétricos, Curitiba continuou inserida no discurso modernizante. Segundo os periódicos dos anos subsequentes a implantação dos bondes



elétricos, algumas situações de desacordo com o contrato assinado com a Prefeitura Municipal de Curitiba são apresentados: dentre elas, a situação da complementação de linhas como: Polícia – Theatro Hauer e Aquidabam pelas ruas Buenos Aires e Sete de Setembro, para a qual pede, (a companhia exploradora do serviço, a *South Brazilian Railway*), um prazo de quatro anos para a execução das obras, a partir da data da implantação dos serviços. Dentro deste processo, encontramos casos de ineficiência na prestação do serviço na capital paranaense e reclamações que surgiram após um ano da implantação do serviço eletrificado. Algumas vieram refletir a opinião da população citadina e da Prefeitura Municipal, quanto ao novo meio de transporte, refletindo a situação futura da Companhia junto à Capital, como foi observado pelo periódico Diário da Tarde de 08 de Janeiro de 1914.

OS BONDES ELECTRICOS

Hontem fez um anno que foi inaugurado o serviço de bondes electricos nesta capital. Esse melhoramento, a que (seja dito de passagem) o publico não tem sabido corresponder, pois que os bondes andas as moscas, é devido á actividade do estimado capitalista Fontaine de Lavéyele, que, por amor a nossa terra, constituiu a empreza, que o realisou. Esperamos que, com um pouco de boa vontade da prefeitura, a sympatia do publico, a “South Brazilian” melhorará cada vez o serviço de tracção elétrica urbana (Diário da Tarde, Curitiba, 08 janeiro de 1914).

Nos anos 20, Curitiba se encontrava com mais de 78.900 habitantes. A vinda de imigrantes estrangeiros fez com que a população aumentasse rapidamente. Dentre os vários escritores de época, encontramos em Martins (1922), uma representação da cidade que progrediu. A situação de Curitiba é de um magnífico destaque (...) “tinha 1283 prédios em 1886, e conta hoje, somente no seu quadro urbano, 8237. O número de vehiculos matriculados em 1921 para transportes urbanos, se elevou a 2584 (...)” (MARTINS, 1922, p. 140-5).



Tabela I

Demonstrativo do crescimento da população de Curitiba – 1890 / 1920

ANOS	CURITIBA
1890	24533
1900	50124
1910	60800
1920	78986

Fonte: DE BONI, 1998, p. 11.

Após este período, o Prefeito de Curitiba Moreira Garcez planejava e realizava obras³, mas dentro de suas atribuições, também administrava o abastecimento da cidade, o transporte, a energia elétrica, o telefone, e de forma muito mais direta, a vida de toda a sociedade. No governo de Moreira Garcez são realizadas obras com recursos próprios, sem financiamento dos bancos internacionais. Dentre estas encontramos: a canalização de água em toda a parte baixa da cidade, a organização do lado Oeste, com a pavimentação das avenidas Sete de Setembro, Iguaçu, Visconde de Guarapuava e Silva Jardim. Segundo Romário Martins, em 1925.

As modificações do nivelamento antigo dessas garbosas avenidas de hoje, interessaram, como é bem de ver, as suas ruas transversais, e nelas, por isso, se estendeu o magnífico trabalho que, inteiramente realizado, faz de uma vasta zona urbana de pavorosa lembrança o mais lindo recanto da cidade (...). Se tivéssemos uma planta de nível das nossas ruas antes de sua gestão e a comparássemos com uma atual veríamos que por toda a parte atingida pelos benefícios de sua administração, andaram o teodolito, a picareta e a pá corrigindo até mesmo obras já dadas como definitivas e por onde a cidade teria que se desenvolver com os mais feios defeitos de urbanização. A obra de urbanização realizada pelo atual prefeito da cidade de Curitiba é de tal porte e se estende tão vastamente, atingindo as mais distantes zonas da cidade, que se torna verdadeiramente admirável em se sabendo que não foi resultado de recursos especiais e extraordinários, mas

³Neste período, o Prefeito Municipal, trabalhava com uma visão de crescimento da cidade. Vemos que Curitiba buscava uma modernização, e para estes políticos de época, executar obras era o seu referencial.



das rendas normais do município arrecadadas com eficiência e empregadas com acerto (MARTINS, Romário. A República. et al. DA CRUZ, 1991, p. X).

Aos olhos de Martins, a cidade foi se alterando, e as obras transformaram-na em uma bela paisagem aos olhos de seus munícipes. No início do ano de 1920, Curitiba somava de pavimentação urbana 391.934 metros quadrados, e ao final de 1925 este número foi elevado para 602.902 metros quadrados, um sinal do desenvolvimento e trabalho da atual gestão municipal (DA CRUZ, 1991, p. 185). A cidade de ruas estreitas necessitava de ampliações em sua malha urbana, obrigando a abertura de novas ruas, pavimentação e melhoramento de outras. Uma destas ruas era a rua XV de Novembro, então muito estreita no trecho entre a rua Dr. Muricy e a avenida Luiz Xavier, por isso o Prefeito Municipal vinha há tempos tentando uma negociação junto aos proprietários dos terrenos (que a princípio não queriam mudanças), mas o esforço foi em vão. Fez o Prefeito seguidas reuniões com os proprietários.

O Ex. Sr. Dr. Moreira Garcez, Prefeito Municipal, reuniu hoje, em seu gabinete, os proprietários de prédios e terrenos situados na quadra da rua 15, compreendido entre as ruas Muricy e Ébano Pereira. O fim da reunião foi de resolver a forma amigável de ser levado a efeito, pela Prefeitura, o alargamento da rua 15 na referida quadra, alargamento que o trânsito do local está exigindo de uma maneira imperativa para segurança do público. Como se sabe, no trecho considerado nossa principal artéria urbana se estreita, numa diferença de 5 metros a 83 centímetros, da largura que a rua tem na quadra a seguir a rua 1º de Março. A Prefeitura, estudando o assunto alargará a quadra estrangulada recuando 3m. 79 o alinhamento – de uma das faces, – a que compreende a casa Bandeira e o sobrado Muller. Antes, porém, de servir-se da autorização que tem para as necessárias desapropriações judiciais, deseja o ilustre Sr. Prefeito Moreira Garcez resolver, se possível for, um entendimento amistoso entre os proprietários interessados, por meio de uma valorização arbitral ou por outra forma aceitável por eles sugerida. O Sr. Luiz Gustavo Adolpho Muller, proprietário do terreno mais valorizado dos visados pelo novo alinhamento, propoz-se sugerir, sábado próximo, uma maneira conciliatória da questão (A República, Curitiba, 30 dezembro de 1924).

Em 11 de abril de 1925, entendeu ele que não mais haveria como contemporizar a situação, assinando o Decreto nº 6, que determinava o alargamento e a desapropriação dos imóveis no lado par, mediante ação judicial. Em Curitiba todos concordaram que era



necessário alargar a rua XV de Novembro, mas ninguém imaginava que esta era apenas um primeiro passo para a modernização da cidade.⁴ O asfalto chegou à rua XV em 1926, por intermédio da Companhia “*The Neuchatel Asfphalte Co. Ltda*”. Os jornais estampavam a foto das obras iniciadas nas primeiras páginas, aprovando a iniciativa, e acompanharam todo o trabalho até a conclusão e inauguração, que aconteceu em 19 de dezembro de 1926 – na festa de aniversário da Paraná. A solenidade foi descrita pelo periódico *A República*.

S. Exa. O Sr. Prefeito Municipal Dr. Moreira Garcez em discurso brilhantissimo, fez allusão a todos os serviços publicos que o Estado tem realizado na descortinada e plecara presidência do Exmo. Sr. Dr. Munhoz da Rocha, e sobre todas as conquistas, que são de progresso e de civilização, até aquelle que, no momento, se estava inaugurando, no qual o concurso de S. Exa. Fora de todo o ponto inestimavel e decisivo. A grande massa popular corouo com uma grande salva de palmas, as palavras do benemerito reformador da cidade. Em nome da população e como órgão do agradecimento do commercio da rua beneficiada por tão notavel melhoramento orou o illustre tribuno Sr. Dr. Arthur Santos, exaltando com vibração os actos administrativos de S. Exa. O Prefeito Moreira Garcez. Comemorando os asphaltamentos da nossa rua principal, vão ser distribuídas medalhas gravadas pelo notável artista J. Peon. Uma, de ouro, em rico estojo, será offertada pelo povo curitybano ao seu benemerito Prefeito, e outra, tambem em ouro e em estojo igualmente luxuoso, ao grande Presidente actual do Paraná, – os dous realizadores das obras de civilização que ahi estão encaminhando para novos e gloriosos destinos a grandeza de nossa terra (*A República*, Curitiba, 20 dezembro de 1926).

A Curitiba dos anos 20 foi se desenvolvendo rapidamente e, em 1928, Garcez fazia um balanço de oito anos de administração municipal, diagnosticando que a cidade não era mais a mesma. Seu povo reconhecia isto, pois várias regiões da cidade que apresentavam problemas tiveram estes resolvidos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os primeiros decênios do século XX em Curitiba foram bastante representativos no que se refere a modernização da cidade. As ruas e residências que eram iluminadas por

⁴Ao nosso entender, as obras de alargamento executadas na rua XV, tinham caráter puramente estético e o Prefeito Moreira Garcez, não pensou duas vezes para gastar o dinheiro público em indenizações, baixando o decreto de desapropriação para que se pudessem ser iniciadas as obras.



lampiões a gás ganharam eletricidade, a lama e o barro foram substituídos pelos calçamentos, e o transporte urbano foi reestruturado, com a chegada dos bondes elétricos. Podemos dizer que esses avanços representaram para a cidade uma etapa do processo de modernização. Incluída nesse estavam ainda a higienização, a limpeza das ruas e o fim das doenças. As obras executadas pela Prefeitura Municipal no período foram drásticas para aqueles que residiam na área central. No que se refere a população, esta no intuito de ter uma cidade “moderna” não questionaram tais mudanças. A fala sobre a modernização utilizada nas cidades, especialmente em Curitiba, foi bem constante; as implantações urbanísticas se deram de cima para baixo, respeitando-se a vontade dos políticos e da elite burguesa. As linhas de bondes demonstraram tais afirmações. Uma das primeiras foi a que servil o bairro do Batel até o Boulevard 2 de julho (atual João Gualberto), ou seja, ligava a residência de membros da elite aos lugares de trabalho.

Encontramos em Cândido de Abreu e Moreira Garcez (os dois governos municipais analisados nesta pesquisa), nos anos 10 e 20 do século XX, um tipo de atuação o qual não agradou a todos, apesar do processo de modernização ter sido aceito pela população cidadina. Quando a municipalidade assumiu o serviço de transporte em 1923, os novos acordos entre as empresas de ônibus seriam mais interessantes para a Prefeitura Municipal. Dentro deste processo de mudança, a cidade cresceu e mudou. As fontes consultadas mostraram que os sistemas simbólicos utilizados pelos prefeitos municipais (sistemas de dominação) e o poder do discurso, foram muito fortes. O povo absorveu as diretrizes passadas pela classe dominante, reproduzindo-as, sendo tudo em nome do progresso ou ainda da chamada modernização. Poderíamos efetuar um paralelo entre estes tempos passados com os dias de hoje, pois fazer parte (mesmo que figurativa) de uma cidade que se moderniza, realmente é muito interessante, mas a que preço? A transição do bonde de mulas para o bonde elétrico foi feita de maneira amena. Acredita-se que não a transição, mais sim a implantação do bonde de mulas, é que veio realmente mudar os hábitos da população cidadina, afinal antigamente ela andava a pé, nem todos tinham cavalos e o transporte existente era muito caro.

O bonde elétrico veio trazer a modernização para a cidade; sabe-se que o novo muitas vezes assusta e traz preocupações, e que a população foi utilizada como



instrumento de legitimação dos interesses da classe política e do governo que a administrou. Talvez, na atualidade, a população da Curitiba também esteja sendo inserida em um processo de “modernização” sem necessariamente ter a possibilidade de executar uma opção de escolha. O discurso dominante da elite e do poder público permanecem, em uma cidade que se molda aos destinos do amanhã.

REFERÊNCIAS

- BENJAMIN**, Walter. *Charles Baudelaire: Um lírico no auge do capitalismo*. Obras Escolhidas III. Rio de Janeiro: Brasiliense, 1989.
- BERMAN**, Marshall. *Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. Tradução Carlos Felipe Moisés, Ana Maria L. Loriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- BOSCHI**, Renato Raul. *Elites industriais e democracia: hegemonia burguesa e mudança política no Brasil*. Rio de Janeiro: Graal, 1979.
- BOURDIEU**, Pierre, 1930. *O Poder Simbólico*; 4a ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. 322p.
- BOLETIM INFORMATIVO DA CAASAA ROMÁRIO MARTINS**. Curitiba em 24 quadros. Curitiba: Fundação Cultural de Curitiba, 1992.
- BRESCIANI**, Maria Stela. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. Coleção Tudo é história. Rio de Janeiro: 1990.
- BRITO**, Danielle Soares. *Bonde histórico de Curitiba é restaurado*. Gazeta do Povo, 21 out. 1999.
- BRITO**, Danielle Soares; **FENIANOS**, Eduardo. *Bondes elétricos cruzam a cidade dos anos 10*. Gazeta do Povo, 22 dez. 1999.
- BURKE**, Peter. org. *A Escrita da História: novas perspectivas*. Tradução de Magda Lopes. São Paulo: UNESP, 1992.
- CURITIBA**. *Lei Orgânica do Município de Curitiba*, de 5 de abril de 1990. Câmara Municipal de Curitiba. 1693-1993. Diário Oficial, Curitiba, 5 de abril de 1990.
- CURITYBA**. *Código das posturas Municipaes*, de 22 de novembro de 1895. Cyro Persiano de Almeida Velloso, Prefeito Municipal da Capital do Estado do Paraná. Câmara Municipal, 22 de novembro de 1895.
- CHAUÍ**, Marilena de Souza. *Cultura e democracia: o discurso competente e outras falas*. São Paulo: Moderna, 1980.



- DA CRUZ**, Arnaldo Alves. *João Moreira Garcez: um homem que se superou no seu tempo*. Curitiba: Fundação Santos Lima. 1991.
- DE BONI**, Maria Ignês Mancini. *O espetáculo visto do alto; Vigilância e punição em Curitiba (1890 – 1920)*. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 1998, 211p.
- ESTADO DO PARANÁ**. Decreto-lei n. 63, de 12 de junho de 1913. Regulamento da Prefeitura de Curitiba. Diário Oficial, Curitiba, 12 de junho de 1913.
- HOERNER JÚNIOR**, Valério. *Curitiba 1900*. Curitiba, Secretaria de Estado da Cultura e do Esporte, 1943.
- KARVAT**, Erivam Cassiano. *A Sociedade do Trabalho: discursos e práticas de controle sobre a mendicância e a vadiagem em Curitiba, 1890 – 1933*. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 1998.
- MACEDO**, Heitor Borges de. *Rememorando, memorial histórico, Curitiba, no tempo dos bondinhos de burros*. Curitiba: Lítero-técnica, 1983.
- MARTINS**, Alfredo Romário. *Curitiba de Outr’ora e de Hoje*. Curitiba, Prefeitura Municipal de Curitiba, 1922.
- MUNFORD**, Lewis. *A cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas*; tradução Neil R. da Silva. 4a. edição, São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- _____. *A cultura das cidades*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1961.
- PEREIRA**, Magnus Roberto de Mello, Santos, Antonio Cesar de Almeida. *O Poder local e a cidade: a Câmara Municipal de Curitiba - séculos XVII a XX*. Curitiba: Aos Quatro Ventos, 2000, 103p.
- QUINTANEIRO**, Tânia. *Um toque de clássicos: Durkheim, Marx e Weber*/ Tânia Quintaneiro, Maria Lígia de Oliveira Barbosa, Márcia Gardênia de Oliveira. – Belo Horizonte: UFMG, 1995. 160p.
- RAMINELLI**, Ronald. História Urbana. In: **CARDOSO**, Ciro Flamarion; **VAINFAS**, Ronaldo (org). *Domínios da História: Ensaio de Teoria e Metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.
- RÉMOND**, René. (org). *Por uma História Política*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1996. 472P.
- ROLNIK**, Raquel, **MORAIS**, Regis de, **WRIGHT**, Charles Leslie. *O que é Cidade, Violência Urbana, Transporte urbano*. Coleção Primeiros Passos.
- STIEL**, Valdemar Correia. *História do Transporte urbano no Brasil: bondes e trólebus*. São Paulo: Pini: Brasília: EBTU, 1984.
- VELHO**, Otávio Guilherme (org). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar 2a. edição. 1973.
- ZARUCH**, Luiz Júlio. *Roteiro da cidade, documento*. Curitiba: Assessoria de Imprensa da Prefeitura Municipal de Curitiba 1975.

Cadernos Zygmunt Bauman
ISSN 2236-4099