

O AUTOMÓVEL E AS EXPERIÊNCIAS AUTOMOBILÍSTICAS EM CURITIBA (1903-1914)

THE AUTOMOBILE AND THE AUTOMOBILISTIC EXPERIENCES IN CURITIBA (1903-1914)

Leonardo do Couto Gomes¹

RESUMO: Este artigo tem como objetivo analisar as experiências com o automóvel na cidade de Curitiba entre 1903 e 1914. O recorte temporal se refere, em primeiro lugar, ao momento em que localizamos a chegada do primeiro automóvel na capital paranaense e ao decurso em que as dinâmicas automobilísticas passaram a ser mais bem organizadas. Interessou-nos compreender como se organizaram essas atividades, suas estratégias de compra, venda, pessoas responsáveis, locais e que significados se veicularam à sua volta. Para alcance do objetivo, foram utilizados como fonte os jornais do período em tela. Ao fim, pudemos perceber que o próprio artefato em si, e as formas de experienciar essa maquinaria – sobretudo por meio de passeios, aventuras e competições –, representavam um leque de significados que iam na direção do que era pensado no coletivo da época como benéfico para a transformação material e cultural das cidades brasileiras.

PALAVRAS-CHAVE: Automóvel; Curitiba; História das Cidades.

ABSTRACT: This article aims to analyze the experiences with the automobile in the city of Curitiba between 1903 and 1914. The time frame refers, firstly, to the moment in which we locate the arrival of the first automobile in the capital of Paraná, and to the course in which the automobile dynamics became better organized. We were interested in understanding how these activities were organized, their buying and selling strategies, people responsible, places and what meanings were conveyed around them. To reach the objective, the newspapers of the period in question were used as sources. In the end, we could see that the artifact itself, and the ways of experiencing this machinery – especially through tours, adventures and competitions – represented a range of

* A presente pesquisa teve apoio financeiro concedido pela FAPERJ - bolsa de doutorado nota 10 - número de processo de outorga E-26-202.345/2022.

¹ Doutor em Educação pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Professor Temporário do Instituto Federal do Paraná – Campus Campo Largo. E-mail: Leonadodocoutogomes@gmail.com.

meanings that went in the direction of what was thought of in the collective at the time as beneficial for the material and cultural transformation of Brazilian cities.

KEYWORDS: Automobile; Curitiba; History of Cities.

Introdução

As invenções² e seus impactos na vida em sociedade são características marcantes do conjunto de transformações ocorridas no decorrer do século XIX e XX (SEVCENKO, 1998). O rádio, a luz elétrica, a fotografia, o cinema, as bicicletas, os esportes e medicamentos, como a aspirina, são bons exemplos que evidenciam os saltos tecnológicos desse período – o que possibilita, ainda, perceber que não era apenas nos espaços de trabalho que as invenções eram desenvolvidas (HOBSBAWM, 1988). A vida cotidiana como um todo, inclusive os momentos de diversão, ganhavam novos incrementos.

Nessa esteira, os avanços da ciência e tecnologia contribuíram diretamente para a emergência de novas excitabilidades, relacionadas a ideias de agilidade, eficiência, motricidade e fugacidade. Noções essas estimuladas e promovidas especialmente pelos países da Europa e pelos Estados Unidos. Conforme detalha Hobsbawm (1988), esses locais representavam o engendramento do crescimento industrial, e a presença dessas nações por meio de seus produtos e modelos de produção em outros países do globo ainda menos industrializados significava a chegada do conquistador estrangeiro, trazendo ares de modernização, inclusive no Brasil³ (SEVCENKO, 1998).

² Os novos artefatos reestruturaram a forma de viver, sobretudo no que tange a uma inédita configuração do tempo social. A separação entre momento de trabalho e não trabalho foi algo típico do desenvolvimento dos modos de produção capitalista fabril, proporcionado, sobretudo, pelos avanços da Primeira Revolução Industrial, marcada pelo domínio tecnológico do vapor e ferro (THOMPSON, 1998).

³ Devemos, cuidadosamente, considerar as particularidades do contexto histórico brasileiro em relação aos momentos da industrialização europeia e estadunidense. Nesses países, quando o segundo momento da industrialização já caminhava, marcada pelo domínio das técnicas de trabalho baseadas na eletricidade e pelo domínio do aço, petróleo e elementos químicos, no Brasil os primórdios desse modelo de produção ainda estavam tomando forma – mesmo que existissem esparsas iniciativas anteriores, como no caso paranaense acerca da produção do mate em escalas técnico-industriais movidas por engenhos a vapor. Ver Pereira (1996).

Efeito dos avanços do contexto em questão, em especial da Segunda Revolução Industrial⁴, o automóvel é um dos símbolos mais importantes do século XX (GIUCCI, 2004). A maquinária substituiria e superaria a força animal, sobretudo cavalar, bem como o próprio esforço humano. Tratava-se de um artefato-chave para materialização de idealizações que passavam progressivamente a ser valorizadas na sociedade mundial, notadamente as de velocidade, produtividade e mobilidade (WEBER, 1998).

Em terras brasileiras, o primeiro automóvel chegou no porto de Santos na década final do século XIX: um Peugeot, trazido diretamente da França, de propriedade de Alberto Santos Dumont (MELO, 2011). O veículo desembarcava e trazia consigo o progresso⁵. Seria mais uma marca fundamental para forjar o país em um uma nação que seguia os preceitos dos avanços modernizadores já sentidos em países no qual a industrialização melhor se acentuava, notadamente na Inglaterra, na França e nos Estados Unidos (SEVCENKO, 1992, 1998). Significava, segundo Melo (2009), uma verdadeira vitória do homem sobre a natureza, uma mostra do desenvolvimento científico.

Melo (2008, 2009, 2011), ao explorar as pioneiras experiências ligadas ao automóvel e ao automobilismo em São Paulo e no Rio de Janeiro, Pallota (2008), investigando os veículos na cidade de Bauru, e Beviláqua (2012), examinando as dinâmicas com carros na capital cearense Fortaleza, observaram que os automotores chegavam para ampliar a estruturação material, social e cultural das cidades brasileiras. Em tais urbes, os achados dos autores indicam que os automóveis eram úteis de diferentes maneiras, seja para o transporte de cargas e pessoas e/ou para diversão.

⁴ Para mais informações sobre a Segunda Revolução Industrial e a relação com o automóvel, ver Cofaigh (2011).

⁵ Sobre a noção de progresso/progressista, estamos alinhados com as posições de Azevedo (2014; 2016), que estuda especificamente as metamorfoses desse termo no Brasil império e primeira república. Segundo as considerações do autor: “com efeito, a palavra ‘progresso’ foi utilizada abrangendo o campo de significações pertinente à ideia de civilização, à qual estavam ligadas as dimensões moral, comportamental, cultural, estética, político-social e material” (AZEVEDO, p. 71). Tratava-se de uma ampla noção que simbolizava a prosperidade, a inovação e o avanço para o desenvolvimento material, social, cultural, intelectual e artístico da sociedade brasileira.

No que diz respeito aos passatempos automobilísticos, os veículos motorizados ampliavam as opções de passeios, especialmente aqueles ligados à natureza⁶, algo amplamente valorizado no período em questão em virtude do crescimento das cidades (SOARES, 2016). Além disso, possibilitavam o contato com sensações de velocidade jamais atingidas, o que gerava a oportunidade de buscar novas aventuras por meio de desafios e competições (GIUCCI, 2004). A máquina era, inclusive, um contribuinte para indicar e reivindicar a necessidade de melhor infraestrutura para intensificar sua mobilidade, bem como para fortalecer um *status* e distinção social (GARTMAN, 2004). Afinal, a ideia era exibir o dispositivo tão inédito no teatro social brasileiro, logo vias, avenidas e rodovias em situação favorável para a locomoção eram essenciais.

Curitiba, assim como as urbes já exploradas em estudos anteriores, também passava por um momento de intensa prosperidade e desejos de avanços de sua urbanidade. Sobretudo, pela ação da lavra de uma planta nativa, a erva-mate, que passava a ser produzida em escalas técnico-industriais e permitia que a cidade ambicionasse uma série de anseios progressistas. Como teriam, então, se estruturado as primeiras experiências com o automóvel na capital paranaense?

Considerando essas ponderações introdutórias, o presente artigo objetiva analisar as experiências com o automóvel promovidas em Curitiba entre 1903 (momento em que localizamos a chegada do primeiro automóvel no Estado) e 1914 (quando dinâmicas automobilísticas passaram ser mais bem organizadas). Ainda nos interessa especificamente compreender como se arranjaram essas atividades, suas estratégias de compra e venda, pessoas responsáveis, locais e que significados se veicularam à sua volta.

Há que se pontuar que a escolha pela cidade de Curitiba como *locus* de pesquisa se deve ao observamos, com o auxílio da análise de Dias (2017), uma certa predominância e tendência por parte dos estudos históricos no Brasil em

⁶ Para um amplo debate sobre os divertimentos, a vida em contato com a natureza e a ordem urbana no Brasil, ver Soares (2016).

investigar cidades em que a industrialização avançou mais veloz e intensamente, notadamente Rio de Janeiro e São Paulo. Compreende-se que além da capital paranaense, outras diversas localidades também podem apresentar peculiaridades, logo merecem ser descortinadas pela lente histórica. Por sua vez, os automóveis, assim como as demais ações e intervenções no cotidiano, são um elemento que fez parte da estruturação da sociedade brasileira. Portanto, se tivermos em conta que as experiências em seu entorno foram diversificadas, entender as particularidades da estruturação dessas ações em Curitiba pode nos ajudar a lançar um olhar diversificado para a história das cidades.

Para responder os objetivos, utilizou-se como fonte os jornais publicados no período em tela. Para analisar esses materiais, utilizou-se a proposta metodológica preconizada por de Luca (2005; 2008). Segundo a autora, para examinar os periódicos, o pesquisador deve ter um olhar cuidadoso para perceber e questionar eventuais linearidades entre a narrativa e o próprio episódio. A autora ainda lembra da necessidade por parte dos pesquisadores de questionar as aspirações que levaram à decisão de se publicar uma notícia e, conseqüentemente, a linha editorial dos periódicos selecionados.

Desse modo, cabe uma sucinta descrição desses periódicos. A República foi um periódico, como bem estampa seu nome, ligado às causas republicanas. Circulou de 1888 a 1930 e, segundo Corrêa (2009), foi a primeira folha eminentemente republicana do Paraná, tendo como dever pôr a população à parte das razões valorizadas pelos republicanos. O Diário da Tarde circulou de 1899 a 1940, com perfil declarado anticlerical e ligado a causas liberais. O folhetim, de acordo com Moraes e Silva e Capraro (2015), abordava assuntos variados, como aspectos econômicos do estado, política e medidas que vislumbravam a modernização da cidade.

A Notícia foi um periódico de curta circulação (1905 a 1908), o qual se autodenominava imparcial e assegurava ter como objetivo escrever sobre assuntos úteis para o povo da capital paranaense. Por fim, a revista ilustrada A Bomba, que circulou em 1913, tinha como característica, por meio de charges

críticas jocosas, abordar em especial a política do estado. Também dedicava atenção a acontecimentos diversificados do dia a dia da cidade (KRACHENSKI, 2012).

É pertinente destacar a importância da imprensa para a sociedade curitibana da época, visto que já despontava, nesse momento, como um importante fórum público (MYSKIW, 2008; CORRÊA, 2006, 2009). Segundo Santos (2017), esse era o principal meio para a circulação de ideias e debates políticos. O autor ainda salienta que, para a pesquisa histórica, os jornais fornecem elementos imprescindíveis para o entendimento do contexto, dos saberes produzidos e acerca dos indivíduos que estavam à frente dos debates públicos. Dessa maneira, os jornais têm sido a fonte basilar para aqueles que investigam a história das atividades do cotidiano (JOHNES, 2015). A centralidade da imprensa para os historiadores é compreensível, uma vez que jornais fornecem uma veia rica de informações, pois podem transparecer percepções e entendimentos acerca da economia, da política, das disputas de poder, das representações do dia a dia etc.

Sendo assim, a partir do suporte das fontes elencadas, vejamos como se estruturaram as experiências com o automóvel em Curitiba.

Chegam os primeiros carros

Nas primeiras décadas do século XX, Curitiba procurava se modernizar. [...]. No centro da cidade, os bondes puxados a cavalos passam a ser substituídos por modernos bondes elétricos e surgem os primeiros cinemas e teatros. Recuperou-se o Passeio Público e os frequentadores puderam usufruir o seu carrossel, as gôndolas para passeios no rio e o quiosque para botequim. No Batel, o Parque da Cervejaria Cruzeiro proporcionava à população espaço para o saudável hábito da ginástica. E no Coliseu Curitibano, um parque de diversão se abria aos prováveis usuários, congregando cinema, patinação, tiro ao alvo, bandas e um esplêndido serviço de botequins. (VIACAVA, 2009, p. 3)

Curitiba na transição do século XIX para o XX, ainda não era bem uma metrópole, mas já apresentava, conforme retrata Viacava (2009) no excerto

acima, estruturas usuais em centros urbanos. Ganha destaque aqueles ligados a artefatos inovadores para época, como o sistema de transporte de bondes movidos a energia elétrica, que simbolizava, de acordo com Sevckenko (1998), a inovação tecnológica em substituição à força animal. Ênfase também para as diversas atividades ligadas aos entretenimentos, em especial para o cinema – a sétima arte é também um dos principais artefatos tecnológicos do século XIX-XX e que, conforme Melo (2020) aponta, assim como os outros divertimentos, foi central para a conformação da vida cidadina.

Há que se destacar que, de acordo com Pereira (1996), esses traços de modernização da capital paranaense só foram possíveis graças à prosperidade econômica da produção e comercialização de erva-mate, especialmente para países vizinhos como o Uruguai e Argentina. O autor afirma que, ao pensar em um desenvolvimento econômico e social de Curitiba, é eminentemente obrigatório compreender que o mate teve papel central nessas conquistas.

Nessa direção, Lopes (2002) observa que a urbanização de Curitiba foi financiada pela indústria da erva-mate. Segundo o autor, a planta possibilitou a transformação da capital paranaense em uma cidade que seguia os parâmetros de modernização europeus. A cidade que em 1890 apresentava cerca de 24 mil habitantes, dez anos depois já comportava um crescimento populacional considerável: quase dobrava sua população, que chegava a 49.755 pessoas⁷. Ao que parece, existia uma gama populacional considerável para reivindicar e usufruir da formação de um mercado de artigos variados, inclusive aqueles ligados aos passatempos que já se apresentavam, conforme observa Moraes e Silva (2011), de maneira diversa na capital paranaense.

Há que se pontuar que o imaginário do que era útil para a prosperidade infraestrutural e cultural das urbes no Brasil, naquele momento, se vinculava principalmente na relação do indivíduo com o tempo e sua apreensão de algo novo. A curiosidade e/ou a necessidade de vivenciar experiências diversificadas (principalmente aquelas relacionadas aos modelos já difundidos na Europa) –

⁷ Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=6>>.

eram consideradas os parâmetros de civilidade e do que seria o mundo moderno (SANTUCCI, 2016; LOPES, 2002).

De fato, foram nas primeiras décadas do século XX que Curitiba passou a ganhar delineados mais sólidos de centro urbano. A emergência de novas estruturas, reformas urbanas, tecnologias de cultivo e produção de mate e modos de se portar e agir em sociedade faz, inclusive, alguns autores denominarem o período de *belle époque* curitibana (SÊGA, 2001; BENVENUTTI, 2004; MOLINA, 2020). A analogia com o período cultural cosmopolitano europeu, marcado pela crescente inovação da vida social e artística, se dava devido ao fato de ser um momento de crescimento populacional, prosperidade econômica e modificações materiais da cidade, especialmente no que tange à saúde, à educação, ao saneamento e ao desenvolvimento cultural (BENVENUTTI, 2004). É nesse momento, ainda, que o automóvel aporta na capital paranaense.

O primeiro veículo chega no Paraná pelas mãos de um consolidado comerciante local, Francisco Fido Fontana. Membro de uma das mais importantes famílias da economia paranaense do período, os Fontana, Fido era filho de Francisco Fasce Fontana e Maria Dolores Leão. O pai, um uruguaio que se tornou um dos mais importantes industriais de mate do Paraná e que esteve à frente da formulação e gestão do primeiro parque público da cidade, o Passeio Público, em 1886 (GOMES; CAPRARO, 2022). A mãe, membro de outra família de destaque no cultivo de mate, os Leões, filha do desembargador Agostinho Ermelino de Leão. O casamento, dessa forma, significava um importante laço comercial (STOLLMEIR, 2016).

O filho, por sua vez, seguiu o mesmo ramo familiar, se tornando um importante industrial de mate e um exímio importador. Em uma autodescrição feita para o jornal A Notícia, Fido se rotulava da seguinte maneira:

É gordo, baixo e moreno, Tem o pé 47, Burguez, pacato e sereno,/Por elogios se derrete Em tudo que ele se mette/De fidalguias é pleno:/Para o futuro promete/Passar a vinho do rheno Tem algumas propriedades:/A casa de Novidades/ E outras mais (não é história) Como marchante é excelente/ E é

chronico presidente/ Dos amadores da Glória (Fido Fontana - Figurinha de Cera (*A NOTÍCIA*, 26 de ago. 1906, p. 1.)

Sobre o lado comerciante de Fido, especialmente os ligados ao mercado de erva-mate, ao que parece eram fatores intimamente impulsionados pelos laços familiares, mas o destaque se dava também pelas marcas econômicas que o cultivo da planta atingia no Estado no momento em questão. De acordo com Oliveira (1974), nos primeiros anos do século XX a exportação de mate aumentava anualmente em cerca de 2,5 milhões de quilos. Foi um momento de crescimento no número de registro de fabricantes. Segundo os achados do autor, em 1907 registraram-se 39 empresas a mais do que no ano precedente. Os mercados principais ainda eram os dos países platinos, cerca de 26.500 toneladas eram enviadas anualmente para o comércio vizinho. Contudo, o mercado europeu e norte-americano já apresentava valores de saída próximos: 24 mil toneladas eram exportadas para esses centros, o que possibilitava o acesso a rotas para exportar e importar diversas mercadorias.

Os laços de exportação da erva-mate facilitavam o conhecimento e contato de Fido com rotas marítimas para a importação de diversos produtos, entre os quais os automobilísticos. Em 1903, os jornais anunciavam a aquisição do primeiro carro do estado por parte de Francisco Fido Fontana. O folhetim *Diário da Tarde* comunicava em primeira página: “De Paris veio nesse mesmo vapor para o sr. Francisco Fido Fontana, dessa Capital, um automovel. E’ o primeiro importado para nosso Estado.” (*DIÁRIO DA TARDE*, 21 de mar. 1903, p. 1).

De acordo com Corrêa (2006; 2009), os folhetins curitibanos em geral estavam intimamente relacionados com um discurso modernizador imaginado para a capital paranaense, e até mesmo foram valorosos instrumentos na reivindicação de melhorias para a cidade. Portanto, não é surpresa estar estampado em primeira página a chegada do automóvel. Destacamos ainda que o próprio periódico *Diário da Tarde* se posicionava como “cobrador” de condutas que buscavam viabilizar a modernização da cidade (CUNHA FILHO, 1998).

O primeiro veículo a aportar no Paraná, conforme Romanel e Scherner (2007), era da marca Renault, modelo La Minerve.

Figura 1 - Veículo francês, o primeiro do Paraná.



Fonte: Arquivo Público do Paraná.

O piloto é Francisco Fido Fontana. O passageiro era seu colega, o caricaturista da revista ilustrada *O Olho da Rua*, Mario de Barros. Notemos que a manivela a frente do veículo era um instrumento comum nos primeiros carros, pois se tratava de uma peça-chave para o funcionamento da máquina. De uso braçal, era preciso girá-la para estabelecer o circuito inicial do motor. Há que se pontuar que mesmo que o automóvel no Paraná chegasse em 1903, a população, em particular a letrada que pudesse comprar um jornal, já tinha conhecimento da presença dos automóveis em alguns lugares do globo.

Relatos sobre os carros em Paris, Londres, na capital federal Rio de Janeiro e São Paulo eram rotineiramente presentes nos folhetins de Curitiba. Contudo, apesar do conhecimento, os automóveis só ganhariam uma produção em larga escala na Europa e nos Estados Unidos nos primeiros anos do século XX, quando as fábricas estavam mais bem estruturadas, e o Ford Modelo T,

marcado pelo modelo de produção de Henry Ford seria amplamente fabricado (COFAIGH, 2011). Foi nesse momento, inclusive, que também se intensificaram as experiências automobilísticas no Brasil (MELO, 2011).

Uma seção anônima publicada pelo jornal *A República* em 1898, comentando os avanços tecnológicos já avistados na exposição universal de Paris, pode ser uma rica ilustração do que vinha sendo pensado a respeito dos veículos: “Os mais notáveis progressos científicos que se tem realizado desde a exposição universal de 1889. 1 - A bicycleta, que só em rudimentos existia naquella época – 2 O automovel de petroleo ou electrico, de futuro ainda mais promettedor do que a bicycletta”. (*A REPÚBLICA*, 2 de out. 1898, p. 1).

Observemos que na fonte acima havia um indício de expectativa futura sobre os automóveis, em particular a respeito dos combustíveis que eventualmente seriam usados para seu funcionamento, como o petróleo e a energia elétrica. Nesse período, os automotores tinham a gasolina, o querosene e, em alguns casos, a benzina como principais elementos de combustão. Nota-se ainda que a ideia difundida no jornal era clara: tais artefatos são notáveis avanços do progresso científico e teriam um futuro promissor. Um poema não assinado nos fornece outros significados que podem indicar quais discursos passaram a se vincular ao automóvel em Curitiba.

E' o primeiro do Estado.
Vae causar enorme espanto,
Vae causar pasmo geral,
Nas ruas da capital.
O povo de bocca aberta
Ha de ficar, besta, immovel,
E' por isto será feito
Em trapos pelo automovel
(*DIÁRIO DA TARDE*, 23 de mar. 1903, p. 1.)

Expressões como espanto, admiração, pasmo e principalmente atenção em relação aos cuidados que a presença da nova maquinaria nas ruas curitibanas geraria seriam uma constante nos jornais locais. Tais termos ganhavam vazão principalmente por dois motivos que estavam interligados: o próprio ineditismo do dispositivo e o desconhecimento desse produto. Em uma

crônica jornalística de autoria desconhecida, algumas dessas significações são reforçadas:

E note-se a evolução seguiu o tramite mais regular possível, porque a natureza não dá salto e seria um salto mortal o estabelecimento de uma linha, não de bonds, mas de automoveis...N'essa não caíam os reverendíssimos; o automovel, que não é puxado nem empurrado, ainda apresenta um não sei que de diabólico! (*DIÁRIO DA TARDE*, 19 de mai. 1903, p. 1)

A dúvida que se apresentava para alguns era: como pode um veículo se locomover sem o auxílio de tração animal ou humana? Ao que parece, o que hoje para nós é um simples elemento usual em qualquer cidade, naquele período o veículo representava tamanha inovação e avanço tecnológicos a ponto de ganhar interrogações associadas ao sobrenatural.

Em uma urbe onde o cavalo, as carroças e os bondes eram as principais formas de deslocamento, a presença do veículo gerava a necessidade de novas instruções para convívio com a maquinaria. O comparecimento dos automotores certamente era mais um elemento que passava a exigir maiores atenções ao andar nas ruas, bem como estabelecia aos motoristas a aquisição de certas habilidades para trafegar.

Pensemos que, provavelmente, para aqueles que cogitavam em andar pelas calçadas, e mesmo para quem buscava trafegar pelas ruas, certamente um novo conjunto de medidas precisava ser instruído. A notícia de uma eventual tragédia é uma conveniente elucidação do quanto o novo artefato gerava a necessidade de que essas prudências careciam ser aprendidas pelos condutores e pela população.

Hoje pela manhã quando á toda velocidade passava pela rua Campos Geraes o automovel de propriedade do sr. Fido Fontana, iam sendo vietimadas duas creanças, filhas do sr. Braga, que brincavam na porta da sua residencia. As creanças á custo escaparam. Sendo porém morto um cachorrinho pertencente áquelle sr. (*A REPÚBLICA*, 18 de mai. 1903, p. 2)

Se as marginais e suas calçadas eram o espaço do pedestre, as ruas ganhavam exclusividade para as maquinarias. Contudo, as carroças, os animais e os seus condutores, que eram até então os únicos usuários das vias, também precisavam aprender a conviver com o automóvel. Na mesma medida, a população precisava estar em alerta ao atravessar e usar de algum modo as vias, sendo a cautela e atenção atitudes importantes a serem compreendidas e executadas para ambas as ações a fim de evitar tais ocorrências. O próprio Fido Fontana não demoraria a se envolver em um acidente automobilístico.

Lamentavel ocorrencia em um automovel

Ante-hontem dirigiam-se em automovel para o Bariguy os distintos cavalheiros srs. dr. Ermelino de Leão e Fido Fontana.

Além da colonia S. Felicidade, em uma rampa bastante íngreme, demandando a chacara Schemelfeng, o *break* deixou de funcionar, não sendo possível sofrear o automovel, que em carreira vertiginosa descia a ladeira.

Em uma curva brusca do caminho, virou o automovel ficando gravemente ferido o sr. dr. Ermelindo Leão, que fracturou uma perna.

O sr. Fido Fontana soffreu algumas contusões na face e no peito, assim como um criado que estava em sua companhia. (*DIÁRIO DA TARDE*, 17 de ago. 1903, p. 1)

Devemos pensar que se o automóvel era inédito, por consequência o ato de pilotar também era. Logo, se o gesto mais elementar para dirigir é saber como conduzir a máquina, e tal manuseio ainda não havia sido sistematizado, não é de causar espanto, portanto, eventualidades dessa natureza. Não sabemos ao certo como Fido Fontana aprendeu a conduzir, porém sabe-se que junto do veículo vinham manuais⁸ com especificações para seu uso e principalmente manutenção. Talvez fosse na base de tentativa e erro e/ou então tendo contato com alguém de outro local do país e do mundo que já soubesse dirigir. O que está claro é que uma classe trabalhadora ganharia destaque para tais funções: o chofer.

⁸ Um bom exemplo desses manuais pode ser encontrado em <http://ed-thelen.org/Ford-Model-T-Man-1919.pdf>.

Não raro, junto da compra de um veículo, os proprietários contratavam o serviço de chofer. Alguns deles vindos diretamente da capital federal, Rio de Janeiro, como o caso de um contratado para servir o governo do Estado.

Deve chegar amanhã a esta capital o automovel encommendado pelo governo do Estado, por intermedio do sr. Francisco F. Fontana, para serviço do palacio.

Este vehiculo é um *landau* com espaço para 7 pessoas e possui motor do 25 cavallos.

No mesmo vapor deve também vir um *chauffeur* contractado no Rio de Janeiro. (A *NOTÍCIA*, 15 de fev. 1907, p. 3)

O fato de o chofer ser da capital federal talvez indique que o motorista já estava “acostumado” a dirigir. O Rio de Janeiro já tinha contato com mais antecedência com a máquina. É provável, portanto, que o condutor tivesse as habilidades necessárias ao volante, visto que assumiria a função de trabalhar para o governo. Alguns motoristas, segundo Chaves (1995), na verdade apenas substituíram aquilo que guiavam. Os cocheiros, encarregados de trafegar com as carroças, por vezes assumiram os volantes.

Ao que tudo indica, nessa altura ainda não existia em Curitiba um teste de habilidades para dirigir. Outro acidente, dessa vez causado por um chofer, reforça essa questão.

ENCONTRO DE AUTOMOVEL

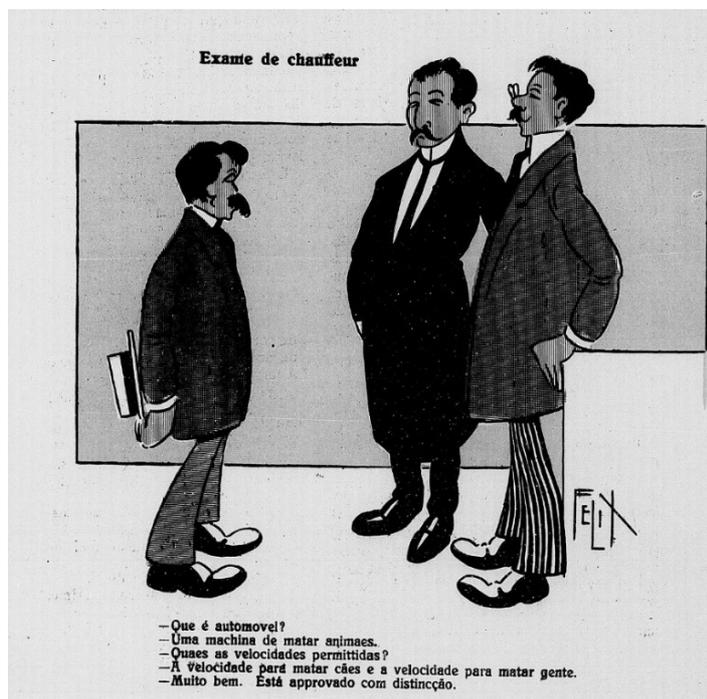
Sabbado, as 5 horas da tarde quando pela Avenida Luiz Xavier, passava o automovel n. 1, com o *chauffeur* Correa da Gama, deu-se uma colisão com um carro de praça, da cocheira Menegheto.

Corria o automovel em direção a Praça Osorio, quando encontrado o carro, procurou como é natural desviar pelo lado direito. Cumpria ao cocheiro imperito fazer o mesmo, evitando assim o lamentável encontro. O cocheiro permanecia na mesma linha e o *chauffeur*, querendo evitar um desastre resolveu desviar pela esquerda. Nessa ocasião o carro abalroou o automovel, passando o varal, de raspão, pelo peito do *chauffeur* Correa da Gama e jogando-o por terra. O sr. Dusa Werneck, que em companhia do sr. Ismael Martins, ia no automovel soffreu violento choque ficando com o rosto profundamente ecchimosado.

Lamentamos tal facto e appellamos para a Prefeitura que muito bem, podia sujeitar os indivíduos que se destinam ao mister de guiar carros á um exame pratico. (*DIÁRIO DA TARDE*, 20 de set. 1911, p. 1)

Os jornais eram contundentes em reclamar da necessidade de testes práticos. A formação dos condutores era um problema, e dirigir de maneira precipitada colocava vidas em risco. Ao que parece, a objeção jornalística surtiu efeito. Apesar de não conseguirmos localizar ao certo em que ano medidas⁹ avaliativas de condução foram efetivadas, em 1913 elas já existiam e eram, inclusive, motivo de piada/crítica social, conforme a fonte.

Figura 2 – Charge jocosa sobre as habilidades dos motoristas.



Fonte: *A bomba*, 10 de set. 1913, p. 9.

Os exames eram realizados pela câmara municipal. No entanto, a charge publicada na revista *A bomba* reforça com sarcasmo que a avaliação de condução existia, porém equívocos como excesso de velocidade e fatalidades como atropelamentos de pessoas e animais eram ridicularizados, a ponto de serem, com escárnio, considerados elementos comuns na aprovação dos condutores. Talvez a avaliação ainda não fosse eficiente para formar motoristas. De toda forma, aqueles que se arriscavam em se aventurar de algum modo com

⁹ Se levarmos em consideração que a reivindicação jornalística ocorre em 1911, e há relatos sobre teste de trânsito em 1913, podemos supor que exames de condução tenham sido efetivados nesse período.

o automóvel ganhavam *status* de automobilistas, conforme exploraremos a seguir.

Entre passeios, aventuras e competições – exibem-se os automobilistas

O empresário Francisco Fido Fontana também foi pioneiro na importação para revenda dos motores na região, tudo comercializado em sua loja denominada, sugestivamente, de Casa da Novidade, situada na Rua XV de novembro (de mesmo nome ainda hoje), região central de Curitiba.

CASA DAS NOVIDADES

RUA 15 DE NOVEMBRO

FRANCISCO F. FONTANA

Acaba de receber directamente AUTOMOVEIS da afamada fabrica americana de Olds Motor Works.

PREÇOS

Oldsmobile ligeiro de Passeio STANDARD, com força de 7 h.p, com tolda e assento para 4 pessoas. 2:800\$000

O mesmo, somente com assento para duas pessoas 2:700\$000

O mesmo, com assento para 2 pessoas, sem tolda 2:550\$000

OLDS MOBILE LIGEIRO PARA EXCURSÕES com força de 7 h.p, tolda e assento para duas pessoas 3\$100\$000

O mesmo sem tolda 2:850\$000

OLDSMOBILE PARA EXCURSÕES com força de 20 h.p, 2 cylindros, assento para 5 pessoas, com tolda e mais pertences 5:000\$000.

Todos esses carros teem 2 velocidades para frente e uma para traz.

A fabrica possui outros modelos, porem os acima citados são os mais apropriados para excursões por caminho máos. (A *REPÚBLICA*, 31 de mai. 1906, p.3.)

Fido era o sujeito autorizado a vender os produtos automobilísticos. Basicamente, detinha o direito de comercializar o nome e os artefatos de uma empresa. Essa tática comercial seguiu-se durante todo o recorte da presente pesquisa. Aqueles que pudessem comprar um veículo deveriam procurar o importador licenciado em sua loja. Nesse caso, a Casa da Novidades era um magazine que fazia jus ao nome, pois, além do produto principal, o automóvel, nela eram vendidos artefatos considerados inovadores, como pneus, bancos para carro, motocicletas, chapéus, bicicletas, máquinas de som e fotográficas

(LOPES, 2002). Todos os produtos, segundo os anúncios, vinham diretamente da Europa¹⁰ ou dos Estados Unidos. Sobre os veículos, observemos que a marca que inicialmente se “populariza” foi a Olds Motor Works, uma montadora estadunidense criada por Ransom Eli Olds, que seria integrada ainda em 1908 ao conhecido grupo General Motors.

O “catálogo” de modelos tinha algumas opções. Veículos de dois a cinco assentos, com cobertura ou sem. Além disso, é possível verificar um diferencial das potências abordado nos anúncios dos primeiros carros importados para Curitiba, 7 a 20 h.p (*horse power*) – uma medida que nasce justamente para medir as potências das primeiras máquinas a vapor. Em uma tentativa de conversão para quilômetros por hora, seria cerca de 5 a 20 km de velocidade por hora. Sobre os preços dos carros, a título de comparação, um dos maiores prêmios da loteria federal dava 100:000\$000¹¹ de réis. O eventual endinheirado conseguiria com o valor comprar 20 veículos *Olds Motor* dos mais equipados. Na Curitiba do início do século XX, os carros, ao que parece, eram elemento de consumo de sujeitos com poder aquisitivo considerável.

Outros importadores também se arriscavam nesse novo negócio. A empresa carioca Schloszer e Cia abriria uma agência na Rua Riachuelo (ainda mantém o mesmo nome), no centro da cidade, e passaria a ofertar veículos da marca francesa *Decauville* – uma empresa que já lograva sucesso no Brasil no ramo de construção ferroviária (GEORGANO, 2000). Nesse caso, a compra era feita a distância: aqueles que se interessassem teriam que depositar para companhia a quantia necessária. Os veículos dessa montadora apresentavam seus poderosos 12 a 60 cavalos de potência e percorriam entre 9 a 45 quilômetros por hora – talvez fosse esse fato que fazia com que os anúncios focalizassem os benefícios relacionados ao transporte de carga e de pessoas em quaisquer estradas.¹²

A companhia Dixon, outra empresa carioca, também buscou os mercados paranaenses. Sua especialidade era a venda de automóveis da marca

¹⁰ Ver *Diário da Tarde*, 31 de mar. 1905, p. 4.

¹¹ *A República*, 18 de abr. 1907, p. 4.

¹² *A República*, 29 de dez. 1906, p. 3.

estadunidense White Steamer¹³, da cidade de Cleveland. Diferentemente das anteriores, essa sequer tinha uma filial em Curitiba; todo o processo de compra era feito a distância. Em seus anúncios, chamam atenção as estratégias de propaganda. A ideia era afirmar que seus veículos eram fortes, afinal o exército americano e toda a força policial da capital federal Rio de Janeiro usavam a marca. Além disso, asseguravam que disponibilizavam mecânicos e choferes aos compradores, bem como davam ênfase que seus veículos eram silenciosos e não apresentavam maus cheiros (talvez devido ao motor a vapor). Seria, inclusive, uma das primeiras companhias a anunciar que seus carros eram vencedores de competições automobilísticas.¹⁴

Figura 3 – Modelo comum de divulgação das empresas automobilísticas nos jornais curitibanos.

WHITE
SILENCIOSO

AUTOMOVEL A' VAPOR

WHITE

WHITE
SEM MAO CHEIRO

Vencedor do tropheo
HOWER
Contra 63 competidores

Fornecidos a Mu
cipalidade e a For
Policial do
RIO DE JANEIRO

As ambulancias usadas no Exercito Norte-Americano são da Fabrica WHITE.
Um perito mecanico e chauffeur acha-se a disposição dos compradores. Unicos agentes para todo
Brazil exceptuando o Estado de S. Paulo.

DIXON & COMP.
Grandes Importadores de Ferragens, Tintas e Oleos

Fonte: Diário da tarde, 21 de mai. 1908, p. 3.

Os carros, já nesse momento, também ganhariam mercado em outros espaços de Curitiba. Tornavam-se atração de cinema e de espetáculos circenses, assim como eram produtos que possibilitavam a abertura de oficinas mecânicas

¹³ Foi mais uma entre tantas outras montadoras que nasceram no início do século XX e tiveram curta prosperidade em virtude da constituição do modelo de produção e custeio dos automóveis de Henry Ford (GEORGANO, 2000).

¹⁴ Ver, *Diário da tarde*, 21 de mai. 1908, p. 3.

específicas para seu concerto. No principal parque de diversão da cidade, o Colyseu Curitibano¹⁵, por diversas vezes em seu cinema aconteceram seções que o carro foi protagonista.¹⁶ No Circo Chileno, o automóvel também era atração principal, característica que fazia a casa de show ser reconhecida como moderna: “O circo chileno é um circo moderno: ali trabalham com sucesso o auto-movel e a becycleta”¹⁷. A Oficina Canudos, na Rua Marechal Floriano Peixoto (ainda mantém esse nome), era uma dessas casas de concerto das maquinarias automobilísticas.¹⁸

As estratégias de vendas dos veículos não ocorriam apenas por meio de catálogos publicados na imprensa. Ao que aparenta, era mesmo por meio do uso cotidiano do artefato que as dúvidas sobre força, velocidade, agilidade e quaisquer utilidades eram sanadas. Nessa esteira, excursões e passeios com os carros foram pertinentes esquemas. Fido Fontana foi um dos que aproveitaram essa ideia – promoveria uma viagem com um de seus veículos para Santa Catarina e narraria o percurso nos jornais locais.

EXCURSAO EM AUTOMOVEL PARA JOINVILLE

Pelo trem da tabela, partiram hoje para a cidade de Rio Negro os srs. senador Cândido de Abreu, Francisco F. Fontana e exma esposa, e o sr. Felino Braga¹⁹, que vão fazer uma excursão em automovel percorrendo a distancia entre Rio Negro e Joinville.

No mesmo trem, em vagon de carga seguiu o poderoso *Olds Mobile* de 30 cavallos, ultimamente chegado ao Estado.

A Noticia que nada poupa para bem corresponder a crescente aceitação do publico, autorisou o sr. Fontana a transmitir de todas as estações telegraphicas por onde passar, noticias da excursão, que serão affxadas na nossa pedra a proporção que forem chegadas. (A NOTÍCIA, 20 de mai. 1907, p. 2.)

Notemos alguns pontos da jornada. Além do senhor Fontana e sua esposa Iphigênia Correia, outros aventureiros os acompanharam nessa viagem.

¹⁵ Para maiores informações sobre a história desse parque, ver Gomes (2021).

¹⁶ *A Notícia*, 24 de dez. 1906, p. 3.

¹⁷ Sobre o espetáculo circense envolvendo o carro, tratava-se de uma peça na qual um sujeito permitia que o automóvel passasse por cima de seu corpo. Ver *O Olho da Rua*, 1908, p. 12.

¹⁸ *Diário da Tarde*, 1 de jul. 1906, p. 4.

¹⁹ Sobre Felino Braga, infelizmente não conseguimos localizar informações sobre sua trajetória social – dado o perfil dos seus companheiros, é provável que fosse alguém de renome da sociedade curitibana.

Tratava-se de Cândido Ferreira de Abreu, um dos mais importantes políticos da história do Estado. Ocupou diversos cargos públicos. Entre eles, ganhou destaque como prefeito de Curitiba entre 1913-1916, momento em que promoveria várias ações ligadas a melhorias da infraestrutura da cidade, entre elas algumas específicas para os automóveis. Rizzi (2004) lembra que o político investiria nos automotores como meios de transporte para a câmara municipal, assim como realizaria o alargamento e a pavimentação das ruas, a fim de maximizar a presença e o traslado da maquinaria nas vias de Curitiba.

Retomando a fonte, observemos que o deslocamento inicial não foi feito de carro. De trem, os aventureiros foram até a cidade de Rio Negro, divisa com o estado de Santa Catarina. Talvez nesse momento, as estradas paranaenses ainda não estivessem em condições profícuas para o traslado; ou fosse uma medida com objetivo de cortar gastos. Fato é que o jornal *A Notícia* se propôs a noticiar detalhes sobre a jornada, que, segundo o impresso, era algo que causava crescente aceitação. Tratava-se de um periódico que se intitulava politicamente neutro e que se dedicava em divulgar acontecimentos variados da vida social curitibana. Tendo isso em conta, não é de se estranhar que as experiências com o automóvel, envolvendo nomes de importância para o estado, estivessem em suas páginas. Apesar disso, é bem provável que o senhor Fontana tenha colaborado financeiramente²⁰ para a divulgação, ainda que apenas pagando os telegramas.

Outro relato da viagem nos possibilita perceber que a divulgação trazia consigo uma espécie de propaganda das façanhas do veículo.

Em compromisso a promessa que assumimos para com o publico, hoje as duas horas e vinte minutos, afixamos na pedra negra, o primeiro despacho recebido da estação telegraphica de S Bento, dando-nos noticias da excursão em automovel que partio hoje de Rio Negro para Joinville, no visinho Estado de S. Catharina.

O Oldsmobile venceo a distancia de 75 kilometros entre as cidades de Rio Negro e S. Bento no espaço de 4 horas apesar do máo estado da estrada, proveniente da chuva que cahio ontem naquella zona. (*A NOTÍCIA*, 21 de mai. 1907, p. 2.)

²⁰ Corrêa (2009) sinaliza que os primeiros jornais de Curitiba tinham como principal fonte de renda a cobrança por anúncios.

A ideia parece clara: trafegar com o veículo em viagens até então não usuais era uma estratégia de divulgação das façanhas dos automóveis. Por meio dos relatos, a potência, a velocidade e o tempo eram evidenciados, bem como eventuais dificuldades do percurso, indicando que o carro era um bem vantajoso para quaisquer caminhos. No relato final da viagem, o lado empresarial fica ainda mais evidente.

Chegada a Joinville

Hontem, tivemos aviso de ter chegado, sem incidente algum, a Joinville o poderoso Oldsmobile de 30 cavallos motornisado pelo sr. Francisco F. Fontana. A distancia entre Rio Negro e Joinville é de 158 kilometros, que foram vencidos em menos de 9 horas de marcha (deduzidas as paradas para refeições) tendo o automovel conseguido uma media de 18 kilometros por hora, através da estrada pessima. Os exurcionistas tencionam permanecer o dia todo de hoje em Joinville, tendo o sr. Fontana de dirigir a montagem de um Oldsmobile vendido ao sr. Oscar Baptista e dar as instruções para o seu manejo. (*A NOTÍCIA*, 22 de mai. 1907, p. 1)

A ideia da excursão era comercializar o automóvel. Fido, inclusive, ensinou ao novo proprietário algumas instruções para o manuseio da condução. Featherstone (2004) lembra que o automobilismo detinha um significado amplo nesse período, estando intimamente relacionado ao hábito de passear e de se aventurar – fazer uso do carro para percorrer distâncias até locais ainda não desbravados, o que ajudava a potencializar outro negócio que se associaria aos carros e o excursionismo: o turismo.²¹ De fato, essas jornadas eram retratadas como façanhas automobilísticas, e os condutores e demais envolvidos eram tidos como os automobilistas da época.

As experiências com o automóvel também eram associadas ao modelo de competições, principalmente por meio de corridas e aventuras. Em países da Europa, competições em que se visava percorrer uma distância com veículos em menor tempo já vinham ganhando consumo. Essas disputas, como destaca Weber (1988), eram rotineiramente utilizadas como meios de propaganda das

²¹ Para um debate sobre a relação entre o automobilismo e o turismo, ver Featherstone (2004).

montadoras. Essa estratégia também foi realizada no Brasil, conforme vimos em cartaz anterior.

Em terras brasileiras, de acordo com os estudos de Melo (2008; 2009), há relatos de competições com carros em São Paulo, em 1902, e no Rio de Janeiro, em 1905. Todavia, segundo o autor, eram ainda desafios promovidos por alguns entusiastas em um breve percurso. Essa conjuntura só seria mais bem estruturada em 1908, quando se inaugurou em terras paulistas o circuito de corridas de Itapecerica – uma prova de cerca de 75 quilômetros que contou com a participação de 16 carros –, e em 1909, com a criação do Circuito carioca de São Gonçalo, tendo um modelo de disputa parecido com o dos paulistas – a distância era de 72 quilômetros.

No caso paranaense, é possível localizar relatos nos jornais de disputas automobilísticas em trajetos de cidades europeias, como o caso de uma competição de Madrid a Paris em 1903 (*A REPÚBLICA*, 27 de jun. 1903, p. 1). Ao que parece, a população letrada tinha conhecimento das experiências de disputa automobilísticas, sobretudo as europeias. Em 1905, o Sport Club, uma entidade com fins associativos ligados ao esporte, promoveria festas esportivas na cidade. Sua sede social era localizada em uma rua movimentada da região central, especialmente no que diz respeito às diversões, a Aquidabã²² (atual Emiliano Perneta). O clube anunciava que realizaria corridas em automóveis no Prado local: “O Sport Club prepara-se para grandes festejos que terão lugar na pista do Jockey Club. No programma figurarão *football*, *steeple chase*, corridas de automoveis, etc.” (*DIÁRIO DA TARDE*, 10 de mar. 1905, p. 2).

Essa eventual competição promovida pelo Sport Club pode ser um dos primeiros indícios de uma corrida de automóveis no Paraná. Há que se destacar que o próprio Francisco Fido Fontana²³ era um dos membros da respectiva entidade, o que pode justificar a ligação com as prováveis corridas automobilísticas. Contudo, não conseguimos localizar informações que

²² Nessa rua, também se localizava o maior parque de diversões da cidade, o Colyseu Curitybano. Ver Gomes (2021).

²³ Algumas inscrições para as festas do Sport Club eram realizadas na própria casa de Fido Fontana (*DIÁRIO DA TARDE*, 31 de mar. 1905, p. 3.)

confirmem que a disputa realmente ocorreu, pois os jornais não noticiaram nada sobre a realização. Se porventura tenha acontecido, concerne em uma das primeiras do país, e talvez indique que essas experiências aconteciam em tempos símiles em diversas cidades brasileiras. O que sabemos é que uma iniciativa existiu, fato que indica sintonia com o que era sentido e imaginado no período em questão.

De toda forma, experiências automobilísticas mais bem organizadas com finalidade de aventura seriam promovidas. Ao que parece, a atividade principal foi o trecho Circuito Prudentópolis – Imbituva – Guarapuava – Prudentópolis. Com extensão de 210 quilômetros, a façanha trazia pontos significativos para percebermos quais discursos se figuravam ao seu entorno.

O automobilismo vai entrando para o número dos nossos *sports*. Elegantes e poderosos autos já percorrem a capital e calcam o sólo das nossas estradas, abreviando as distancias e dando á vida curytibana o cunho modernista e do progresso que só pelo automovel póde ser perfeitamente caracterizado. Mas não só as ruas e as estradas de Curytiba se gloriam com o *fon fon*, pois o interior possui já excellentes automoveis com o do sr. João Lech que acaba de levar a effeito a primeira viagem de circuito entre Prudentopolis e Prudentopolis, isto é, indo d'esta localidade á Imbituva e Guarapuava e voltando ao ponto de partida. Possam ser coroadas do exito as boas intenções do bemerito governo do Estado que segundo consta, tenciona dotar riquíssima zona com melhores estradas, e em breve teremos, em vez dos actuaes vehiculos de tração animal, automoveis que proporcionam aos passageiros, economia de tempo e dinheiro, trazendo commodida e conforto nas viagens. (*A REPÚBLICA*, 14 de set. 1912, p. 1.)

O automobilista que completou o circuito se trata de um importante militar da cidade de Prudentópolis, o major João Lech. Notemos alguns pontos da fonte. O automobilismo ganhava significados de uma prática elegante, moderna e que reforçava o progresso das cidades, que ganhavam tais máquinas e atividades em seu cerne, assim como percepções de que poderia ser um vantajoso benefício para maximizar tempo e dinheiro no transporte e conforto para as viagens – sinal de que as noções de velocidade e mobilidade, já em voga na Europa, ganhavam espaço no contexto paranaense.

Observemos também a associação da atividade como prática esportiva. Sevcenko (1992) observa que as dinâmicas em torno do esporte eram consideradas importantes artigos de consumo nos países europeus. Segundo o autor, os esportes se intensificaram no Brasil no início do século XX, justamente por se associarem a discursos progressistas já difundidos em países nos quais ideias de modelamento urbano se acentuavam – principalmente na Inglaterra e França, onde as atividades esportivas ganhavam conotação de avanços nos costumes da população e de melhoria urbana nas cidades. As dinâmicas automobilísticas, do mesmo modo, transitavam nessa direção.

Atividades de caráter competitivo, envolvendo mais veículos e participantes, em princípio só vieram a ser mais bem arquitetadas em 1914, como o caso de uma corrida organizada por ocasião de uma festa em homenagem ao aviador Cicero Marques.

O Jockey Club Paranaense e outras sociedades sportivas organisaram uma [sic] festa em beneficio ao destemido aviador Cicero Marques, obdecendo o programma seguinte: Amanhã 9 ás 13 horas da tarde.
Corridas de automoveis 25 cavallos premio medalha de ouro.
Benz n. 87 – Julio Roda;
Benz n. 7 – Affonso Perotti
Benz n. 43 – Pedro Roncal
Benz n. 92 – Iginio Perotti
Entradas geraes com direito a vehiculo.(*A REPÚBLICA*, 7 de abr. 1914, p. 2)

Todos os carros que competiram eram da marca alemã Mercedes-Benz – mais uma montadora que, nesse momento, explorava o mercado brasileiro. Sobre o local da prova, era o que Curitiba detinha de mais moderno para esporte: a pista do Jockey Clube Paranaense, inaugurada em 1899. Essa estrutura, de acordo com Moraes e Silva (2011), nascia como símbolo de avanço material para a cidade e os costumes da população. Seria o local institucionalizado para as atividades esportivas.

Os automobilistas aproveitaram a pista da entidade e promoveram uma festa esportiva. Notemos que todos os carros tinham de ter a mesma potência, 25 cavalos. A medida era uma estratégia para resguardar o mesmo padrão entre os competidores. Quatro foram os que se arriscaram na disputa. Sobre os

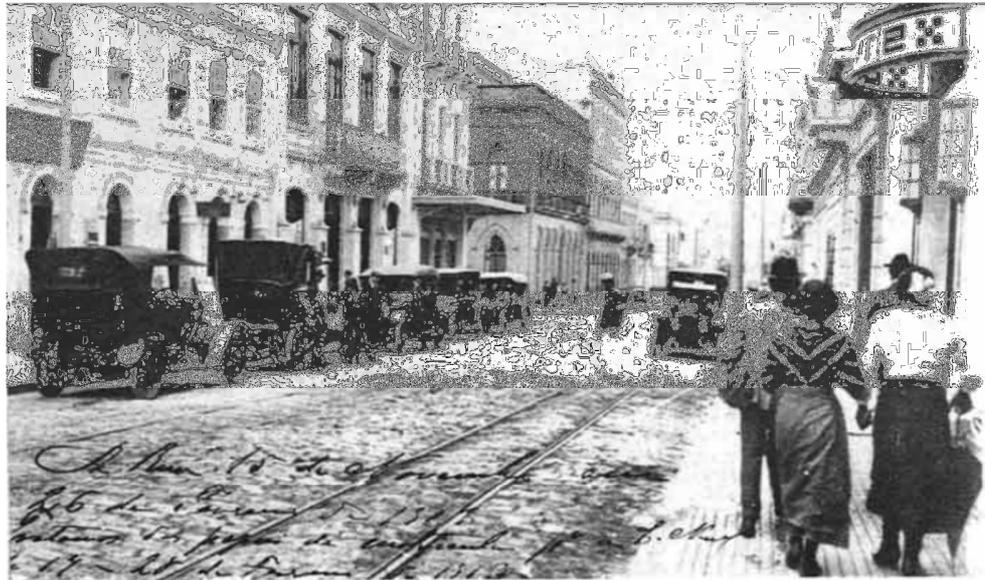
pilotos, detectamos que todos tinham como profissão a carreira de chofer; alguns deles chegariam inclusive a fundar a Sociedade União dos *Chauffeurs*²⁴, um coletivo que tinha como objetivo tratar dos interesses laborais dessa classe. Sagrou-se vencedor Igini Perotti; em segundo lugar ficou Julio Roda. (*A REPÚBLICA*, 13 de abril. 1914, p. 2.)

É provável que esses competidores, em virtude de sua profissão, não fossem os proprietários dos veículos. De toda forma, as corridas aconteceram, logo indicam que o gosto pelas disputas de velocidade e pelos usos de espaço de diversão estava sendo difundido na capital paranaense. O Jockey Clube do Paraná, aliás, continuaria sendo palco de eventos automotivos e de outras competições atléticas (SOUZA, 2014).

Por fim, notemos que as entradas davam direito a presença de veículos, sinal de que os automóveis já se apresentavam em maiores proporções na cidade. De acordo com Scali (2004), entre 1891 e 1907 cerca de 600 carros foram importados para o Brasil. Entre 1908 e 1913, os automóveis trazidos do exterior já representavam 9.915 unidades. Uma fotografia da principal rua de Curitiba na época, a XV de Novembro, pode reforçar que os veículos começavam a tomar as ruas da capital em maiores proporções.

²⁴ *DIÁRIO DA TARDE*, 1 de out. 1917, p. 2. Affonso Perotti abriu a oficina mecânica Sport Garage, que, além do conserto, ofertava a venda de combustível e outros acessórios para carros, motos, bicicletas, promovendo corridas automobilísticas. Ver *O DIA*, 4 de ago. 1923, p. 3.

Figura 4 – Veículos estacionados na rua XV de Novembro, em 1918.



Fonte: Arquivo Julia Wanderley.

Os carros progressivamente passaram a ocupar mais as ruas da capital paranaense. A maior presença, por sua vez, provavelmente facilitou o desejo da promoção de competições e outras experiências mais bem organizadas, sobretudo aquelas com características esportivas. Esses sujeitos, que de alguma forma buscavam experienciar o automóvel, ganhavam, inclusive, associação com uma expressão em voga no período: seriam eles verdadeiros *sportmen*.

O Silveira era um verdadeiro *sportman*.

Como gostava dos aureos juro de um fortuna herdada, jamais deixava de satisfazer os seus desejos sportivos por motivos de dinheiro!

Tinha automovel, carro, bicycleta e quatro ou cinco gallinholas no terreiro.

Todos os dias, aos primos raios matutinos, acompanhado de *chauffeur* ia passear no seu automovel de 45 ½ cavalos de força pelas estradas circumvisinhadas do seu feudal castello de architectura archaica. (*O OLHO DA RUA*, 1907, p. 22.)

Ter experiências com o automóvel se encaixava bem com o que era imaginado para expressão *sportman*²⁵. De acordo com Melo e Malaia (2020), o termo se tornou frequente no Brasil na segunda metade do século XIX. Para os

²⁵ Seria uma conotação, conforme afirma Capraro (2002), que estava intimamente embricada com ideias de cavalheirismo.

autores, tratava-se de um vocábulo que representava uma ampla designação, que ia desde ideias da ligação de sujeitos com as práticas esportivas (seja como praticantes, organizadores, sócios de clubes, jornalistas e frequentadores que tinham costumes rotineiros de ver as competições) a uma maior expansão de um mercado em torno dos esportes e, por consequência, um aumento de sua popularidade. Os pesquisadores observam também que a palavra passava a ser utilizada como expressão para julgar comportamentos tidos como modernos, como os modos de se vestir, as posturas e os gestos realizados em público, especialmente os costumes julgados ativos e ousados – elementos que o automobilismo bem representava.

Lopes (2002) lembra que, nesse período, se criava em Curitiba uma ideia de sociedade técnico-científica que, segundo o autor, era pautada em preceitos positivistas e naturalistas eurocêntricos disfarçados de cosmopolitismo. Seria, segundo o autor, um momento de busca pelo espetáculo dos maquinismos julgados modernos, um imaginário social de modernização arquitetado principalmente pela burguesia ervateira que dava uma perspectiva de futuro promissor para a região. As experiências com os automóveis eram peças centrais nessa cena, afinal a maquinaria exibida essas idealizações.

Não obstante, houve casos em Curitiba da associação do gesto de andar de carro com outros elementos que simbolizavam avanços nos costumes – as ideias de saúde e bem-estar. Uma crônica anônima nos revela:

O nosso amigo Barcellos, por que meteu os fogos na temperança, quando se entregava direito ás iguarias finíssimas de um opíparo banquete, por ocasião da reunião do Congresso de Geographia, nesta Capital, acamou-se seriamente enfermo. Foi quando então, o Nilo Cairo, que lhe era o medico da família, aconselhou-o a dar diariamente um passeio de automovel , durante uma hora, nem mais nem menos, pelos nossos arrabaldes. (*A BOMBA*, 12 de jun. 1913, p. 20)

A prescrição traçada pelo médico Nilo Cairo²⁶ era clara: o passeio de automóvel serviria como uma espécie de terapia, combatendo as agruras dos tempos modernos. Conforme Fraiz (2014), Nilo era um adepto da medicina homeopática, que nesse momento tinha forte resistência às ideias da bacteriologia. É provável que tenha sido por isso que foi feita a determinação de métodos de cura a partir do contato com o ar puro e a natureza. De toda forma, o caso evidencia mais um significado atribuído às experiências com o automóvel – outro que indica a associação da máquina com ideias em voga na cidade e período em tela.

Considerações finais

A título de exposições derradeiras, é necessário considerar que o Brasil, no período investigado, passava por diversas transformações: fim da escravidão, do período monárquico e implementação do regime republicano. Esses eventos – influenciados por uma matriz que desejava modernizar definitivamente o país de acordo com os modelos especialmente europeus – constituíram mudanças na estrutura administrativa nacional, na configuração pautada no trabalho livre e na forma de viver na urbe. No caso da capital paranaense, esse movimento não foi assíncrono. O automóvel, dessa maneira, surge em Curitiba como um artefato que materializa esses ideários e sentidos requeridos para essa sociedade.

As formas de experienciar essa maquinaria, sobretudo por meio de dinâmicas automobilísticas – passeios, aventuras e competições –, representavam um leque de significados que iam na direção do que era debatido no coletivo da época. Em seu entorno, figuravam noções frequentemente debatidas como benéficas para a transformação material, social e cultural das cidades brasileiras no período, como as de ciência, tecnologia, esporte,

²⁶ Nilo Cairo da Silva foi um dos mais importantes intelectuais do Paraná. Ganhou destaque com um dos mentores da fundação da Universidade Federal do Paraná. Para maiores informações sobre sua trajetória social, em especial a médica, ver Fraiz (2014).

velocidade, aventura, mobilidade – até mesmo questões de saúde eram reiteradas.

Nesse sentido, percebemos que esses elementos evidenciam que artefatos comuns do dia a dia podem ser ricas possibilidades para compreendermos as transformações históricas sucedidas. Dessa maneira, os automóveis e as experiências automobilísticas são mais um entre tantos outros temas que nos permitem perceber como os habitantes vivenciaram e notaram as mudanças em curso. Os veículos motorizados são, portanto, mais uma possibilidade para lançarmos um olhar original para as histórias das cidades.

Referências

A Bomba, Curitiba. 10 de setembro. 1913, p. 9.

A Bomba, Curitiba. 12 de junho. 1913, p. 20.

A Notícia, Curitiba. 15 de fevereiro. 1907, p. 3.

A Notícia, Curitiba. 20 de maio. 1907, p. 2.

A Notícia, Curitiba. 21 de maio. 1907, p. 2.

A Notícia, Curitiba. 22 de maio. 1907, p. 1.

A Notícia, Curitiba. 24 de dezembro. 1906, p. 3.

A Notícia, Curitiba. 26 de agosto. 1906, p. 1.

A República, Curitiba. 13 de abril. 1914, p. 2.

A República, Curitiba. 14 de setembro. 1912, p. 1.

A República, Curitiba. 18 de abril. 1907, p. 4.

A República, Curitiba. 18 de maio. 1903, p. 2.

A República, Curitiba. 2 de outubro. 1898, p. 1.

A República, Curitiba. 27 de junho. 1903, p. 1.

A República, Curitiba. 29 de dezembro. 1906, p. 3.

A República, Curitiba. 31 de maio. 1906, p.3.

A República, Curitiba. 7 de abril. 1914, p. 2.

AZEVEDO, André Nunes de. As noções de progresso do Império à República: transformações recônditas em uma mesma terminologia. **Outros Tempos: Pesquisa em Foco-História**, v. 13, n. 22, p. 69-88, 2016.

AZEVEDO, André Nunes de. Sob o lume da civilização: um estudo da ideia de progresso no Brasil das últimas décadas do período monárquico. **Intellêctus**, v. 13, n. 1, p. 1-23, 2014.

BAHLS, Aparecida Vaz da Silva. **O verde na metrópole**: a evolução das praças e jardins em Curitiba (1885-1916). Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1998.

BENVENUTTI, Alexandre Fabiano. **As reclamações do povo na Belle Époque**: a cidade em discussão na imprensa curitibana (1909-1916). Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2004.

BEVILÁQUA, Leonardo Ibiapina. O automóvel e o ideário moderno em Fortaleza nas décadas de 1920 e 1930. **Revista de História da UFBA**, v. 4, n. 1, 2012.

CAPRARO, André Mendes. **Foot-ball, uma prática elitista e civilizadora**: investigando o ambiente social e esportivo paranaense do início do século XX. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná, 2002.

CHAVES, Maria de Lourdes Marques. **Voltando ao passado**: histórico de determinadas indústrias e casas comerciais de Curitiba. Fiep, 1995.

COFAIGH, Éamon Ó. Motor sport in France: Testing-ground for the world. In: **The International Journal of the History of Sport**, 2011. p. 21-33.

CORRÊA, Amélia Siegel. **Imprensa e política no Paraná**: prosopografia dos redatores e pensamento republicano no final do século XIX. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes – Universidade Federal do Paraná, 2006.

CORRÊA, Amélia Siegel. Imprensa política e pensamento republicano no Paraná no final do XIX. **Revista de Sociologia e Política**, v. 17, n. 32, p. 139, 2009.

Diário da Tarde, Curitiba. 1 de julho. 1906, p. 4.

Diário da Tarde, Curitiba. 1 de outubro. 1917, p. 2.

Diário da Tarde, Curitiba. 10 de março. 1905, p. 2.

Diário da Tarde, Curitiba. 17 de agosto. 1903, p. 1.

Diário da Tarde, Curitiba. 19 de maio. 1903, p. 1.

Diário da Tarde, Curitiba. 20 de setembro. 1911, p. 1.

Diário da Tarde, Curitiba. 21 de maio. 1908, p. 3.

Diário da Tarde, Curitiba. 21 de março. 1903, p. 1.

Diário da Tarde, Curitiba. 23 de março. 1903, p. 1.

Diário da Tarde, Curitiba. 31 de março. 1905, p. 3

Diário da Tarde, Curitiba. 31 de março. 1905, p. 4.

DIAS, Cleber. Esportes nos confins da civilização: Mato Grosso, 1920-1930. **Topoi (Rio de Janeiro)**, v. 18, n. 34, p. 66-90, 2017.

FEATHERSTONE, Mike. Automobilities: an introduction. **Theory, Culture & Society**, v. 21, n. 4-5, p.1-24, 2004.

FRAIZ, Ipojucan Calixto. **Nilo Cairo, a medicina e a Universidade Federal do Paraná**. Tese (Doutorado em Sociologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

GEORGANO, George. **Beaulieu Encyclopedia of the Automobile**. Londres, 2000.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GOMES, Leonardo do Couto. –Todos ao Colyseu–: Educação e Modernidade num Parque de Diversão em Curitiba (1905-1913). **LICERE-Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer**, v. 24, n. 3, p. 290-319, 2021.

GOMES, Leonardo do Couto; CAPRARO, André Mendes. As atividades náuticas em Curitiba (1886-1900). **Revista de História Regional**, 2022.

HOBBSAWM, Eric. **A era dos impérios**. São Paulo: Paz e Terra, 1988.

JOHNES, Martin. Archives and Historians of Sport. **The International Journal of the History of Sport**, v. 32, n. 15, p. 1784-1798, 2015.

KRACHENSKI, Naiara. Aspectos da modernidade curitibana através das revistas ilustradas no início do século XX: O caso da revista A BOMBA. **Revista Cadernos de Clio**, v. 3, n. 1, 2012.

LOPES, Luís Fernando Lopes. **O espetáculo dos maquinismos modernos**: Curitiba na virada do século XIX ao XX. 2002. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

LUCA, Tania Regina. **A grande imprensa no Brasil da primeira metade do século XX**. Brazilian Studies Association (BRASA), Atlanta, Georgia, p. 27-29, 2008.

LUCA, Tânia Regina. **História dos, nos e por meio dos periódicos**. In: PINSKY, Carla. (org.). Fontes históricas. São Paulo: Ed. Contexto, 2005. p. 111-153.

MELO, Victor Andrade de. Antes de Fittipaldi, Piquet e Senna: o automobilismo no Brasil (1908-1954). **Motriz. Journal of Physical Education**, 2009.

MELO, Victor Andrade de. Before Fittipaldi, Piquet And Senna: The Beginning Of Motor Racing In Brazil. **The International Journal of the History of Sport**, 2011.

MELO, Victor Andrade de. Educação, civilização, entretenimento: o Tivoli – um parque de diversão no Rio de Janeiro do século XIX (1846-1848). **Revista Brasileira de História da Educação**, v. 20, 2020.

MELO, Victor Andrade de. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil (1891-1908). **Revista Brasileira de Ciências do Esporte**, v. 30, n. 1, p. 201-203, 2008.

MELO, Victor Andrade; MALAIA, João Manuel Casquinha. “Casa Sportman–sempre imitada, nunca igualada”: estratégias de um empreendimento e dinâmicas de consumo (Rio de Janeiro; 1909-1922). **História Econômica & História de Empresas**, v. 23, n. 2, p. 495-525, 2020.

MOLINA, Ana Heloisa. “Temos um Passeio Público, digno desta adiantada capital”: espaços de sociabilidades em registros fotográficos do acervo do Museu Paranaense. Curitiba. 1913-1930. **História (São Paulo)**, v. 39, 2020.

MORAES E SILVA, Marcelo Moraes. **Novos modos de olhar outras maneiras de se comportar**: a emergência do dispositivo esportivo da cidade de Curitiba (1899-1918). Tese (Doutorado em Educação) – Universidade Estadual de Campinas, 2011.

MORAES E SILVA, Marcelo; CAPRARO, Andre Mendes. O tiro de guerra 19 Rio Branco: apontamentos acerca da institucionalização esportiva de Curitiba (1909-1910). **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, v. 29, n. 2, p. 229-243, 2015.

MYSKIW, Antonio Marcos. Curitiba, “República das letras” (1870/1920). **Revista Eletrônica História em Reflexão**, v. 2, n. 3, 2008.

O Dia, Curitiba. 4 de agosto. 1923, p. 3.

O Olho da Rua, Curitiba. 1907, p. 22.

O Olho da Rua, Curitiba. 1908, p. 12.

OLIVEIRA, Marisa Correia de. **Estudo da erva-mate no Paraná: 1939-1967**. Editora. UFPR, 1974.

PALLOTTA, Fábio Paride. **A ferrovia e o automóvel: ícones da modernidade na cidade de Bauru (1917-1939)**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual Paulista, São Paulo, 2008.

PEREIRA, Magnus Roberto de Mello. **Semeando iras rumo ao progresso**. Curitiba: UFPR, p. 133-134, 1996.

RIZZI, Suzelle. **Cândido de Abreu e a arquitetura de Curitiba entre 1897 e 1916**. Dissertação (Mestrado em Teoria, História e Crítica da Arquitetura) – Universidade Católica do Paraná, 2004.

ROMANEL, Maria Cecília Trevisan Scherner; SCHERNER, Maria Luiza Trevisan. **Álbum de memórias: A trajetória das indústrias no Paraná**. Curitiba: Ed. Univer Cidade, 2007.

SANTOS, Bárbara da Silva. **A configuração do ideário educacional de justiniano de mello e silva em seus escritos no jornal “sete de março” (1888-1891)**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Tiradentes, Aracaju, 2017.

SANTUCCI, Natália de Noronha. **O elegante sport: conexões entre a moda, a modernidade e o ciclismo em Porto Alegre (1895-1905)**. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, 2016.

SCALI, Paulo. **Circuitos de rua – 1908-1958**. Porto Alegre: Imagens da Terra, 2004.

SÊGA, Rafael Augustus. Maragatos dos Campos Gerais: razões que levam alguns setores da sociedade paranaense a aderir à Revolução Federalista. **Revista Tecnologia e Humanismo**, Curitiba, v. 15, n. 20, p. 71-80, 2001.

SEVCENKO, Nicolau. **Orfeu extático na metrópole**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SEVCENKO, Nicolau. **A capital irradiante**: técnica, ritmos e ritos do Rio. In:

SEVCENKO, Nicolau (org.). **A história da vida privada no Brasil**: da Belle Époque à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SOARES, Carmen Lucia. **Uma educação pela natureza**: a vida ao ar livre, o corpo e a ordem urbana. 1. ed. Campinas-SP: Autores Associados, 2016.

SOUZA, Jhonatan Uewerton. **O jogo das tensões**: clubes de imigrantes italianos no processo de popularização do futebol em Curitiba (1914-1933). Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2014.

STOLLMEIER, Luara Antunes. **Os Fontana**: aspectos da experiência imigrante (1880-2015). Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2016.

THOMPSON, Edward Palmer. Tempo, disciplina de trabalho e o capitalismo industrial. In: **Costumes em comum**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. p. 267-304.

VIACAVAL, Vanessa Maria Rodrigues. Em busca de Curitiba perdida”: a construção do habitus curitibano. **XII Simpósio Internacional Processo Civilizador, Civilização e Contemporaneidade**, 2009.

WEBER, Eugene. **França Fin de Siècle**. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

Recebido em: 24 de março de 2023

Aceito em: 23 de outubro de 2023