

II Congresso Histórico Internacional

AS CIDADES NA HISTÓRIA: SOCIEDADE

18 a 20 de outubro de 2017

ATAS

CIDADE INDUSTRIAL

2017

FICHA TÉCNICA

Título

II Congresso Histórico Internacional
As Cidades na História: Sociedade

Volume

III - Cidade Industrial

Edição

Câmara Municipal de Guimarães

Coordenação técnica

Antero Ferreira
Alexandra Marques

Fotografia

Paulo Pacheco

Design gráfico

Maria Alexandre Neves

Tiragem

200 exemplares

Data de saída

Dezembro 2019

ISBN (Obra completa)

978-989-8474-54-4

Depósito Legal

364247/13

Execução gráfica

Diário do Minho

ÍNDICE

CIDADE INDUSTRIAL

CONFERÊNCIAS

pág. 7

La Industria en la Historia de las Ciudades Medias Españolas: Una Reflexión Espacial

Gonzalo Andrés López

pág. 29

Cidade Industrial

Jorge Fernandes Alves

COMUNICAÇÕES

pág. 37

A fábrica de curtumes de José Maria Leite no Casal ou Quinta de Vila Verde (S. Sebastião e Urgezes, Guimarães): resultado de duas intervenções arqueológicas

Andreia Silva

pág. 65

A cidade a partir do edifício: narrativas urbano-edilícias na cartografia histórica de Belém (1886 a 1912)

Celma Chaves, Rebeca Dias

pág. 89

Cidade Industrial e o Mercado de Trabalho em pequenos Municípios no Brasil

Denis Cereja dos Santos, Silvio Roberto Stefano, Edgar Gandra

pág. 109

A Beira do Cais: Trabalho e Cotidianidade entre os Portuários de Rio Grande-RS e Lisboa-PT

Edgar Ávila Gandra, Silvio Roberto Stefano

pág. 113

O largo da Mumadona. História, desenho e evolução da sua importância na estrutura urbana de Guimarães

Eduardo Fernandes

pág. 135

Porto: a cidade industrial e o sistema portuário

Elsa Pacheco, Jorge Fernandes Alves

pág. 157

“Pela Creche!” As dinâmicas sociais em torno da proteção da prole infantil, na sede de concelho de Vila Nova de Gaia, na viragem para o século XX

Eva Baptista

pág. 187

A modernidade urbana em corpos adestrados: o futebol no ritmo (e nas contradições) da industrialização

Gilmar Mascarenhas

pág. 209

Vila Nova de Gaia, a “Southwark do Porto” nos primórdios da época industrial

J. A. Gonçalves Guimarães

pág. 241

Dinâmicas industriais corporativas e sociais em Guimarães: anos 50 e 70 do século XX

José Mano Torres

pág. 261

Do lugar à cidade da Trofa - Um século de industrialização

José Pedro Maia Reis

pág. 291

Caminhos da Modernidade: a Cidade de Belém-Pará-Brasil sob os Signos de um Tempo Acelerado

Leticia Souto Pantoja

pág. 323

O Centro Urbano de Vila Nova de Gaia em Finais de Oitocentos

Licínio Santos, Maria de Fátima Teixeira

pág. 351

Aveiro: a cidade e a indústria na primeira metade do séc. XX

Manuel Ferreira Rodrigues

pág. 375

Políticas higienistas e de saúde pública e o seu impacto na vida económica da cidade do Porto: 1930-60

Maria da Luz Sampaio

pág. 397

O impacto da indústria dos plásticos no desenvolvimento da cidade de Leiria

Maria Elvira Callapez, Sara Marques da Cruz, Guilherme Francisco

pág. 429

O Comércio e a Evolução Espacial das Áreas Centrais das Pequenas Cidades. O caso de Portalegre

Miguel Castro

pág. 459

Transformações Sociais e económicas na cidade da Guarda com a instalação da luz elétrica

Paula Amaro, Décio R. Martins

pág. 477

Indústria têxtil: expor Guimarães ao mundo desde o século XIX

Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos

pág. 507

Guimarães, cidade industrial? Entre a memória e o esquecimento

Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos

pág. 527

Consequências da Revolução Industrial na cidade de Guimarães

Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos

pág. 553

¿De ciudad fluctuante a ciudad estable? Transformaciones y continuidades en los comportamientos residenciales en Madrid durante el primer tercio del siglo xx

Santiago de Miguel Salanova

pág. 585

El Mercado Municipal de la Praça 1º de Maio de Évora: Pasado, presente y ¿futuro?

Sheila Palomares Alarcón

Caminhos da Modernidade: a Cidade de Belém-Pará-Brasil sob os Signos de um Tempo Acelerado

Leticia Souto Pantoja

Professora Adjunta da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, Unifesspa-Brasil. Líder do Grupo
Kairós de estudos e pesquisas interdisciplinares em História, Sociedade e Educação.
Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará. Brasil

lpantoja@unifesspa.edu.br

Resumo

Different areas of the process of occupation and territorial expansion of the city of Belém, which occurred between 1915 and 1940, are investigated, namely: the interference caused by the new economic situation established after the loss of the hegemony in the international rubber trade in Para, demographic issues that involved the continuity of the immigrant flows to the capital of the State of Pará, the movement of real estate speculation resulting from the occupation of the urban areas previously classified as suburbs and / or suburbs. At the same time, the incorporation of some signs of Brazilian modernity from 1920 to 1940 into the Belemite city scenario is discussed, many of which stem from the intensification of the national industrialization movement. In this sense, emphasis is placed on the introduction of technological artifacts in the area of transportation, the media and energy sources that subsidized urban life. Nonetheless, we analyze the daily relationship that the citizens have developed with the consolidation of the use of trams and automobiles, as well as the consumption of a mass culture conveyed by the sociability of cinemas, theaters and radio.

Key words: Amazonia, urbanization, Belém, modernity, society.

1. Belém do Pará, entre os anos de 1920 e 1940:

Os anos que se seguiram ao apogeu do comércio extrativista do látex são considerados pela historiografia sobre a Amazônia, décadas em que a região esteve imersa em um lento e agonizante quadro de decadência. Seja no âmbito econômico, político ou social, os diferentes discursos historiográficos apontam as nefastas consequências para a sociedade amazônica, da perda da hegemonia na produção e na comercialização internacional da *herbea brasilienses*.

Tais estudos, majoritariamente realizados com base em pesquisas de documentos governamentais, dados censitários e registros comerciais, possibilitam a compreensão de algumas das diferentes dimensões que compuseram as realidades das principais cidades da região, destacando-se nesse quadro, Belém e Manaus, durante as décadas de 1920 a 1940.

Cruz (1974), Rocque (1973) e Penteadó (1968) compuseram os primeiros trabalhos que defenderam a tese da completa decadência regional, em razão do declínio do chamado “ciclo gomífero”, considerando-se o ano de 1912 como marco inicial desse processo, pelo fato de ter ocorrido aí o *crack* dos preços de venda da borracha nativa.

Referindo-se ao Pará e sua capital, Penteadó (1968: 156) aponta os dez primeiros anos da grande crise como sendo uma década em que Belém viveu sob os efeitos imediatos do ciclo que se findara; ainda que conseguisse sobreviver, nos momentos de maiores dificuldades à custa de seu porto, de onde saíam poucas exportações.

“(…) Este aspecto que Belém apresentava era exatamente o resultado da evolução de que estamos tratando; a cidade se ressentia da falta de solução de inúmeros problemas insolúveis, como a falta de higiene de várias de suas áreas, onde junto a baía do Guajará, a linha do cais não completada permitia que, nos igarapés, durante a maré baixa, ficassem a mostra detritos de toda a sorte; ressentia-se ainda a capital paraense de uma

série de outras deficiências, tais como a má qualidade da água potável, da limpeza pública, da rede de esgotos, etc.”

Nessa perspectiva, os problemas sanitários e de infra-estrutura urbana não solucionados no período entre-guerras ilustravam a condição geral da economia da região: desorganizada, em termos fiscais e administrativos, com baixa arrecadação de impostos, insolvência no setor comercial, desempregos e proliferação da pobreza.

Santos (1980: 239) postula que houve um grande colapso econômico em toda a região amazônica, o qual pôde ser observado de forma mais intensa no período de 1911 a 1914, no Pará e Amazonas. Nesses anos ocorreram sucessivas falências de casas comerciais em Manaus e Belém, desativaram-se seringais em diversas regiões do interior dos estados e caiu vertiginosamente o preço da borracha.

Com a queda dos preços e a diminuição das exportações, os prejuízos desencadeados foram múltiplos, abrangendo desde o crescimento do êxodo populacional, em virtude do fechamento de seringais, a crise de abastecimento de certos gêneros, o aumento de doenças diretamente vinculadas aos níveis de nutrição da população urbana até a desvalorização de bens diversos, tais como lanchas e vapores que se tornaram ociosos, por não terem mais o que transportar.

De forma enfática (Santos, 1980: 240) afirma que os segmentos que sofreram maior impacto com esse processo foram compostos pelos grupos mais ligados ao mercado de exportação e à vida urbana (seringalistas, acionistas de bancos, exportadores e trabalhadores do comércio, em particular), os quais teriam sido profundamente abalados pelas mudanças econômicas.

Especialmente a elite tradicional gomífera, com suas extensas famílias e seu poderio sustentado pelo sistema de aviamento, perderam prestígio político e econômico, cedendo espaço para os grandes comerciantes de castanha, exploradores de madeiras e pecuaristas do Marajó, preservando-se o sistema de aviamento, mas com outros personagens e não nas mesmas proporções da fase gomífera.

Já o setor terciário, predominantemente formado por sub-empregos, passou a receber a maior parte da população ativa e desempregada, sofrendo uma expansão negativa, por agregar grandes contingentes de egressos dos seringais e desempregados urbanos oriundos das inúmeras falências ocorridas no comércio local.

Sob esta ótica, os efeitos da crise foram sentidos de maneira bastante pontual nas duas principais capitais da Amazônia, Manaus e Belém. Portanto, seria coerente afirmar que a desestruturação do comércio extrativista da borracha afetou em diferentes níveis tanto

as áreas sertanejas diretamente conectadas com os seringais nativos quanto as *urbes* amazônicas, especialmente entre 1912 e 1930, quando ainda se vivia a expectativa de redinamizar o comércio do látex.

Tratando-se de Belém, a historiografia visitada permite afirmar que o aumento da densidade demográfica a partir do crescimento do mercado informal de trabalho e a diminuição de ofertas de emprego no setor formal-comercial, implicaram não apenas na rearticulação das lutas dos trabalhadores citadinos, mas principalmente, fomentaram a construção de novas formas de ocupação do espaço urbano, as quais perpassaram por conflitos e pelo enfrentamento de tensões de viver num espaço múltiplo de territorialidades e pessoas.

Assim, a capital paraense passa a representar para todos que nela aportam um espaço de variadas possibilidades. *Lócus* que –pretensamente- oportuniza: trabalho e mais ganhos, a construção de novas relações de sociabilidade, a apreensão de novos hábitos e modos de viver mais coletivos e cada vez mais públicos, além do acesso a produtos e formas de consumo antes pouco conhecidas daqueles que migraram para a urbe.

“Belém. Civiliza-se. O “chá das cinco” no espelhado recinto da Confeitaria Central vai se tornando numa nota obrigatória de elegância e bom gosto à aristocracia da cidade.

Diariamente as nossas gentes compatriças ao avizinhar do crepúsculo correm ao elegante estabelecimento, para satisfazer o suavíssimo tributo da vaidade e da graça, enquanto os nossos elegantes e almofadinhas, lá estão firmes para os torneios mudos dos olhares, dos sorrisos e dos cumprimentos, às vezes, precursores de ‘flirts’ deliciosamente tentadores.”¹

Um celeiro de experiências que são construídas cotidianamente e a partir do diálogo entre diversos sujeitos históricos; os quais elaboravam suas formas de viver na cidade, mediados por suas condições de trabalho, gênero, renda e cultura. E como elemento comum a todos, a própria paisagem urbana com seus ícones e signos; que se pretendia sedutora, cosmopolita e moderna

¹ Belém Nova. Ano IV. Nº 73. 30 de agosto de 1927. Relâmpagos.

2. Trilhos e veios da expansão:

Para compreender melhor o processo de expansão territorial de Belém entre 1920 e 1940 é importante retroceder alguns séculos na história da cidade, evidenciando certos marcos relacionados à interiorização da ocupação da urbe e que antecederam o período em tela.

Por interiorização, entende-se o fenômeno de ocupação das áreas citadinas que extrapolavam as margens das baías do Guajará e do Guamá, bem como a incorporação ao perímetro urbano dos espaços localizados para além dos principais acidentes hídricos conhecidos entre os séculos XVI e XIX, quais fossem o igapó e o igarapé do Piri.

Foi somente em fins do século XVIII após medidas de drenagem e aterramento desses acidentes hídricos que a cidade passou a observar um movimento de ocupação contrário ao curso do rio que a circundava, surgindo uma “frente sertaneja” oposta à fluvial e que tinha por eixos de penetração a Avenida 16 de Novembro e a Avenida 15 de Agosto, atual presidente Vargas. (SUDAM,1968: 24-25)

Pode-se afirmar que houve dois grandes momentos que contribuíram para a estruturação do *locus* urbano belemita, tal qual o encontramos no período pesquisado.

O primeiro se referiu ao surto expansionista e de urbanização ocorrido em fins do século XIX e baseado nos capitais adquiridos com os negócios do látex; enquanto o segundo disse respeito a re-configuração do ritmo e formas de ocupação da capital paraense nas décadas que se seguiram ao fastígio da borracha após 1912. Senão vejamos:

Na virada do século XIX para o XX, tanto Belém quanto Manaus e outras grandes cidades da Amazônia vivenciaram expressivas transformações em seus territórios e sociedades, em geral movidas pelos capitais adquiridos com a comercialização da borracha nativa. (Sarges, 2002)

Em relação a Belém, foi experimentada a incorporação de novos eixos de crescimento territorial, baseados no surgimento de vetores de ocupação situados fora do perímetro da Cidade Velha e Campina, transcendendo o centro historicamente constituído. Daí a criação da Estrada de Nazaré, da travessa 22 de Junho, da Estrada de São Braz, da travessa de Serzedello Corrêa, da estrada da José Bonifácio, entre outros logradouros que conectavam os antigos bairros aos recém organizados distritos de Batista Campos, Nazaré, Umarizal, Jurunas, Cremação, etc.

Não obstante, nesse momento também se fixaram os limites urbanos no marco da *primeira légua patrimonial*, localizada na avenida Tito Franco (atual Almirante Barroso) no bairro do Marco.

Essa expansão dos primeiros anos da República já indicava uma nova forma de apropriação do espaço local, inserindo-se na malha urbana os terrenos localizados mais próximos das

florestas e parcialmente distantes dos rios Guamá e Baía do Guajará. Portanto, estruturava-se um modelo de ocupação diverso daquele que se processou até meados do século XVIII e que se orientava pelo litoral guajarin, restrito aos contornos impostos pela própria hidrografia da região. (Pantoja, 2005)

Após 1912, durante o refluxo do comércio extrativista de látex foram desenvolvidas outras formas de apropriação do espaço belemita, reorientando-se o eixo de expansão territorial.

Nessas décadas, Belém se expandiu para além do bairro de Nazaré, seguindo o fluxo do chamado *espigão vertical*, correspondente ao trajeto da Estrada de Ferro Belém-Bragança, desde a estação do Jardim Público (no bairro de Batista Campos), ultrapassando a estação Central de São Braz (São Braz/Canudos), esparramando-se pela Avenida Tito Franco até chegar nos limites da primeira légua patrimonial (bairro do Marco da Légua), já na intersecção com os bairros da Marambaia e Val-de-Cães, considerados até 1915 como arrabaldes (Andrade, 2010: 330).

Assim, foi priorizada a ocupação das áreas adjacentes da ferrovia, ou seja, aqueles terrenos que se comunicavam com o trajeto do trem no perímetro continental de Belém. A cidade que até então havia crescido na direção leste-oeste, nas margens e/ou nas proximidades da baía do Guajará, passou a se expandir na direção norte-sul, separada pelos trilhos dos trens que levavam a *Maria Fumaça*.

Nesse processo, a linha do trem se tornou um importante vetor do crescimento orientando o caminho da expansão territorial, tanto por impor o desmatamento e ocupação de novas áreas antes vistas como subúrbios, como também por privilegiar o uso dos terrenos mais sólidos e secos da urbe gerando novos nichos imobiliários nas proximidades.

A consolidação da presença da estrada de ferro na paisagem da cidade fez com que Belém avançasse sobre a floresta nativa, incorporando novos espaços aos limites urbanos ao facilitar não apenas o escoamento e chegada de produtos, mas principalmente a instalação de núcleos de colonização no curso da ferrovia e/ou de seus ramais; como por exemplo o atual bairro de Val-de-Cães, originalmente chamado *Núcleo Colonial São José de Val-de-Cães*, fundado em 1915, com 107 lotes de terras distribuídos entre imigrantes nordestinos e estrangeiros.²

Por outro lado, a expansão das linhas de bonde elétrico pelos espaços da cidade, comandada pela *Pará Electric Railway & Co. Ltd.*, contribuía para a abertura de mais frentes de ocupação no perímetro considerado urbano e parte do subúrbio, conectando territórios e pessoas anteriormente afastadas pelas distâncias geográficas e/ou dificuldades

² PARÁ. Secretaria de Obras Públicas, Terras e Viação. Relatório apresentado ao Sr. Governador do estado. 1924-1925. p.49.

de mobilidade citadina, interligando distritos e áreas com diferentes usos e funções econômicas; valorizando terrenos e assim como a ferrovia, intensificando a especulação imobiliária.

“Barraca com terreno próprio - Vende-se uma por 3:300\$000, sita a travessa Humaytá, ***muito perto da Avenida Pedro Miranda, por onde passa o bonde.*** É muito espaçosa, tem instalação elétrica, e dispõe de grande quintal, todo cercado e plantado de árvores frutíferas, contendo poço com ótima água. Tratar no escritório, a rua Manoel Barata, nº 81, phone 929.”³ (grifo nosso)

Ainda assim, Belém continuou a viver entre 1918 e 1939, um parâmetro de ocupação que se pautava quase sempre pelas tentativas de apropriação dos terrenos mais valorizados, destacando-se aqueles mais próximos do centro comercial e os localizados em áreas de terra firme e elevada latitude; fatores que impediam os problemas relacionados à umidade e os constantes alagamentos que ocorriam em razão do regime contínuo de chuvas da região.

Na prática, as populações mais pobres não possuíam os recursos financeiros necessários para custear esse padrão habitacional, tendendo a ocupar toda e qualquer área que se encontrasse disponível e acessível as suas rendas; quer estivessem localizadas no centro e/ou na periferia, em áreas de terra firme ou mais alagadas; quer fossem domicílios individuais ou de uso coletivo.

Sob este ângulo de análise, outro aspecto que interferiu na ocupação, valorização ou desvalorização de certos territórios dizia respeito a existência de aparelhos de infraestrutura urbana nas proximidades dos domicílios, como por exemplo rede de iluminação pública, esgoto residencial e transportes coletivos.

No caso dos terrenos situados nas áreas adjacentes a linha do trem e/ou do bonde elétrico, geralmente possuíam tais características, sendo preferidos em relação aos demais que se espalhavam pela cidade.⁴

³ A Província do Pará. 08 de janeiro de 1939. Fls. 05. Anúncios.

⁴ “Aluga-se uma casa moderna toda encerrada, com optimas acomodações para família de tratamento. Sala de banho completa, luz, gaz, água e telefone ligados. Gentil Bittencourt, 37, entre Padre Prudêncio e Serzedello Corrêa. Chaves no número 33.” A Província do Pará. 08 de janeiro de 1939. Fls. 02. Aluga-se.

Assim, muitas das experiências de urbanização que emergiram nesse período impuseram a re-colocação e o re-condicionamento das relações entre centro-periferia, urbano-suburbano; na medida em que tais categorias se mostravam voláteis no contexto da cidade de Belém em expansão.

Nesse sentido, a definição do que era urbano e/ou suburbano, central e/ou periférico não dependia mais apenas de critérios geomorfológicos, dizendo respeito bem mais as condições de urbanização e desenvolvimento social de um espaço, do que propriamente a sua localização em relação ao centro comercial historicamente construído na cidade.

Neste trabalho postula-se que entre 1920 e 1940, a configuração espacial da cidade compreendeu algumas características, a saber:

Se distanciou daquela que caracterizou a urbe durante o ápice da economia do látex. Ou seja, enquanto na virada do século se mostrou bem mais corriqueiro a habitação das camadas populares nas áreas centrais de Belém, em arranjos habitacionais de tipo coletivo, como estâncias, freges e cortiços, os quais garantiam moradia mais próxima dos locais de trabalho na área do comércio, na zona portuária e/ou baixo meretrício; a partir de 1910 percebeu-se uma nova onda de ocupação dos bairros fora da zona comercial-portuária por parte de imigrantes, migrantes e trabalhadores pobres locais. (Pantoja, 2005: 340)

Foi marcada pela pulverização dos espaços de habitação das camadas populares, que acompanharam os novos veios de exploração econômica da cidade, tais como a ferrovia, as linhas de bondes e os negócios fabris-comerciais que foram abertos em terrenos fora do centro histórico-colonial, principalmente nos bairros do Reduto, Telégrafo sem Fio, Pedreira, Canudos e Val-de-Cães.

Presenciou a construção de novas relações de urbanidade, nas quais a expansão territorial e o zoneamento geo-social dela decorrente, nem sempre corresponderam aos modos como os munícipes entreteciam suas próprias territorialidades no espaço citadino. Por isso, assinalou formas complexas de conceituação do que era urbano-suburbano e/ou central-periférico, experimentando tensões e conflitos cotidianos em torno dos usos dos espaços.

As motivações dessas transformações são múltiplas e atuaram de forma dinâmica no período, dialogando tanto com o contexto econômico vigente, como também com os diferentes modos pelos quais os sujeitos históricos da época procuraram dar concretude as suas necessidades, aspirações e desejos de viver na capital paraouara.

3. Os símbolos de um tempo acelerado: a eletricidade, os bondes e o automóvel.

“Belém é uma cidade progressiva, Magestade. O mecanismo do progresso meteu o bedelho em tudo: escreve-se a machina, anda-se a machina, toca-se piano a electricidade, ouve-se Caruso e Tamagno por manivela, come-se no restaurante um bife com harmonia, baila-se ao som de discos simples e duplos, sobe-se por elevador, namora-se pelo telegrapho sem fio e por telefone, choca-se pintos em machinas, realizam-se profundas e abracadabantes prophcias de horóscopos e astrólogos, lavam-se chapéos de palha em dez minutos, vai-se de automóvel a casamento e a enterro, as duas ultimas tolices que se fazem nesta vida, consequências da primeira – ter nascido...Ouve-se falar inglêz, francês, alemão, italiano, turco, chinês e syrio, como se estivéssemos na torre de Babel; á tarde; n’A Brasileira, principia a invasão dessa multidão elegante e frívola, iniciando um demorado ataque aos sorvetes, aos doces, às gulodices, trocando-se a todo o passo cumprimentos affáveis com as pessoas conhecidas, que se encontram naquele procurado e distincto *rende vouz*.”⁵

O bonde, o automóvel, a eletricidade, o cinema e os teatros constituíram-se instrumentos das novas técnicas que marcaram as primeiras décadas do século XX, em várias capitais brasileiras, incluindo Belém do Pará.

Novas visualidades e formas de perceber e de sentir a cidade foram construídas, sinalizando a emergência de um *tempo* mais ritmado, sob a cadência dos turnos de trabalho das fábricas, da velocidade do trânsito, da rodagem das fitas cinematográficas e da transitoriedade dos desejos de consumo. (Carneiro, 2011; Correa, 2010)

Pinto (2002) utiliza-se da expressão “os fluxos irresistíveis da modernidade” para discorrer a respeito da influência que a emergente realidade urbano-industrial paulistana exerceu sobre os demais estados brasileiros, não se podendo excluir o Pará.

Em Belém, a modernização assinalada nos anos de 1920 e 1930 dialogou com múltiplas linguagens, sonoridades e artefatos técnicos que passaram a fazer parte do *locus* citadino. Daí as intempéries da economia terem convivido lado a lado com a expansão da cidade e com a incorporação de elementos que reafirmavam as conquistas científicas do progresso urbano. (Padilha, 2001:106)

⁵ SOLENNE, Agapito. *Entre o rapé e o paraty: sensacional entrevista sobre assuntos paraenses sérios e de atualidade*. Typografia de (sic), Belém, 1924. Capítulo V. A cidade de Belém. Pp. 49-50

Para as camadas populares, o cotidiano de trabalho e a busca por meios de sobrevivência emergiram de forma complexa, abrigando em si mesmos sinais de um evidente cosmopolitismo e traços de uma urbanidade pautada em valores, práticas e manifestações próprias da cultura tradicional da região.

“Na ocasião em que Manoel saraiva de Lima, anteontem, às 10 e ½ horas da manhã, ***esgalhava uma árvore de murucy, no quintal de sua residência à travessa Loma Valentina***, feriu-se com um golpe de terçado, no pé esquerdo, de que lhe veio abundando hemorragia. A victima recolheu-se à Santa Casa.”⁶ (grifos nossos)

As relações que inúmeros segmentos de munícipes estabeleceram com os valores, as tecnologias e os artefatos da vida moderna desnudam os impactos sofridos pelas formas mais tradicionais de vida e de trabalho da população local, bem como as resistências à assimilação de alguns desses elementos e usos no dia a dia dos habitantes de Belém.

A paisagem citadina tornou-se o ambiente propício para as tensões e os enfrentamentos dos novos modelos de ser e existir na urbe, os quais perpassavam não somente pela apropriação das recentes tecnologias mecânicas e recursos do industrialismo moderno, mas também pelo abandono de certos costumes e hábitos há muito tempo vigentes na sociedade local.

“***Quando se achava a colher assahy na matta próxima ao acampamento da Pedreira***, sábado retrasado, foi victima de uma queda o popular Lourenço Barbosa, residente a travessa 14 de Março, 8.”⁷ (grifo nosso)

Mudanças no âmbito da vida doméstica pela introdução de novas fontes de energia, pelas emergentes criações de utensílios e objetos de comodidade, pelas alterações no fluxo de pessoas e de veículos que circulavam pelas cidades, pela crescente primazia dos conhecimentos científicos sobre aqueles produzidos por meio da transmissão oral, dentre outras questões, sobressaem nas fontes pesquisadas, levando-se a refletir acerca dos caminhos percorridos pela modernidade paraulara nos anos 1920 e 1930.

Relatos a respeito de crimes envolvendo práticas de pajelança e de medicina popular, pautadas pelo uso de recursos das matas e rios abundantes que existiam na região, denunciam a existência de outros modos de se viver, que confrontavam o modelo de

⁶ Folha do Norte. 03 de julho de 1920. Fls. 02. Coluna 03. Feriu-se com um terçado.

⁷ Folha do Norte. 22 de agosto de 1920. Fls. 06. Col. 01/02. Na polícia e nas ruas. *Cahiu do saahyseiro*.

modernidade disciplinadora, científica e mecanizada, proposto pelos discursos oriundos dos poderes públicos e das camadas burguesas cidadinas.

“Numa barraca, na Travessa José Bonifácio, próximo ao Guamá, faleceu, ante-hontem, ao meio dia, Pulcheria Maria da Costa, paraense, preta, viúva, de 40 annos de idade, em consequência de uma beberagem que lhe fora ministrada por um indivíduo, seu vizinho.

Diante desse facto o médico verificador de óbitos determinou que fosse o cadáver removido para o necrotério, onde o dr. Renato Chaves procedeu a autópsia, enviando as vísceras para o laboratório de análises do estado, para o competente exame.

O enterramento da infeliz efetuou-se as expensas da família.

O cadáver apresentava os lábios queimados pelo efeito corrosivo da beberagem e, segundo nos informaram, o individuo que a preparara ao saber da morte da infeliz e querendo mostrar a sua inocência, tomou certa quantidade, ficando também com a boca e lábios seriamente queimados.”⁸

Por isso, em Belém, o surgimento de novidades técnicas e tecnológicas, como o cinematógrafo, o telefone e o rádio, não extinguiu do cotidiano de diversas famílias o hábito de manipular plantas, fazer unguentos e beberagens com vistas à cura de doenças e ao alívio de dores. Tampouco se deixou de encontrar áreas em que nuances de metropolização conviviam com elementos típicos de espaços agrários.

Na verdade, nas décadas de 1920 e 1930 ainda se podiam encontrar bairros onde as matas e reminiscências de florestas coexistiam com áreas descampadas e residenciais. Nesses territórios, o rural e o urbano se confundiam e se mesclavam nas formas pelas quais seus moradores procuravam extrair dos recursos naturais disponíveis alimento, trabalho e diversão.

É nessa paisagem ambivalente que novos ritmos de viver procuram se impor, sustentados pelo fascínio causado pelas novidades tecnológicas e hábitos de consumo de massa, pela descoberta de novas e potentes fontes de energia e pelo aprimoramento dos meios de locomoção e de transporte.

⁸ Folha do Norte. 19 de março de 1915, fls. 03. Col.03. As victimas da pajelança.

3.1 A eletricidade:

A luz elétrica passou a fazer parte da paisagem belemita, ainda no final do século XIX (1896), mas foi a introdução dos bondes elétricos a partir de 15 de agosto de 1907, que ampliou sua importância, tornando-a elemento primordial da vida cotidiana paraense, especialmente no que se refere às elites econômicas da capital do Estado. (Lemos, 2007:96; Lima, 2008:10)

De fato, desde a aprovação da Lei Municipal nº391, em 1904, que autorizou a transferência dos contratos entre a *Companhia Urbana de Estrada de Ferro Paraense* para o Sr. C.H Christopher Moller ou a firma por ele constituída em Londres, o predomínio do uso da eletricidade como fonte de energia em Belém estava assegurado, ainda que se mantivesse a opção pela iluminação à gas.

Conforme explicita Lemos (2007:145) essa concessão tinha a finalidade de explorar com o uso da eletricidade, os seguintes serviços: transporte de passageiros, cargas e mercadorias; iluminação pública com lâmpadas incandescentes ou de arco voltaico nas ruas, travessas, praças, passeios, jardins, cais, avenidas, edifícios municipais e estaduais, exceto naquelas vias públicas em que a intendência municipal determinasse o uso de outro sistema de iluminação ou iluminação privada, sem prejuízo de concessões anteriores e sem embaraços para a livre concorrência para o serviço das casas comerciais e particulares.

Nas décadas de 1920 e 1930, a eletricidade já era constitutiva do dia a dia dos moradores de Belém, tanto na esfera dos espaços públicos quanto na dos privados. Era o fornecimento de energia elétrica para os diferentes territórios da cidade que assegurava a muitos munícipes, o acesso a uma série de serviços e recursos da modernidade, como por exemplo, o próprio transporte público, os circuitos de lazer noturno em cinemas e teatros, as emergentes possibilidades de consumo facilitadas pelos horários estendidos de funcionamento das lojas e das casas comerciais, além do contato com novos meios de comunicações e com novos utensílios domésticos, tais como geladeiras, máquinas de sorvete, ventiladores, ferros de passar.

“Estávamos no popularíssimo e elegante Largo da Pólvora, o ‘pivot’ do grande movimento citadino belenense. Fazia noite. Os focos elétricos derramavam, em todas as direções, a alegria de sua luz intensa. Pelos espaçosos passeios, uma multidão heteróclita, movimentava-se congestionando o trânsito.

Cortando os espaços, um vago ‘brouhaha’ de um borburinho. A avalanche parecia crescer em cada estante que passava.

O Olimpia, o Éden, o Palace, com as suas fachadas brilhantes de luz, despejavam na rua o som barulhento dos seus jazz bands.”⁹

A eletricidade foi incorporada rapidamente à paisagem urbana e quanto mais dependente da energia elétrica a cidade ficava, mais cresciam as reivindicações da população local pelo fornecimento regular daquele recurso.

“Reclamam - da Rua Cezário Alvim contra a escuridão reinante por falta de lâmpadas nos postes de iluminação. Dizem os moradores que não vêm um palmo diante do nariz, quando sobe a noite, principalmente se é chuvosa, porque dão trombolhões e quedas a cada passo.

O fiscal de luz, segundo acrescentam os reclamantes, nunca por ali se perdeu e talvez acredite que não exista tal trecho urbano. Idêntica reclamação fazem os moradores da travessa D. Pedro, entre o Largo do Esquadrão e o Largo Santa Luzia.”¹⁰

Embora a distribuição de energia pela urbe fizesse parte do rol de serviços de caráter estatal, dava-se com fulcro em concessões cedidas pelos governos a empresas privadas, que visavam primordialmente obter lucros com seu fornecimento, independentemente dos interesses da população.

Historicamente, desde o século XIX, não só no Pará mas também no Amazonas, Acre e Amapá, os capitais estrangeiros de grandes conglomerados controlavam a prestação de serviços de abastecimento de água, esgotos, luz e transportes coletivos, gerando descompassos entre os anseios dos moradores das cidades e as finalidades econômicas das concessionárias.

Por isso, havia reclamações cotidianas nos jornais denunciando os problemas enfrentados com ruas escuras, falta de iluminação nos postes e falta de rede de iluminação em certos bairros e vias, dentre outros.

Na perspectiva dos municípios, o fornecimento de eletricidade deveria se basear em critérios de equidade social e não de mercado. Portanto, impunha-se estar alheio a questões econômicas, não se subordinar ao poder aquisitivo dos diferentes segmentos de moradores ou às características geo sociais que diferenciavam os inúmeros bairros da

⁹ Revista Fon Fon. Rio de Janeiro, 1938. Edição 38. O Largo da Pólvora.

¹⁰ Folha do Norte. 09 de fevereiro de 1920. Fls. 03. Reclamam.

cidade; critérios que não parecem ter sido respeitados pelas concessionárias do serviço.

Dos textos examinados, depreende-se que a questão do acesso ao consumo da eletricidade, especialmente por meio de ligações domiciliares e iluminação de ruas, gerava maior ou menor sensação de pertença ao *locus* de urbanidade da capital. Assim, não usufruir com regularidade e com qualidade dos serviços de eletrificação significava tornar-se uma espécie de munícipe de segunda categoria, alguém que vivia na cidade, mas que não estava sintonizado plenamente com a cultura urbana e com os benefícios proporcionados pela vida moderna.

Nesse tocante, os petítórios veiculados nos jornais da metrópole paraense representam mais que simples reclamações, constituindo-se textos que desnudam as impressões que alguns segmentos sociais nutriam acerca da forma como o poder público administrava as necessidades dos diferentes espaços e grupos de munícipes.

Sob este enfoque, se extrai das falas dos reclamantes que havia áreas preteridas pela administração municipal ou simplesmente que eram menos valorizadas e pouco atendidas pelas empresas concessionárias dos serviços públicos; certos territórios que, embora geograficamente fizessem parte do nicho urbano, não recebiam a mesma atenção que os outros espaços da cidade.

Do teor das denúncias, tem-se que nos bairros mais centralizados e próximos do circuito financeiro-cultural tradicional da capital parauara, como por exemplo, Nazaré, Cidade Velha, Batista Campos, Reduto e Comércio, havia melhor provimento de serviços urbanos básicos, especialmente se tratando de energia elétrica, rede de esgotos, asfaltamento e coleta de lixo. Outros perímetros pertencentes a bairros como o Umarizal, Telégrafo-sem-fio, Cremação, Jurunas, Guamá e Pedreira, dentre outros, eram constantemente citados nas reclamações, possibilitando refletir-se sobre as dificuldades enfrentadas cotidianamente por seus moradores, no afã de usufruir de algumas facilidades de se viver em uma cidade considerada moderna e desenvolvida.

“Moradores da Avenida Francisco Monteiro (Canudos) solicitam por nosso intermédio, a atenção do sr. Prefeito municipal, para o estado lastimável em que se encontra o ponto final da junção da travessa Curuzú com aquela avenida, onde o mato esta crescendo assustadoramente, na iminência de invadir as habitações circunvizinhas e tornar intransitável aquelle trecho.”¹¹

¹¹ Folha do Norte. 10 de janeiro de 1939. Pág. 02. O povo reclama.

Importa assim questionar como se construía essa diferenciação geo espacial da oferta de energia elétrica e de outros serviços públicos pela cidade. Se derivava da aplicação de critérios exclusivamente econômicos por parte das empresas concessionárias, a partir dos quais avaliava-se a capacidade de consumo de um determinado grupo de pessoas; e até que ponto a composição demográfica-social dos moradores dos diferentes bairros da urbe interferia na estruturação da rede de distribuição domiciliária de eletricidade.

Nessa perspectiva, talvez o potencial de retorno de investimentos fosse maior em bairros com menor densidade demográfica, porém com maior circulação de capitais e de pessoas, justificando-se assim certa preferência pelos distritos mais comerciais, onde se localizavam lojas e fábricas; bem como pelas zonas citadinas que faziam parte dos itinerários de sociabilidade burguesa, nos quais havia significativa presença de bares, cinemas, casas de espetáculo e hotéis, que proporcionavam intenso fluxo de munícipes, ainda em que horários determinados e, por conseguinte, maior consumo de eletricidade.

Outro aspecto relevante acerca da incorporação da eletricidade ao cotidiano de vida e de trabalho dos munícipes belemitas (especialmente os mais pobres) se refere ao fato que a mesma veio acompanhada de várias situações que destoavam dos discursos ufanistas de modernidade, recorrentes em outras regiões do Brasil.

Daí que, além da irregularidade do serviço de fornecimento, acidentes envolvendo choques elétricos e quedas de fiação, queimas de maquinários nas fábricas, interrupções de fornecimento que geravam atrasos de bondes, dentre outras situações, tornaram-se fatos quase rotineiros do processo de assimilação da eletricidade à vida urbana paraouara.

“Permanece há dias estendido, á travessa de são Francisco, esquina da rua de Bragança, um fio elétrico que se desprendeu do seu respectivo posto, sem que fosse tomada a providencia exigida.

Cerca de 11 horas da manhã de hontem, ao passar naquele local, o carroceiro Bruno Danin Lobo Leite, da casa construtora Bernardino da Cunha mendes & Cia, que ia distraído, raspou um susto, pois o animal que puxava a carroça, ao sentar as patas no fio aludido, foi incontinenti fulminado. Mais tarde, o carroceiro apresentou queixa á polícia.”¹²

Portanto, ao mesmo tempo em que podia fascinar e possibilitar novas experimentações da vida citadina, a eletricidade também podia ocasionar enormes prejuízos, principalmente

¹² Folha do Norte. 03 de janeiro de 1920. O descuido podia ter consequências mais graves.

se considerarmos que sua manipulação exigia uma série de conhecimentos técnicos e cuidados que não eram dominados pela maioria da população.

“Um homem fulminado por um fio elétrico- a morte do infeliz

Hontem, cerca de 7 horas e ½ da noite, **quando o horteleiro Justino do Espirito Santo Lopes, residente à rua dos Tymbiras, nº03, concertava um fio da iluminação elétrica que não dava luz a sua residência, foi vítima de um formidável choque, que o prostrou mortalmente ao solo.**

A morte do infeliz horteleiro foi instantânea não lhe valendo o imediato socorro que lhe prestou seu sobrinho de nome Bernardino Gomes da Silva, o qual fora atraído pelos gritos dos filhos da victima.

A polícia teve conhecimento do facto, tendo comparecido ao local do mesmo, o sub-Prefeito José Ferreira de Souza, que em companhia do dr. Hermogenes Pinheiro, médico legista e do escrivão Philemon Assunção, procedeu ao levantamento do cadáver. (...)

O enterro do infeliz horteleiro, que será feito as expensas da família, realiza-se hoje, pela manhã.”¹³ (grifo nosso)

O risco de mortes por causa de choques elétricos era constante, apesar de não impedir que os municípios tentassem vários meios para garantir que a luz chegasse às suas casas, trazendo mais comodidade aos seus domicílios e maior segurança contra larápios, principalmente no período noturno, como no caso ilustrado acima.

Por isso, é possível se compreenderem as razões que impeliram o horteleiro Justino Lopes tentar ‘concertar’ a fiação elétrica que vinha do poste em frente a sua casa; afinal era noite e caso não conseguisse resolver o problema teria que se utilizar de outras fontes para iluminar a casa, como por exemplo, candeieiros a querosene ou velas, utensílios que normalmente provocavam incêndios e intoxicações.

Não é mencionado no texto porque a energia não estava chegando à casa de Justino, se por um acaso ela havia sido interrompida por falta de pagamentos ou se tratava simplesmente de um problema técnico. Por outro lado, também não fica clara a razão por que a empresa concessionária de energia não havia consertado o defeito; se não tinha sido chamada ou se não havia comparecido ao local.

¹³ Folha do Norte. 10 de agosto de 1920. Fls. 04. Na polícia e nas ruas.

Ademais, não há elementos suficientes para se afirmar se a rede elétrica presente na rua se destinava a ser distribuída pelas casas do lugar ou se simplesmente, como era comum de acontecer na época, estava ali para assegurar a passagem da linha de bondes na via principal e por isso, não existia qualquer ramificação para as residências. E, nesse caso, Justino estaria envolvido num crime de desvio de eletricidade.

O que importa perceber desse relato é a importância atribuída pela vítima à presença da eletricidade em seu domicílio, ao ponto de não poder esperar amanhecer para reativar o serviço, tentando conseguir pelos próprios meios que a luz fosse restabelecida, o que lhe custou a vida.

Nota-se ainda que a eletricidade passou a ser tratada não só como fator de comodidade, mas como bem necessário que viabilizava o acesso a outros recursos da vida moderna. Ter eletricidade em casa valorizava o imóvel, possibilitava a utilização de diversos utensílios - se o residente tivesse poder aquisitivo para isso-, além de trazer em inúmeros casos, maior segurança ao local de habitação.¹⁴

Aluga-se. “Uma casa moderna toda encerada, com optimas acomodações para família de tratamento. Sala de banho completa, **luz**, gaz, agua e telefone ligados. Gentil Bittencourt, 37, entre Padre Prudencio e av. Serzedello Correa. Chaves no número 33.” (grifos nosso)

Nesse sentido, são corriqueiras as situações que exemplificam as formas como as camadas de trabalhadores pobres urbanos estiveram expostas a essa dicotomia da modernidade. Ou seja, se por um lado foram apresentadas as benesses da presença da luz elétrica na cidade, por outro lado se viram, na maioria das vezes, alijadas de usufruir desse recurso de modo ostensivo, quer fosse porque suas ruas não eram abastecidas pela rede de iluminação ou porque não possuíam condições pecuniárias para garantir a compra dos utensílios e/ou ferramentas modernas movidas por esse tipo de energia.

3.2 Bondes elétricos e automóveis transformam a paisagem da urbes

“Um cidadão muito farrista mas casado, procurava por meios e modos enganar a consorte que ficava em casa. Tudo era pretexto para ele se demorar na rua. (...)”

Quando foi decretada a lotação para os bonds o nosso amigo ficou radiante.

¹⁴ Folha do Norte. 08 de Janeiro de 1939. Pg 2.

Chegou em casa depois da meia noite, de volta da Repartição para o jantar. Tinha feito uma farra do outro mundo.

Mas isso são horas, Gervásio? Perguntou-lhe a metade com uma cara de front em dia de bombardeio.

E Gervásio encolhido...

Ai filha. Os bonds...são umas pragas...todos cheios...tu sabes a lotação... esperei que viesse um bond vasio, até agora...E assim mesmo vim no cara dura.(...)"¹⁵

A introdução dos bondes elétricos na Amazônia surgiu vinculada a outros implementos de infra-estrutura urbana, na virada do século XIX para o XX, justificando-se em função da necessidade de promover o crescimento das cidades da região, especialmente durante o processo de comercialização da borracha no mercado internacional, que criou grandes receitas para os poderes públicos locais e carrou recursos para a modernização da infraestrutura de capitais como Manaus e Belém. (Magalhães, 2003)

Inicialmente os serviços haviam compreendido os carros de tração animal, sendo estes substituídos pelos vagões elétricos a partir de 1907 em razão da necessidade de transportar mais pessoas e percorrer maiores distâncias em menor tempo.

Como signo do progresso que chegava à cidade, o bonde fascinava pela possibilidade de encurtar as distâncias geográficas e proporcionar outro olhar sobre a paisagem citadina - bem mais acelerado e amplo. Nesse sentido, andar de bonde transcendia a simples vivência do deslocamento pelo espaço, tornando-se uma experiência eminentemente cultural, ao fomentar o contato diário com um número cada vez maior de pessoas, com as quais se poderiam estabelecer novas conexões, construindo-se teias de relações ainda mais complexas na urbe.

Ao transitar de bonde pela cidade, o munícipe se expunha aos olhares alheios, ao contato físico (pelo toque involuntário) com estranhos, ao respiro de odores não familiares, à audição inevitável de conversas e sonoridades exógenas; enfim, à experimentação de situações do cotidiano da cidade que não havia escolhido ver, ouvir ou sentir.

Nessa perspectiva, o bonde excedia a condição de artefato de tráfego, revelando-se como objeto icônico que remetia à consolidação de uma representação da Amazônia, como sendo uma região moderna e desenvolvida.

¹⁵ A Semana. Anno XIV, nº 735. 21 de janeiro de 1933. Levi...andades.

Como espaço social, o bonde apresentava variadas funções na dinâmica de vida dos habitantes de Belém, podendo se tornar lugar propício para a prática do *flirt* ou namoro, para fazer amizades, para se trabalhar e até para se cometerem pequenos delitos.

Ao compartilhar os espaços citadinos com pedestres, carroças, automóveis e outros instrumentos de locomoção, os bondes se impunham na paisagem belemita, tanto pela dimensão física que apresentavam quanto pelos impactos que causavam nas sensibilidades espaço-temporais dos munícipes.

Ora, o serviço de bondes de Belém envolvia uma multidão de pessoas que precisavam trabalhar dioturnamente para que a cidade estivesse regularmente abastecida por esse meio de transporte. Nos processos por acidente de trabalho, autos criminais de ferimentos por imprudência e notícias de atropelamento pôde-se mapear algumas das profissões diretamente vinculadas aos transportes coletivos, quais fossem: condutor, motorneiro, cobrador, engraxador de vias, caldeireiro, mecânico, revisor, manobrista, dentre outras funções.

Para esses sujeitos, o serviço de bondes lhes propiciava renda e acesso a uma modalidade de trabalho formal, cuja demanda por profissionais era constante e possibilitava articular algumas reivindicações que não eram comuns à maioria dos trabalhadores belemitas.

Ainda que subordinados a extensas jornadas de trabalho ou punidos constantemente com multas por atrasos nas corridas, os funcionários do serviço de bondes forjaram sua identidade como munícipes de Belém, a partir da posição que ocupavam como trabalhadores da cidade, responsáveis pela prestação de um serviço de interesse público e muito relevante para a vida cidadina.

O fragmento de uma notícia veiculada em 02 de maio de 1930, a respeito da greve deflagrada pelo pessoal de tráfego da *Pará Electric Railways & Cia* dá conta da dimensão dos problemas enfrentados por esses indivíduos, no exercício de seu trabalho, e o impacto que tais questões exerciam sobre os modos como experimentavam a vida na capital paraense:

“Temos razão de sobra para este movimento ou outros de caráter violento, que este absolutamente não tem nem lhe queremos dar.

Os insultos que recebemos diariamente já vão sem conta; os carros em que trabalhamos estão estragadíssimos, o que nos expõe diariamente a uma desgraça, ameaçando a vida dos transeuntes e abrindo-nos as portas de São José, como criminosos sem querermos: somos obrigados a entregar após o serviço, uma renda diária, superior a importância estipulada pela gerência da companhia. (...)

Como vê a Folha não são descabidos os motivos da nossa greve, que temos a certeza de ser olhada com *sympathia* pelo povo, que também, isto não se pode negar é muito mal ser vido.”¹⁶

Sem nos aprofundar nos aspectos relacionados às formas de organização dos trabalhadores brasileiros, nas décadas de 1920 e 1940, importa reconhecer que assim como outros grupos do período, os funcionários da *companhia de bonde* tinham a percepção clara da importância de sua atividade para o andamento da vida cidadina e do que precisavam fazer para que esse trabalho fosse reconhecido pelos patrões e pelo poder público, obtendo a retribuição financeira e moral que julgavam ser justa.

Importa lembrar que, diferentemente de muitos sujeitos ligados ao mercado informal, os empregados da *Pará Eletric Railways* executavam um trabalho especializado e arriscado, o qual exigia certos conhecimentos e preparo para lidar com o maquinário dos carros-vagões e a eletricidade da rede de fios condutores; assumindo assim o risco de sofrer acidentes que inúmeras vezes, causavam lesões físicas permanentes ou até a morte.

Não obstante, o serviço de transportes gerava outra rede secundária de ocupações que se organizavam com base no tráfego e no fluxo desses veículos. Desse modo, engraxates, jornaleiros, vendedores dos mais diversos objetos e quitutes, pedintes e carregadores tinham no transporte por bondes uma boa fonte de renda e de trabalho.

Nos vagões podiam se vender os mais diversos produtos, desde jornais e revistas até doces, flores e bilhetes de loteria. Os bondes possibilitavam a esses trabalhadores informais alcançar em um mesmo espaço, um número considerável de pessoas, as quais no curso de suas viagens poderiam ficar enfadadas com a paisagem, cansadas com o tempo decorrido, com fome ou com sede, tornando-se consumidores potenciais das bugigangas e novidades que diariamente circulavam pelas ruas.

Por outro lado, engraxates e carregadores se espalhavam nas imediações das principais estações e pontos de parada, à procura de clientes e serviços. Nesses espaços, homens desempregados ou moleques de entrega podiam oferecer seus préstimos a senhoras que voltavam cheias de sacolas das lojas, mercados e feiras da cidade; engraxates podiam polir os sapatos dos trabalhadores do comércio ou dos jovens *almofadinhas*, que se utilizavam dos vagões, para flertar com as operárias das fábricas situadas no bairro do Reduto e/ou simplesmente, flunar pela urbe.

¹⁶ Folha do Norte, 02 de maio de 1930. Fls, 02. Movimento Paredista do pessoal do tráfego da Pará-eletric.

Havia ainda, os jornaleiros que conforme se viu acima, faziam dos vagões dos bondes, locais para o pregão das publicações que vendiam, gerando incômodos em alguns usuários dos transportes coletivos, sem mencionar as contendas e brigas em que se envolviam nas proximidades das estações e paradas.

Paralelamente, os bondes oportunizavam a circulação de um grande número de pessoas de variados extratos sociais, pela cidade; e apesar da *The Light & Co* oferecer mais de um modelo de vagão, visando a suprir as diferenças sociais existentes entre seus usuários, na prática, andar de bonde em Belém, nos meados da década de 1920 e 1930, se constituía um desafio à superlotação e uma interessante experiência social.

“Dois quarteirões. O bonde só não leva mais gente porque a aglomeração na plataforma e no estribo impede a subida de novos passageiros. O condutor súa, e cobra sem vontade a passagem do pessoal. Eu vou sentado no penúltimo banco, e posso apreciar gostosamente a maior parte dos passageiros. Lá na frente, um velho de óculos dana-se porque o vento não lhe permite virar a página do jornal. Aquela senhora parece ser muito boa pessoa, mas pela sugeira acumulada na sua respectiva nuca, garanto que a há quinze dias, pelo menos, não sabe o que é um banho. Em pé, viajam alguns sujeitos que tanto podem ser bacharéis, como malandros de subúrbio. (Definições: bacharéis são bacharéis mesmo; malandros do subúrbio segundo os granfinos, são os operários). Os sujeitos, porém, não prendem tanto a minha atenção. Mas estas duas mocinhas, bem aqui, sim. Viajam em pé, apesar de haverem vários cavalheiros aparentemente bem educados, que poderiam oferecer seus lugares. As mocinhas são bem bonitas e eu adoro as mulheres. (Deus queira que a Jeny não leia esta crônica). Porém, não é nada conveniente um rapaz como eu, trocar comodidade por mal-estar. Demais a mais estimo os calos que enfeitam meus pés. As moças também podem ter calos, mas que hei de fazer?... Olho, sem maldade, as pernas delas. Convenço-me então, definitivamente, de que as mocinhas podem muito bem viajar em pé. Oh! As mocinhas...”¹⁷

Assim, além das brigas que se forjavam no interior dos coletivos, pode-se verificar a ocorrência de encontros entre munícipes de diferentes origens sociais, jovens e idosos, estudantes, operários e almofadinhas, mocinhas e mulheres, gerando-se inusitadas situações, como aproximações físicas e até *flirts*, namoros ou outras experiências afetivas,

¹⁷ Terra Imatura. Ano I. N.º 05. Belém. Outubro. 1938. Conversa Fiada.

que tornavam esse meio de transporte um espaço socialmente relevante na dinâmica cidadina.

Chama a atenção, nesse contexto, a presença de mulheres das camadas populares, operárias, trabalhadoras pobres, vendedoras e costureiras, que se envolviam tanto com homens de mesma condição social quanto com os chamados “almofadinhas”, rapazes oriundos dos segmentos mais refinados da urbe, filhos de comerciantes, profissionais liberais e estudantes, que consoante indiciam os periódicos locais e ocorrências policiais, tinham por prática utilizar-se dos transportes públicos como espaço de diversão e conquista.

“A Rozinha ‘princesa rouge’ da fábrica de cordas, brigava em uma tarde destas, com o namorado em um bonde Circular, por este ter pago a passagem da sua rival, empregada da mesma fábrica.(...)”¹⁸

Sob essa ótica, pode-se afirmar que os bondes belemitas extrapolaram sua função primária, tornando-se territórios sociais, no interior dos quais foram articuladas práticas de vida e trabalho, definidas certas regras de convivência e entretécidos determinados comportamentos sociais.

Isto porque o avanço da ciência dos transportes, materializado pela implantação de serviços regulares de trens e bondes na cidade, bem como a incorporação progressiva desses meios de locomoção ao cotidiano dos munícipes, possibilitou que paulatinamente o estranhamento inicial com a nova tecnologia fosse substituído pela familiaridade na sua utilização diária e pela construção de novas sensibilidades em relação ao artefato, a ponto de superar-se o mero uso funcional desses veículos.

Os automóveis, assim como os bondes, contribuíram para as mudanças que se processaram, na paisagem cidadina ao longo das décadas de 1920 e 1930. Nessa perspectiva, a circulação crescente de automóveis pela urbe mudou a concepção do uso das ruas e das vias públicas, as quais deixaram de ser espaços exclusivos para tráfego de pessoas e se tornaram também trilhas privilegiadas para o transporte de cargas e bens.

Diferentemente do que ocorria com os bondes, o automóvel destinava-se ao transporte de um número bem reduzido de passageiros, os quais geralmente se conheciam por terem vínculos específicos entre si, que poderiam ser de parentesco, amizade ou trabalho. Paralelamente, não era somente um meio de transporte, mas um bem social e patrimonial que trazia certo status para aqueles que podiam utilizá-lo.

¹⁸ A Pirralha. Belém, domingo, 04 de maio de 1930.

“Desciam, hontem, pela manhã, em seu automóvel, o Dr. Chaves Netto, conhecido advogado em nosso fôro, quando ao chegar o veículo em frente à vacaria Camaleão, à avenida da Independência, se chocou violentamente com o auto nº165, guiado pelo chauffeur João Pereira Valente, que levava o carro em grande velocidade.

Resultou o carro do Dr. Chaves ficar seriamente avariado.

Foi então o imprudente chauffeur conduzido para a polícia, aonde o aludido advogado apresentou queixa sobre o caso.

O chauffeur ficou detido a ordem do 1º Prefeito.”¹⁹

Percebe-se que andavam de automóvel principalmente aqueles munícipes pertencentes às camadas mais abastadas da urbe, homens e mulheres de famílias conhecidas e de condição econômica remediada, que possuíam condições financeiras de arcar com o custo da compra do veículo ou do aluguel dos carros de passeio. A exemplo do ilustre Dr. Chaves Netto, advogado conhecido nos círculos da alta sociedade paraense, que dirigia carro próprio quando foi atingido pelo chauffeur de outro automóvel.

Em virtude dos custos envolvidos na manutenção e dos próprios preços de venda praticados no mercado após os primeiros anos da chegada dos automóveis a Belém, esses artefatos só eram usados em momentos bastante específicos do cotidiano dos munícipes, consoante ilustra o texto da propaganda publicada pela Garagem Buisson & Cia no Guia Ilustrado do Pará, em 1910.

Associados ao avanço tecnológico e ao conforto proporcionado pela vida moderna, os automóveis progressivamente tomaram conta da paisagem das ruas belemitas, disputando espaço com bondes, pessoas e carroças, o que também gerava conflitos e tensões cotidianas.

“Pedro Duarte, residente à travessa Cypriano Santos, 93, comunicou que indo guiando o seu automóvel, nº 70, pela avenida acima, esquina da antiga 22 de Junho, acontece que justamente ali, surgiu em frente do auto um individuo que só o conhece de vista, o qual, devido o estado de embriaguez em que se encontrava, embora o communicante tudo fizesse para evitar tal facto, foi apanhado pelo para-lama, caindo e recebendo na queda ligeiro ferimento na cabeça.(...)”²⁰

¹⁹ Folha do Norte. 01 de maio de 1930. Fls. 04. Colisão de autos – continuam as disparadas.

²⁰ Boletins de Ocorrências. 12 de Agosto De 1928. Ocorrência.

Desastres desencadeados pelo excesso de velocidade empregada pelos chauffeurs em relação à pouca agilidade dos pedestres para atravessar ruas ou perceber a aproximação dos veículos, somavam-se a acidentes provocados pela falta de atenção dos transeuntes, pela lentidão de idosos ou bêbados, que perambulavam pelas vias públicas, além dos casos motivados pelo pouco conhecimento que os chauffeurs possuíam dos aspectos mecânicos do artefato.

“Mais um lamentável desastre, devido a imperícia e imprudência de um chauffeur, temos hoje a registrar. As 10 horas e 20 minutos da noite de hontem, o sr. Manoel Vianna, empregado do River Plate Bank, viajava num bonde da linha do Souza, em direção ao Sport Club, apeando-se no ponto de parada que fica em frente aquela sociedade. Ao atravessar a avenida Nazaré para entrar no *sport*, foi aquele moço apanhado inopinadamente por um automóvel, que em vertiginosa carreira, seguia da Praça da República para o Largo de São Braz.

Atirando-o violentamente ao solo, o auto passou por cima do corpo da vitima, ao tempo em que o chauffeur, percebendo o desastre que causara, imprimiu maior força ao veiculo, de modo que foi impossível reconhecê-lo. O sr. Vianna, sem sentidos, foi socorrido por vários amigos seus que se achavam no Sport Club, entre eles os srs. José Maria Macdowell, Guilher La Rocque e Henrique Dumont, os quais trataram de conduzir a vitima para a Pharmacia Moderna, que demora perto do local do desastre, onde lhe foram prestados os primeiros curativos.(...)”²¹

Partícipe de um ilustre círculo de amizades, devidamente listadas pela reportagem que noticiou o seu atropelamento, o Sr. Manoel Vianna, ao que tudo indica, foi apanhado por um automóvel em razão de dois aspectos, a saber: primeiramente porque saltou do bonde e não percebeu a aproximação do veículo; e em segundo lugar, porque o próprio automóvel estava sendo conduzido em alta velocidade, prática comum entre os *chauffeurs* de Belém e que representava perigo constante para os transeuntes não acostumados com essas novas temporalidades da vida urbana.²²

A velocidade do deslocamento dos automóveis (mais leves e com maior aceleração do que os bondes), a ousadia de seus condutores (que não costumavam parar e prestar socorro a

²¹ Folha do Norte. 24 de fevereiro de 1915. Fls. 02. As Victimas dos automóveis. Um empregado do River Plate Bank apanhado por um auto. O chauffeur põe-se em fuga. O estado da victima.

²² Folha do Norte. 26 de março de 1915. Fls. 03. Os automóveis da Napier. Celebram-se. O auto 28 vai sobre uma carrocinha, parte-lhe dez garrações de cachaça e pouco depois atropela uma senhora.

eventuais vítimas de atropelamentos) e a aparente banalização dos acidentes no cotidiano da cidade parecem ter assustado os articulistas dos jornais belemitas, indiciando que talvez as relações entre pedestres e automóveis tenham se instituído, por um certo período, a partir de sentimentos de medo e vulnerabilidade.

Sob outro ângulo de análise, essa relação tensa e conflituosa estabelecida entre carros e transeuntes expõe a própria ruptura com o modo de vida citadino que existia antes da introdução dos carros e dos bondes, em que os ritmos e os tempos da cidade correspondiam às temporalidades sensoriais dos seus habitantes, respeitando-se as sensibilizações do espaço e do movimento de trânsito humano pela urbe.

Com a difusão do uso do automóvel como meio de locomoção na cidade, as pessoas passam a ter suas formas de circulação pela urbe ditadas pelos tempos das máquinas e não mais pelos ritmos individuais e pessoais de movimentação. E nesse processo, muitos trabalhadores urbanos que faziam das ruas seus espaços de trabalho e de sociabilidade sentiram o impacto dessas mudanças, na medida em que se viram obrigados a mudar a forma de se comportar e de se deslocar pelas vias públicas.

Pedro Lopes da Silva, residente á rua Domingos Marreiros, n.140, queixou-se a polícia contra o Chauffeur do automóvel n.190P, por ter colidido este seu vehiculo com um carrinho de vísceras, de propriedade do queixoso, avariando-o, bem assim uma balança que o mesmo conduzia. O facto ocorreu á travessa 22 de Junho.²³

Assim, passam a ter que se preocupar em andar exclusivamente pelas calçadas, evitando o meio fio das ruas, a se deslocar rápido e com atenção no movimento do trânsito de veículos, e a ter cuidado com utensílios, ferramentas e outros instrumentos de trabalho, que tornavam-se alvos corriqueiros dos desastres envolvendo automóveis.

Essa nova dinâmica urbana, pautada no movimento e no deslocamento contínuo de pessoas, imagens e objetos, aliada à introdução de outras novidades tecnológicas no cenário citadino, impôs a articulação de novas posturas e comportamentos frente às transformações que se processavam.

²³ Folha do Norte. 07 de janeiro de 1939. Queixou-se contra o "Chauffeur".

Considerações finais

O conhecimento de alguns aspectos que influíram nas formas de ocupação e de uso dos espaços citadinos belemitas, entre 1918 e 1939, possibilitou a reflexão sobre as significativas contradições econômicas, culturais e sociais que permearam a história da capital paraense no período referido.

Oscilante entre os discursos melancólicos que denunciavam os efeitos dos reveses econômicos sobre a urbe (evocando seu passado faustoso) e a presença de uma cotidianidade cosmopolita, sustentada pela assimilação de hábitos, de valores e de bens de consumo ditos modernos, Belém atravessou décadas de agitação, durante as quais a riqueza coexistiu com sinais de extrema pobreza e o luxuoso consumo de artefatos de modernidade sustentou-se, apesar das altas taxas de desemprego e da diminuição do poder de compra dos segmentos de trabalhadores urbanos.

Nesse contexto, homens, mulheres e crianças pertencentes às camadas empobrecidas urdiram modos de viver e de sobreviver na cidade, nem sempre fundamentados nos padrões de civilidade e de urbanidade propagados pelos segmentos mais endinheirados e letrados da capital.

Bibliografia

CABRAL, Cícero. Clima e morfologia urbana em Belém. Belém: UFPA/NUMA/Centro Tecnológico. 1995.

CARNEIRO, Eva Dayana Felix. *Belém entre filmes e fitas: a experiência do cinema, do cotidiano das salas às representações sociais nos anos 1920*. Belém: UFPA, 2011. Dissertação de Mestrado.

CORREA, Angela Tereza de Oliveira. *História, Cultura e Música em Belém: décadas de 1920 a 1940*. São Paulo: PUC/SP, 2010. Tese de Doutorado em História.

CRUZ, Ernesto. *A água de Belém. Sistemas de abastecimento usados na capital desde os tempos coloniais até os dias hodiernos*. Belém: Gráfica da Revista de Veterinária, 1944.

_____. *História de Belém*. Belém: UFPA, 1974

LEMONS, Chelen Fisher. *O processo sociotécnico de eletrificação na Amazônia: articulações entre estado, capital e território (1890-1990)*. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2007. Tese de Doutorado.

LIMA, Alexandre Martins de. *Pelos Trilhos dos Tramways: Modernidade e Urbanidade em Belém do Pará de 1869 à 1947*. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL - AMAZÔNIA E FRONTEIRAS DO CONHECIMENTO. NAEA - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. UFPA, 2008.

PADILHA, Marcia. *A cidade como espetáculo: publicidade e vida urbana na São Paulo dos anos 20*. São Paulo: Annablume, 2001.

PANTOJA, Leticia Souto. "Au jour, le jour: cotidiano, moradia e trabalho em Belém (1890-1910)". Dissertação de Mestrado, PUC, SP, 2005.

PENTEADO, Antonio Rocha. *BELÉM – Estudo de Geografia Urbana*. Belém: UFPA, 1968. Coleção Amazônica. 2º volume.

PINTO, Maria Inez Machado Borges. *Encantos e dissonâncias da modernidade: urbanização, cinema e literatura em São Paulo-1920 a 1930*. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da USP. Tese de Livre Docência. 2002.

PINHEIRO, Andréa. LIMA, José Julio. SÁ, Maria Elvira de. PARACAMPO, Maria Vitória. *A questão habitacional na região metropolitana de Belém*. In: Coleção Habitar – Habitação social nas metrópoles brasileiras – Uma avaliação das políticas habitacionais em Belém, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo no final do século XX. Capítulo 5. & SUDAM. DNOS. Governo do Estado do Pará. Monografias das baixadas de Belém: subsídios para um projeto de recuperação. 1968.

ROCQUE, Carlos. *Antonio Lemos e sua época*. Belém: Amazônia Ed. Culturais, 1973

SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História Econômica da Amazônia: 1800-1920*. São Paulo: T. A Queiroz, 1980.

SARGES, Maria de Nazaré. *Belém: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)*. 2. ed. Belém: Pakatatu, 2002.

TOCANTINS, Leandro. *Amazônia: natureza, homem e tempo*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército/ civilização Brasileira, 1982.

WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade. Na história e na Literatura*. São Paulo: Cia das Letras, 2011.